Historien om Lysaker Båtforening

Kapittel	Innholdsfortegnelse	Side	
1	Begynnelsen	2	
2	Vedtektene	7	
2	Kontingentene	14	
3	Sosiale aktiviteter	19	
4	Adkomst til Holtekilen	23	
5	Bygningene i Holtekilen	27	
6	Slipp med opplagsløp	31	
7	Mudringene	36	
8	Pelebryggene	39	
9	Bobleanlegget	43	
10	Flytebryggene	46	
11	Strømmen i Holtekilen	51	
12	Vannet i Holtekilen	55	
12	Spillvannet	59	
13	Miljøgodkjenning av havna	60	
14	Dugnadene i Holtekilen	62	
15	Opplag på slippen i Holtekilen	65	
15	Kranopplag og opplag på tilhenger	67	
15	Kyststien gjennom havna i Holtekilen	70	

Her er hovedtrekkene i foreningens historie samlet fra 1929 til 2018. I første omgang er havna i Lysakerelva ikke medtatt, den kan bli tatt inn når den delen av historien blir gjennomgått.

Stoffet er i hvert kapittel organisert delvis kronologisk og delvis etter tema, med tanke på å gi en form for sammenhengende fortelling.

I denne utgaven begynner hvert kapittel på ny side, med innledende tekst som skal fjernes når innholdet er kontrollert for selvmotsigelser, mangler og gjentagelser, noe som trolig vil finnes også i den endelige versjonen. Det er også et ønske om å få bilder og innspill som kompletterer historien fra leserne.

Kapitlenes avsluttende referanseliste er ikke utskrevet. Hvert kapittel med referanseliste vil finnes i foreningens arkiver med tanke på eventuelle behov for å dokumentere detaljert hendelser hvis det skulle bli nødvendig.

Ett kapittel, Brygge 6, er ikke utskrevet. Dette har ingen betydning for foreningens historie og var bare tenkt som oppslagsverk for styret for å dokumentere komplikasjonene som oppsto da vi bygde bryggen uten tilstrekkelig formell godkjenning. Også Kyststien er skrevet med tanke på mulige framtidige utspill fra kommunen, kapitlet har likevel bredere interesse og er derfor medtatt.

Dokumentasjonen som ligger til grunn for historien er ikke alltid omfattende nok, og den er i mange tilfeller selvmotsigende. Der det er vesentlig tvil om sannheten i historien er dette markert med at teksten er satt i *kursiv.*

Begynnelsen

Tekst i *kursiv* er ikke entydig dokumentert, men er slutninger eller erindringer.

I det følgende omtales bakgrunnen for, og etableringen av foreningen, samt litt om andre ting ikke direkte relatert til havn. Vedtektenes og kontingentenes utvikling vil i hovedsak bli omtalt i egne kapitler. Det finnes overraskende mye gamle dokumenter, til dels med tilsynelatende motstridende innhold. Foreningens sosiale aktiviteter var omfattende den første tiden. Dette omtales i eget avsnitt.

Vår første havn var i Lysakerelva, på grunn eid av Køpmann Hansen, Bærum kommune og NSB. Senere fikk vi havn i Holtekilen, på grunn eid av Bærum kommune. Begge havnene var i bruk samtidig fra 1955 til 1987. Bildet er fra 1925.

Det foreligger tre dokumenter som omtaler hvordan Lysaker Båtforening ble stiftet og drevet de første årene. Det eldste heter» L.B.F. 1929 – 1939», det andre heter «En kort historikk 1929 – 1948» og det siste er formannens tale ved 75-årsjubileet for foreningen.

Av disse dokumentene ser det ut til at Lysaker Vel, som ble etablert i 1901, hadde en avtale med kjøpmann Hansen på Lysaker om at velet kunne bruke en del av hans eiendom langs Lysakerelva til båthavn. Det er ser ut til at velet bekostet utbygging og vedlikehold av båtfester og opplagsplass, og de fikk beholde 20% av kontingenten til drift av havna. Resten, 80%, gikk til grunneier. Hvor stor kontingenten var, er ikke kjent. Vi har hatt uformell kontakt med velet om dette, men deres arkiver ligner våre slik at det er svært arbeidskrevende å finne noe der. *En del av historien videre kan bli lettere å forstå dersom velet også disponerte kommunal grunn i tillegg til Hansens eiendom.*

Lysaker båtforening (LBF) ble stiftet 9. okt 1929 ifølge historikken fra 1950, etter en ide framsatt på en felles båttur for båter fra elva. Initiativtagerne kan ha vært Hans A. Hansen og Karl Kristiansen. En annen kilde oppgir 22. nov som stiftelsesdato. Dette er imidlertid en uke etter første generalforsamling som var 13. nov 1929. På stiftelsesmøtet ble det trolig påmeldt 29 medlemmer, og det var 33 medlemmer påmeldt ved årets slutt.

Det kan være nærliggende å tro at båtplassene var forbeholdt velets medlemmer, dette er imidlertid ikke dokumentert. Et notat til Bærum kommune i 1947 forteller at vi har 61 båter, 53 av disse ligger i elva og 25 av dem kommer fra Aker (Oslo). Det samme bekrefter vi i 1951 til Oslo kommune, nesten nøyaktig 50% av våre 96 medlemmer var bosatt i Aker (Oslo), og vi fikk bruke Bærum kommunes grunn gratis. (året etter betalte vi 5 kr/år i leie.) En annen gang oppga vi til Bærum kommune at vi hadde medlemmer fra mange adresser i Bærum, Grav, Haslum, Jar, Vold, Fornebo og flere.

Foreningens formålsparagraf fra 1929 sier: «Foreningens formål er å skaffe havn og vinteropplag, samt båtplasser, og på beste måte ivareta medlemmenes interesser». *Dette er kanskje ett av flere tegn på at foreningen ble etablert for å finne ny havn, eller kanskje utbedre havna i elva.* Foreningens båter lå i velets havn som før, og foreningen fikk ikke driftsansvar for noen båtplasser før endringer ble gjort i 1934 og 1938.

Hvis vi setter lit til andre dokumenter enn de to nevnte historiene, leide vi plass til 20 båter på eiendommen til NSB fra 1934 for 5 kr/år, og måtte selv sette opp gjerde, port og brygger der. Lysaker Vel erkjente at deres drift av sin havn ikke var god nok, og ga oss i brev 12. mai 1938 hele ansvaret for havna de hadde driftet fram til da. Vi fikk også overskuddet fra 1937, kr 104,31 samt 80% av de framtidige inntektene fra 20 båtplasser. Dette er motsatt i forhold til grunneiers brev til oss 22. mai 1944, hvor han lar oss beholde «20% av det innkasserte beløp», mot at vi bekoster alt vedlikehold. Vi hadde etter dette 40 plasser fra 1934, 20 driftet vi og 20 ble driftet av velforeningen fram til 1938, da vi overtok administrasjonen også av dem. *Det er nærliggende å tro at velet overførte plasser på kommunal grunn i tillegg til plassene hos Hansen.*

Så, i 1947, skriver vi til kommunen om vår havnesituasjon og de mulighetene som foreligger. For Lysakerelva mente vi det var urimelig at vi fortsatt skulle betale 20% «leie» til velforeningen for den kommunale grunnen de disponerte, og leide ut til oss. Vi kunne ikke utvikle arealet så lenge denne ordningen vedvarte. *Det er ikke klart hvordan dette er i forhold til det som skjedde mellom oss og velforeningen i 1938.* Bildet er fra Holtekilen mange år senere.

Samtidig jobbet styret med andre planer for havn, allerede i 1930 søkte vi kommunen om bistand til enten å utbedre elva, eller å finne en annen havn. Det ble opprettet flere komiteer og gjort mange henvendelser til kommunen for å få ny havn, uten nevneverdig resultat. I 1938 ble det opprettet et havnestyre på tre personer, *det er ikke klart om dette styret skulle drifte havna eller finne ny havn.*

Ingeniør Wilhelm Nickelsen innkalte til møte 22. feb 1938 på Jernbanekafeen på Lysaker. Her ble ulike havnealternativer diskutert, Lagerbukta og Svartbukta lenger ute i elva var svært aktuelle, men ble etter hvert avvist av kommunen da de var forbeholdt andre formål.

Foreningen ba i 1939 om at kommunen skulle ekspropriere strandrett i Lysakerelva , og bidra økonomisk til utbygging av havn for oss. Kjøpmann Hansen var lite samarbeidsvillig og styret la ned et stort arbeid de følgende årene for å få ekspropriert grunn til havn. To departementer ble kontaktet for å tolke reglene, blant annet var det uklart om havn var allmennyttig nok, og ekspropriasjon skulle komme kommunens innbyggere til nytte. I vårt tilfelle var ekspropriasjon til nytte for to kommuner, slik at det ikke var hjemmel for ekspropriasjon.

Da vi i mai 1945 kontaktet kommunen ble det henvist til at kommunen hadde store planer i Holtekilen. Vår leting etter havner konsentrerte seg i 1946 om mulighetene for havn i Lagerbukta. I 1947 ba vi om en midlertidig havn i Holtekilen og om å få benytte kommunens areal nedenfor brua i Lysakerelva. *Denne brua må vel være den som fortsatt er i bruk utenfor jernbane og motorvei. Var det dette arealet som velforeningen disponerte, og krevde 20% leie for?* Vår betaling til velet opphørte trolig i 1948.

I 1952 fikk vi leie arealet under brua for 5 kr/år, med forbehold om at det skulle benyttes bare for kommunens innbyggere. Bruksretten fikk vi allerede i 1947 om vi skal tro andre dokumenter. Det interessante her er likevel kommunens krav om å forbeholde havna for kommunens innbyggere. Dette sammen med reglene for ekspropriasjon kan ha vært bakgrunnen for å vedtektsfeste at foreningen var kun for kommunens innbyggere, noe som kom inn først i 1986.

Avvising av nye abonnenter med feil adresse ble gjennomført til punkt og prikke. I 1965 avviste vi en søker med begrunnelse av at vi tok imot støtte fra kommunen og ikke kunne ta inn medlemmer fra andre kommuner og heller ikke fra adresser utenfor Høvik, da disse sognet til andre havner. Ifølge foreliggende dokumentasjon var vi klar over at medlemmer lett kunne bli tatt inn basert på fiktive adresser.

Styret vurderte i 1986 om Lysakerelva skulle skilles ut som en egen forening, men valgte å ikke ta dette opp til realitetsvurdering. *Årsaken til å skille ut havna kan ha vært økonomien, havna måtte påkostes mye for å bli egnet for de aktuelle båtene. Alternativt ville den huse bare små båter, og kunne driftes med lavere kontingent enn det som var nødvendig for Holtekilen.*

Da kommunen i 2005 ville kreve inn en betydelig leie for havna i Holtekilen nedla styret en stor innsats sammen med innleid advokat. Gamle dokumenter ble funnet fram, og saken gått nøye gjennom. Vi argumenterte i hovedsak med at vi hadde benyttet området vederlagsfritt i 50 år med kommunens aksept, og hadde i hovedsak bekostet og opparbeidet et ikke brukbart område til en veldrevet havn uten kommunal bistand. Så lenge driften fortsetter som før, bare med nødvendige oppdateringer til tidsmessig drift har vi hevd på området til opprinnelige betingelser sa vi i brev til kommunen. Vi har ikke fått tilbakemeldinger fra kommunen på dette svaret, noe som må tolkes som at kommunen inntil videre er enig med oss.

Styrets innsats i disse årene var mangesidig, fra planlegging til forhandlinger med grunneiere, kommuner og statlige myndigheter og til å arrangere et fellesmøte i 1969 mellom myndighetene og

kommunens ulike båthavner. Vi hadde på 50-tallet planer om å ekspropriere grunn for havn helt opp til første foss i Lysakerelva.

Konflikt med medlemmer forekom fra tid til annen. Vi hadde standardbrev for eksklusjon på grunn av misligholdt kontingent, på 60-tallet ble 5-6 medlemmer strøket hvert år. Styret hadde også mer krevende saker. I 1961 måtte vi ha advokatbistand for å løse en konflikt, antagelig for å få fjernet en feilplassert båt. Og så i 2013 fikk vi behov for advokatbistand angående oppgjør for en uteblitt vakt. Begge sakene ble avsluttet til vår fordel uten rettssak.

Forholdet til naboene i Holtekilen har vært godt, med unntak av noen klager på kjøring til og fra havna. Likevel har det vært noen episoder med uenighet mellom våre medlemmer og naboene når de har matet måker eller kastet stein og annet i vannet. Dette toppet seg i 1965 da styret skriftlig måtte beklage, og be om forståelse for at vi prøvde å hindre at sjøen ble tilgriset med blikkbokser og annet av naboenes barn.

I forbindelse med ovennevnte konflikt om vakthold, kom det også muntlig klage på støy og farlige ledninger og slanger over kyststien. . En rask kontroll av forskrifter viste at vi ikke behøver spesiell tillatelse så lenge støyende arbeider ikke begynner før 07.00. Vi ble mer påpasselige med hensyn til hvordan ledninger ligger over skinnegangen, men forholdt oss for øvrig passive i forhold til klagen. Som motvekt til denne klagen står en eldre, muntlig klage; klager fikk ikke vårfornemmelser før vi var i gang med båtene.

I tillegg til havneproblematikken engasjerte styret seg i andre saker, noen logisk relatert til båtbruken og noen med mindre logisk sammenheng til formålsparagrafen. Ett eksempel på det siste er at vi kjøpte aksjer i Jar Velhus i 1960 og solgte dem igjen i 1967 med en fortjeneste på 325 kr. I 1968 var vi agent for Norges Brannkasse, og mottok 380 kr i provisjon det året, vi vet ikke når denne ordningen startet og hvor lenge den varte. Tolv aksjer i Sjøsport ble kjøpt i 1963.

Vi ble medlem i Oslofjorden Friluftsråd i 1939, og i Oslofjordens Båteierforbund i 1947. Deretter meldte vi oss inn i Norges Småbåtforbund etter ekstraordinær generalforsamling i 1964, og vi var til stede i møtet hvor Norges Småbåtforbund og Kgl. Norsk Motorbåtforening slo seg sammen under navn Kg. Norsk Småbåtforbund i 1967. *En periode skal våre medlemmer ha fått et båtmagasin gjennom et kollektivt abbonnement, og det skal ha vært mulig å få en form for kollektiv forsikring.*

Styret besluttet i 1982 å ta i bruk EDB for medlemskartoteket, og det ble antatt at også båtene kunne føres inn på et senere tidspunkt. Avtale skulle inngås med et firma som solgte EDB-tjenester. Denne EDB-tjenesten ble trolig gjennomført ved at banken skulle føre vårt medlemskartotek, og sende ut fakturaer hver vår. Vi skulle lage manuelle lister for endringer og oversende disse til banken. Denne ordningen var arbeidskrevende for både banken og oss, og ble avviklet i 1987 eller 88 da sekretæren da disponerte egen PC med nødvendig programvare, og bygde opp et databasebasert register.

For å følge utviklingen i datakommunikasjonen ble det bestemt at foreningen skulle få sin egen nett-side. Denne var klar i en foreløpig versjon i 2011. Endringer, blant annet i påloggingen, var nødvendig og heller ikke organiseringen og oppdatering av innholdet var godt gjennomtenkt. Situasjonen nå (2017) er noe bedre, men nettsiden har fortsatt neppe funnet sin endelige form. *Kan hende er vedlikeholdet og ajourholdet så omfattende at den bør nedlegges og erstattes av noe annet.*

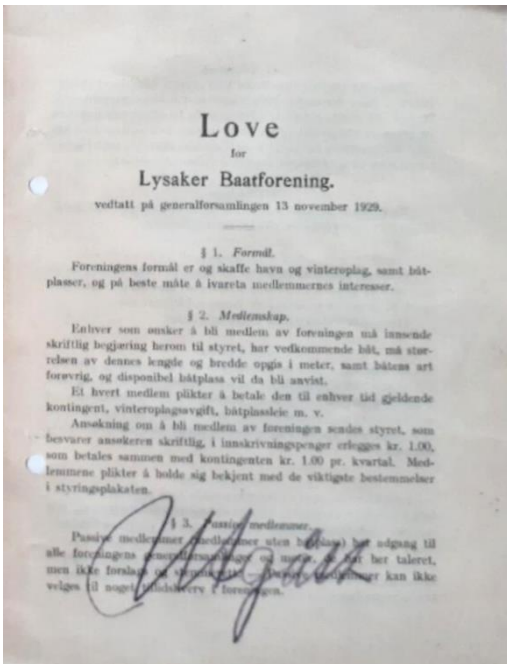
Det hjemmesnekrede registeret som ble opprettet i 1988 var i utvikling og bruk til et mer omfattende system (Info-Marine) ble innført i 2013. Dette systemet har mange nyttige funksjoner, mail ble sendt til medlemmene direkte fra registeret første gang i 2013. Det viste seg fort at systemet er effektivt, og har så mange bruksmuligheter at det stadig i 2018 tas i bruk til nye oppgaver. Utsending av post og beskjeder til medlemmene skjer fra 2017 bare gjennom dette systemet. Også regnskapene legges etter hvert over til dette.

I 2009 foreslo styret for årsmøtet at det skulle nedsettes en komite for å foreslå framtidsvisjoner for utviklingen av havna de kommende årene. Komiteen som ble valgt besto av 6 personer og presenterte første del av dokumentet «Slik vil vi ha det» allerede i 2010. Siste del, HMS-delen, ble ett år forsinket da den måtte bli tilpasset og brukt i vår søknad om miljøgodkjenning av havna hos fylkesmannen. Dokumentet benyttes fortsatt i 2018 som rettesnor for styret.

Vedtektene

Tekst i *kursiv* er ikke entydig dokumentert, men er slutninger eller erindringer. Det er i det følgende ikke skilt mellom vedtekt og reglement. Blå skrift er brukt på bestemmelser som er fjernet fra vedtektene.

Utover i første halvdel av 1900-taller ble det økende fokus på at det ikke er andre enn Stortinget som kan vedta lover i Norge. I samsvar med dette endret vi i 1957 navn på våre «lover» fra 1929 til «Vedtekter» i 1957. Samtidig endret vi «Generalforsamling» til «Årsmøte», uten at disse endringene direkte hadde andre konsekvenser enn navnebyttet.



Love
for
Lysaker Baatforening.
vedtatt på generalforsamlingen 13 november 1929.

§ 1. *Formål.*
Foreningens formål er og skaffe havn og vinteroplag, samt båtplasser, og på beste måte å ivareta medlemmernes interesser.

§ 2. *Medlemskap.*
Enhver som ønsker å bli medlem av foreningen må innsende skriftlig begjæring herom til styret, hvor vedkommende båt, må størrelsen av dennes længde og bredde opgis i meter, samt båtens art forøvrig, og disponibel båtplass vil da bli anvist.
Et hvert medlem plikter å betale den til enhver tid gjeldende kontingent, vinteroplagsavgift, båtplasleie m. v.
Ansøkning om å bli medlem av foreningen sendes styret, som besvarer ansøkeren skriftlig, i inskrivningspenger erlegges kr. 1.00, som betales sammen med kontingenten kr. 1.00 pr. kvartal. Medlemmene plikter å holde sig bekjent med de viktigste bestemmelser i styringsplakaten.

§ 3. *Passive medlemmer.*

I andre halvdel av århundret ble fullmaktslovene innført, det vil si at lovene delegerer til lavere myndighet å fastsette forskrifter utformet og vedtatt av lavere myndighet enn stortinget. Også dette har vi fulgt opp ved at havnereglementet som en tid var en del av vedtektene, nå er et frittstående regelverk utformet og vedtatt av foreningens styre. Også vaktinstruksen utformes og vedtas av styret uten årsmøtets godkjenning før den iverksettes.

En rekke av vedtektenes bestemmelser er opp gjennom årene flyttet mellom ulike paragrafer. Denne gjennomgangen refererer derfor ikke til paragrafnumre men til temaer når vedtektenes utvikling beskrives. Den juridiske tolkingen er ikke spissfindig, men representerer trolig foreningens intensjoner med - og de fleste medlemmenes forståelse av reglene.

I det følgende benyttes uttrykkene Vedtekt og Lov, og Årsmøte og Generalforsamling litt tilfeldig, hovedsakelig styrt av hvilket dokument stoffet er hentet fra. Følgende dokumentutgaver ligger til grunn for gjennomgangen, sammen med tilgjengelige årsmøtereferater.

- Love for Lysaker Baatforening, vedtatt på Generalforsamlingen 13. november 1929
- Havnereglement for L.B.F. udatert
- Lover for Lysaker Båtforening, trykket, men ikke datert utgave.
- Havnereglement for L.B.F. udatert
- VEDTEKTER FOR LYSAKER BÅTFORENING, trolig et forslag som ble framlagt og vedtatt på årsmøtet i 1957. Samtidig settes lov fra 1945 ut av kraft. *Trolig ble disse vedtektene ikke trykket før i 1959.*
- Vedtekter for Lysaker Båtforening, vedtatt 1965, Lov fra 1959 med senere endringer settes ut av kraft. *(er det vedtektene fra 1957 som settes ut av kraft, ikke en ukjent lov fra 1959?)*
- Vedtekter for LYSAKER BÅTFORENING, datert April 1986
- VEDTEKTER FOR LYSAKER BÅTFORENING 1996, oppdatert i hht årsmøtevedtak til og med 1996
- Vedtekter for Lysaker Båtforening, vedtatt 11.11.2013
- Ordens- og havnereglement. Vedtatt 06.10.14
- Vaktinstruks for Lysaker båtforening. Vedtatt 13.10.2015

- Ordens- og havnereglement. Vedtatt 14.10.2015
- Vaktinstruks for Lysaker Båtforeneing. Vedtatt 03.10.2016
- Vedtekter for Lysaker Båtforening, vedtatt 14.11.2016

Tabellens systematikk kan for noen være lite logisk, men en revisjon får vente til stoffet er supplert med hittil ukjente bestemmelser.

Båtplasser Bosted	**I 1986** heter det at for at nye medlemmer skal få båtplass i Holtekilen må de være bosatt i Bærum. *Problemstillingen var aktuell for Lysakerelva på 50-tallet, men ble ikke innført da.* Ventelisten var likevel åpen for alle, slik at folk kunne få plass når de flyttet til Bærum. Krav om bosted gjaldt også i 1996, men ble strøket få år etterpå.
Båtplasser Innskudd	**I 1986** sies det i vedtektene at Innskudd i Sameiet i Holtekilen skal være på 3000 kr for en 2 m plass. Større båter betaler en tilleggsavgift utover årsavgift. Innskuddets verdi fastsettes hvert år av årsmøtet. Utgående medlem får innskuddet tilbakebetalt med samme beløp som nytt medlem betaler, etter at beløpet er innbetalt til foreningen. **Fra 2013** skal aktive medlemmer ha stående bryggeinnskudd i foreningen. **Fra 2016** åpnes det for å trekke eventuelle tilgodehavender fra innskuddet før det tilbakebetales.
Båtplasser Jolle	**Fra 1986** skal Joller være maks 10 fot, uten motor og bare ligge på anvist plass. **Fra 2014** endres dette til maks 12 fot og maks 10 hk motor.
Båtplasser Størrelse	**I 1986** bestemmes det at båtstørrelsen i Holtekilen skal være maks lengde 8 m, bredde 3,5 m, vekt 5 tonn, dog kan noen båter på de ytterste bryggene være inntil 10 m. Reglene gjelder ikke for Elva. **Fra 2014** sier havnereglementet at båtene, målt LOA, ikke må overskride lengde 10,5 m og bredde 3,5 m. *Vekt er ikke angitt.*
Båtplasser Tildeling	**Fra havnereglement** trolig før 1950 skal medlem som bytter bår eller skaffer båt på nytt melde dette til styret innen 15. mai. (ref vedtekt §8). **I 1986** må et passivt medlem søke innen 15. jan når han ønsker plass igjen. *Passivt medlemskap er på den tiden ikke definert, men er trolig de som midlertidig ikke har båt.* **Fra 1986** tildeles båtplassene i den rekkefølge de blir ledige ut fra den foreliggende søknadsmasse. **Fra 1986** sies det at alle salg/kjøp/bytte av båt skal meldes straks til styret **I 1996** ble det innført at medlemmer som har vært uten båt tre år eller mindre har fortrinnsrett til båtplass. Det må søkes om plass før 1. jan for å få fortrinnsretten. **I 1996** er det søknadsfrist 1. jan for tildeling av båtplass. **Fra 2013** skal medlemmet på oppfordring dokumentere eierskap til båten.
Båtplasser Utleie	**Fra 1986** er det bestemt at midlertidig ubrukte plasser kan leies ut, fortrinnsvis til medlemmer på ventelisten. Leien tilfaller foreningen.
Båtplasser Utmelding	**Fra 1986** er 15. jan dato for å melde at man vil være uten båt kommende sesong. Meldes dette senere skal det betales de vanlige tilleggsavgiftene. **I 1996** endres datoen til 1. jan og for sent varsel medfører vaktplikt i tillegg til full kontingent. *Ny dato gjorde det lettere å holde betalingsfrist 15. feb for kontingent.*

Foreningens Formål	**Fra 1929** sa formålsparagrafen at båthavn og vinteropplag skulle skaffes, og at interessene som båteier skulle ivaretas. **Fra 1929** til etter **1965** hadde vedtektene en paragraf om at foreningen skal være en helt upolitisk sammenslutning. **I 1968** ble båteier endret til lystbåteier. **Fra 2013** er formålet kun å skaffe havneplass og vinteropplag for medlemmenes fritidsbåter. «Å ivareta interessene som lystbåteier» er borte.
Foreningens Havnereglement	**I 1929** er ingen reglementer nevnt, men foreningen har havnesjef og en rekke bestemmelser om fortøying, ansvar og oppførsel i havna. **Før 1940** (trolig) finnes et reglement som bl.a omhandler fortøying. Det er også bestemt at medlem som ikke retter seg etter dette kan ekskluderes. **Etter 1940** (trolig) har reglementet fått nyere språkbruk og bokstavering. **I 1957** sier vedtektene at medlemmer som ikke retter seg etter foreningens vedtekter og reglementer kan ekskluderes. **I 1966** foreslås en tilføyelse til havnereglementet, hva dette var og om den ble vedtatt er ikke kjent. **Fra 1986** til **2013** finnes havnereglement som egen paragraf i vedtektene. **Fra 2013** fastsetter styret Ordens- og Havnereglement. Dette skal sendes til medlemmene, og ligge i vaktboden. **Fra 2016** fastsetter styret også eventuelle instrukser.
Foreningens Havnestyre	**Fra 1929** til **1957** velges en havnechef som får instruks fra styret. Havnesjefen er tatt ut av vedtektene i 1957, *trolig fordi det da ble innført havnestyre.* **I 1957** velges havnestyre med formann, for ett år om gangen. Formannen mottar sine oppdrag fra styret, og deltar i nødvendig utstrekning i styrets rådslagninger dog uten stemmerett. **Fra 1986** velges det eget havnestyre for Holtekilen, *tidligere må det ha vært felles havnestyre for begge havnene.* **Fra 1996** skal havnekomiteen ha tre assistenter **Fra 2013** kan havnekomiteen bestå av opp til 5 medlemmer i tillegg til havnesjef/nestformann.
Foreningens Komiteer	**I 1929** anvises det at generalforsamlingen hvert år skal velge to revisorer. **Fra 1957** har vi regattakomite og festkomite med formenn, disse skal velges for ett år om gangen. Formennene mottar sine oppdrag fra styret, og deltar i nødvendig utstrekning i styrets rådslagninger dog uten stemmerett. Regattakomiteen forsvant i **1965** og festkomiteen i **1986**. **Fra 1957** skal det også velges en valgkomite på 3 medlemmer, her kan ikke styremedlemmer være med.
Foreningens Kontingent	**Fra 1929** til **1957** er det lovbestemt at innskrivingspenger er kr 1,00 og kontingent kr 1,00 pr kvartal. *Det er ikke dokumentert at beløpene sto uendret hele tiden.* **Fra 1957** bestemmes kontingenten av årsmøtet. **Fra 1957** til **1986** skal alle innbetalinger til foreningen, unntatt slipp-avgiften, skje med postgiro. I 1965 er det jolleavgiften som skal betales kontant til havnesjefen. **I 1974** foreslås det at årsgebyret skal bli avhengig av båtstørrelsen, *dette kom trolig ikke før breddetillegget ble innført på flytebryggene.* **Fra 1986** er det vedtektsfestet at det skal det betales jolleavgift.
Foreningens medlemskap i annen organisasjon	**I 1965** til **1986** har vedtektene en bestemmelse om at det kreves 2/3-del flertall i årsmøte for å melde foreningen inn eller ut av en annen organisasjon.

Foreningens Oppløsning	**Fra 1929** heter det at forslag om foreningens oppløsning må forelegges den ordinære generalforsamling. Det kreves at minst ¾-del av medlemmene stemmer for oppløsning. Anvendelse av foreningens midler avgjøres med alminnelig majoritet. **Fra 2013** skal styrets forslag til anvendelse av foreningens midler være beskrevet i innkallingen. Minst halvdelen av medlemmene må være til stede, og ¾-del av de frammøtte må stemme for oppløsning.
Foreningens Styre	**Fra 1929** skulle foreningens styre består av fem mann med to varamenn, og disse skulle velges i den ordinære generalforsamlingen for ett år om gangen. Viseformannen velges av styret innen deres midte. **I 1957** ble dette endret til at formannen velges for ett år, viseformann og de øvrige for to år om gangen. Samtidig ble det slutt med to generalforsamlinger hvert år. **I 1957** pålegges styret å rette seg etter de bestemmelser og retningslinjer som årsmøtet måtte bestemme. **Fra 1957** var styret beslutningsdyktig når minst fire av styre og varamenn møtte. **I 1996** er nestformann og havnesjef slått sammen til en funksjon, og velges som formannen for ett år om gangen. **I 2013** fjernes de to varamennene fra styret, og styret er beslutningsdyktig når tre medlemmer er til stede. **Fra 2013** kan styret konstituere et annet aktivt medlem til erstatning for eventuelt frafall, og da fordele oppgavene innen styret som de ønsker. **I 2016** står det at både aktive og passive medlemmer kan velges til styret.
Foreningens Vakt	**Fra 1971** har det vært varierende vakt i havna, frivillig og delvis med innleid tjeneste. **I 1987** er det innført vaktbot **Fra 1987** til **1993** slapp personer over 70 år å gå vakt. *Medvirkende til at ordningen ble avsluttet var at folk som ikke gikk egen vakt, gikk for andre, og at de fleste hadde barn som brukte båten og kunne gå vakt.* **Fra 1996** er det vedtektsfestet vakt, styret bestemmer medlemmenes vakter og meddeler disse skriftlig til medlemmene. Alle som disponerer plass skal delta i vakten. Vaktinstruks og kvitteringsbok skal være utlagt i vaktboden. **Fra 1996** er medlemmet ansvarlig for at vaktene blir dekket og må svare bot dersom vakt ikke blir dekket. Ved gjentatte uteblivelser kan styret fatte vedtak om eksklusjon, og trekke bøtene fra bryggeinnskuddet. **Fra ca 2000** kan medlemmer som ønsker det velge sin vaktdato på liste som legges ut i vaktboden. De øvrige tildeles vakt av styret. **Fra 2015** skal alle gå minst en vakt hvert år. Dette gjelder også om båten selges eller tas ut av havna i sesongen, hvis ikke evt ny bruker overtar vakten. **Fra 2016** skal begge vaktene være til stede i havna hele natten. Om vaktene avtaler å dele vakten seg imellom og forlate havna, regnes dette som halvt gjennomført vakt som må fullføres på samme måte senere.
Foreningens Valg	**Fra 1929** til **1996** er det eneste som sies om valg at: Ingen medlemmer kan nekte valg, dog kan man frasi seg valg for så lang tid som man har fungert.

Foreningens Vedtektsendring	**I 1929** ble det bestemt at forslag til vedtektsendringer måtte være styret i hende 8 dager før årsmøtet. Det krevdes 2/3-dels flertall og minst 15 medlemmer tilstede. **I 1965** skal endring skje med 2/3-del flertall, men kravet om 15 tilstede sløyfes. **I 1996** innføres det at forslag til vedtektsendring må være styret i hende senest 15. sept. **Fra 2013** skal vedtektsendring være ført på dagsorden og ordlyden på ny tekst være bekjentgjort senest i innkallingen. *Men det er ikke åpnet for dette i årsmøtets saksliste.*
Foreningens Venteliste	**Fra 1929** skulle søknad om medlemskap være skriftlig og beskrive båttype. **Fra 1957** til **1996** skulle søknad skje på foreningens godkjente søknadsblankett. **Fra 1986** må det betales en årlig avgift f for å opprettholde registrering som søker. **I 1986** står det at utmelding skal skje skriftlig innen utgangen av året. **Fra 1996** kan den som får tilbud om plass velge å takke nei og bli stående med samme ansiennitet på ventelisten. **Fra 2013** kan venteliste overdras på linje med medlemskap.
Foreningens Økonomi	**I 1929** var det bestemt at alle inn- og utbetalinger skal føres i en av styret godkjent kassabok. Disponible penger over 100 kr skulle settes i bank. Ingen regninger skulle betales uten formannens attestasjon. **I 1957** heter det at midler som ikke innestår på postgiro skal straks innsettes i en av styret godkjent bank. **I 1986** sies det bare at midlene skal disponeres i henhold til nærværende vedtekter og årsmøtets bestemmelser.
Foreningens Årsmøte	**Fra 1929** ble det avholdt to generalforsamlinger årlig, en innen utgangen av april og en innen utgangen av november. **I 1957** ble dette endret til ett årlig møte, innen 1. november. Da ble også årsmøtets saksliste bestemt: Dagsorden, Årsberetning og regnskap, Valg, Kontingenter og Andre saker som måtte foreligge. (Andre ble omdøpt til Eventuelt i 1986). **Fra 1986** til **1996** skulle saker til årsmøtet være styret i hende en uke før møtet. **Fra 1993** skal saker til årsmøtet være styret i hende innen 15. sept. **Fra 1996** skal årsmøtet holdes innen 15. nov. **Fra 2013** skal forslag til styre og komiteer være valgkomiteen i hende innen 15. sept. **Fra 2013** er stemmegiving ved fullmakt begrenset til maks to fullmakter på hvert medlem. Fullmakt kan også gis til ektefelle/samboer.
Foreningens Ekstraord årsm.	**Fra 1929** kan styret innkalle til møte ved behov, mens medlemmene kan kreve møte når minst 15 medlemmer skriftlig begrunner sitt krav. **I 1957** endres 15 medlemmer til minst 20% av medlemmene **I 1986** økes kravet videre til 1/3-del av medlemmene.
Medlemmenes Ansvar	**I 1929** var det utførlig beskrevet hvordan eventuelle skader forvoldt av en båt skulle gjøres opp, og at foreningen ikke hadde ansvar for eventuelle svikt i dens materiell som landfester og annet. **I 1986** er dette ansvaret i noe forkortet beskrivelse overført til Havnereglementet som dette år er siste paragraf i vedtektene.

Medlemmenes Antall båter	**Fra 1965** til **1986** sier vedtektene at det ikke er mulig å ha mer enn ett medlemskap **Fra 2013** er det bestemt at et aktivt medlem har rett til bryggeplass og vinteropplag for en (1) båt godkjent av styret.
Medlemmenes Dugnader	**I 1929** sies det ingenting om dugnader. **Fra 1959** innføres det bot for uteblitt dugnad. **Fra 1996** plikter medlemmene å delta i dugnader i tillegg til utsett og opptak av deres båter. Dugnadene innkalles etter behov.
Medlemmenes Eksklusjon	**I 1929** var det bestemt at medlemmer som ved sin adferd vekket anstøt eller forargelse, eller ikke rettet seg etter vedtektene kunne ekskluderes. Det var likevel mulig å anke til første generalforsamling som så avgjorde med simpelt flertall. **I 1946** innføres eksklusjon for manglende betaling, 30 strøket første år og 5-6 årlig på 60-tallet. **Fra 1957** heter det at ikke betalt opplagsavgift, og andre ikke betalte avgifter kan føre til eksklusjon uten varsel. **I 1986** kan vedtektene tolkes til at det bare er manglende kontingent som kan føre til eksklusjon. **Fra 1996** kan medlem ekskluderes etter gjentatte uteblivelser fra vakt. (Bestemmelsen står i havnereglementet som da var en del av vedtektene). **Fra 2013** kan en eksklusjon ankes til årsmøtet, som så med 2/3-del flertall kan opprettholde eksklusjonen.
Medlemmenes Inntak	**I 1986** ble det innført at dersom en søker ikke hadde en båt som passet til den tilbudte plassen, kunne han velge å vente til en passende plass ble ledig eller han kunne anskaffe en båt som passet. **I 1995** har styret vurdert om praksisen med at personer som takker nei til tilbud om medlemskap blir flyttet sist på ventelisten, skal endres. En alternativ tekst til vedtekten foreslås, men ble trolig ikke vedtatt. **I 1996** endres dette til at søker kan takke nei til plasstilbud, og likevel beholde sin ansiennitet på ventelisten. **Fra 2013** får nytt medlem ansiennitet fra dato for skriftlig akseptert tilbud.
Medlemmenes Kontingent	**I 1929** står det at medlemmene plikter å betale den til enhver tid gjeldende kontingent, vinteropplagsleie, båtplassleie m.v. **Fra 1962** til **1996** skal formann, sekretær, kasserer og havnesjefene ha gratis medlemskontingent samt båtplass. *Bakgrunnen for dette skal ha vært disse vervene medførte omfattende bruk av privat, kostbar telefon, som på denne måten skulle kompenseres.* **I 1996** endres fritaket til at formann, sekretær, kasserer og havnesjef er fritatt for å betale årskontingent, men ikke for eventuelle andre tillegg. *Endringen var trolig begrunnet med at breddetillegget ga større «betaling» jo større plass.* **I 2016** innføres at båtplass kan ikke benyttes før kontingenten er betalt

Medlemmenes Oppførsel	**I 1929** har medlemmene plikt til å ha god fortøying med loddsystem og fendere, og til å anmelde til styret de feil de måtte finne. **Før 1940** (trolig) får medlemmene plikt til å rydde etter vinteropplag og å holde porten låst. **I 1986** er en endret tekst om fortøying og annet flyttet til havnereglementet. **Fra 1929** til **1957** eller **1965** har medlemmene plikt til å holde seg kjent med de viktigste bestemmelsene i styringsplakaten. **Fra første havnereglement** skal medlem rydde etter sjøsetting, bunte og sette på plass sitt tekkemateriale. **Fra 1957** skal båteier holde det ryddig og fritt for avfall under og omkring båt i opplag, havnesjefen kan anvise plass hvor avfall kan brennes. **I 1986** utvides kravet med at bryggeplassen skal holdes fri for avfall og utstyr. **Fra 2013** er det ikke tillatt å leie ut eller drive ervervsvirksomhet med båt plassert i havna. **Fra 2013** skal eventuelle klager framsettes skriftlig til styret, som så innen 3 uker fatter vedtak eller informerer om videre saksgang.
Medlemmenes Opptak/Utsett	**I 1929** er det ikke nevnt noe om båt opp eller ut. **i 1965** kommer det en bestemmelse om at alle båter skal være sjøsatt innen 31. mai. Eventuelt kan det sendes en begrunnet søknad om å stå lenger. Båter som ligger på land uten tillatelse vil bli ilagt dagmulkt fra 1.juni til båten er fjernet. Er ikke båten fjernet 31. aug skal den selges av foreningen, eventuelt brennes. Rekommandert varsel skal om mulig gis. **I 1986** innskjerpes dette til at båter på land uten tillatelse etter 01.06 vil bli fjernet eller solgt. **Fra 1986** skal opptak og utsett arrangeres av havnesjefen, i samråd med styret. **Fra 1986** til**1995** skulle bruk av kran betales av foreningen og utfaktureres til medlemmene sammen med medlemskontingenten. **Fra 2013** må båt være innført på opptaksliste for å få plass i opplag
Medlemmenes Overføring av medlemskap	**Fra 1957** er det bestemt at medlemskap ikke kan overdras. **I 1986** innføres det regler for at medlemskap ved død kan overføres til ektefelle eller ett av barna. **I 2011** innføres det at ventelisteplass kan overføres til ektefelle/samboer eller rettlinjet nedover til barn/barnebarn.
Medlemmenes Overføring av Plass	**I 1929** var det bestemt at båtplassene ikke kunne overdras til andre uten styrets godkjenning. **I 1957** kom det også inn bestemmelser om kjøpers rett til plass sesongen ut, dersom et medlem solgte båten sin.
Medlemmenes Passive status	**I 1929** hadde vedtektene en bestemmelse om at medlemmer uten båt hadde talerett i møter, men de kunne ikke delta i avstemminger og kunne ikke velges til noe tillitsverv. I en senere, udatert Lov er passusen om avstemminger og valgbarhet sløyfet. Passive medlemmer er ikke nevnt i vedtektene fra 1957. **I 1996** bestemmes det at når et medlem har vært uten båt sammenhengende i tre år tilbakebetales innskuddet og plassen tildeles en annen. Medlemskap og opprinnelig ansiennitet kan beholdes, og de har ansiennitet foran ventelisten. **Fra 2013** gjelder at et medlem er passivt når det ikke har innskudd stående.
Medlemmenes Sameie	**I 1986** kommer innskudd i Sameiet i Holtekilen. Det skal være på 3000 kr for en 2 m plass og større båter skal betale en tilleggsavgift utover årsavgiften. Innskuddets verdi fastsettes hvert år av årsmøtet. Utgående medlem får innskuddet tilbakebetalt med samme beløp som nytt medlem betaler, etter at nytt medlem har innbetalt beløpet til foreningen.

Kontingentene

Tekst i *kursiv* er ikke entydig dokumentert, men er slutninger eller erindringer.

Foreningens kontingenter og behovet for betaling fra medlemmer og brukere har endret seg opp gjennom årene. I noen grad kan det også ha vært behov for navneendringer på elementene, mer eller mindre språklig bestemt. Det foreligger lite arkivstoff om kontingentene i foreningens første år, mange årsberetninger nevner ingenting om kontingentene. En god del av det følgende er derfor usikre antagelser, i særlig grad gjelder dette for tidsangivelsene.

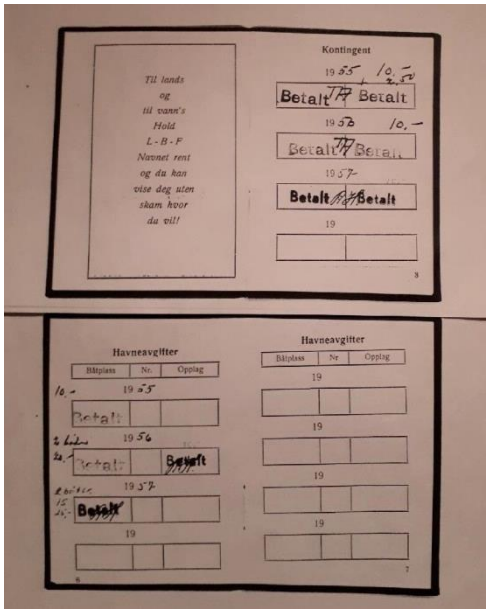
Gjennomgangen kan tyde på at avgiftene er flikket på i nesten 90 år og nå kan trenge en hovedrevisjon for å kunne utnytte dem bedre som et styringsverktøy, og oppnå en mer hensiktsmessig fordeling av kostnadene mellom ulike brukergrupper som for eksempel kran, slipp, tilhenger og båter som tas ut av havna om vinteren.

Fra 2014 er det innført døgnpris, og fra 2015 ukespris for ulovlig bruk av havna (båt på tilhenger eller på vannet). Prisingen kan oppfattes som en legalisering av forholdet. For å unngå dette bør det i stedet ilegges overtredelsesgebyr, uavhengig av hvor lenge forholdet varer.

Innmeldingsavgiften er lite endret. Den var 1 kr i 1929, eller 25% av årskontingenten. I 2018 var den 1500 kr, eller 158% av kontingenten til et passivt medlem. Det sammenlignes med passiv medlem da medlemmene trolig betalte båtplassen til velforeningen, ikke til LBF i 1929. Avgiftens bidrag til foreningens inntekter er ubetydelig, da det tas inn fra 0 til ti nye medlemmer årlig.

Lenge før avgiften gikk opp til 1500 kr hadde vi tilfeller hvor plass ikke ble overført til barn samtidig med at båten ble overført, på grunn av denne avgiften. *Med tanke på at avgiften ikke gir nevneverdig bidrag til foreningens inntekt, kan det vurderes om den kan settes betydelig ned og samtidig gjøre støttemedlemskap billigere for å ha de reelle båtbrukerne som medlem.*

Innskuddet har heller ikke blitt vesentlig endret siden det ble innført i 1986 med 3000 kr. I flere årsmøter var det heftige diskusjoner om innskuddets verdi, og hvordan verdien skulle beregnes. Alternativene, salgsverdi ved opphør eller «markedsverdi», ga svært ulike svar. Antatt verdi ble gradvis økt til 4800 i 1998, men har deretter blitt holdt uendret.



Ett av medlemmene fra Elva klarte aldri å betale innskuddet, og betalte i stedet leiepris hvert år for å ligge i Kilen. Styret besluttet etter noen år at en del av leien kunne oppfattes som delbetaling av innskudd, og ga vedkommende status som aktivt medlem.

Kontingenten var 1 kr/kvartal (4 kr/år) i 1929. Betaling av avgifter og båtfester skulle ifølge et senere havnereglement skje uoppfordret til kassereren, og kom trolig i tillegg til kontingenten. Medlemsbok hvor det skulle kvitteres for innbetalinger ble innført i 1945.

I 1962 var kontingenten 75 kr (10 kr for trygdede), og omfattet ikke båtplass.

I 1979 var kontingenten 250 kr (50 for trygdede).

I 1987 var kontingenten borte, trolig erstattet av årsavgift som dekket både båtplass og kontingent.

Båtplass var i 1962 priset til 25 kr for brygge og land og gjaldt for alle båttyper medregnet jolle for dem som lå på bøye. Båtplassen utgjorde da (1962) 33% av kontingenten.

Avgift for båtplass ble trolig innført for 20 plasser i 1934. Fra det året fikk vi leie grunn fra NSB for 5 kr/år, men måtte selv gjerde inn arealet. Avgift for alle med båt kom trolig i 1938 da vi overtok driften også av velets havn, og betalte 20% «leie» til velet.

Jolleavgift var 30 kr i 1977, men er ikke nevnt tidligere og heller ikke i 1979. I 1987 var avgiften 50 kr, en pris som ble holdt uendret til 2012. Da gikk den opp til 200 kr og fra 2015 til 500 kr. D*ette kan være viktigste årsak til at antall joller ble sterkt redusert, vi hadde mindre enn ti joller i 2017 og har trolig tapt inntekt på den kraftige prisøkningen fra 2012 til 2015. Jolleavgiften utgjør i alle fall en ubetydelig del av foreningens inntekt. Det kan se ut til at avgiften kan redusere bruken av joller, og dermed være uheldig i forhold til barns mulighet til å bli fortrolig med båtlivet.*

At joller lå på land om sommeren har i mange år vært et problem. Medlemmene ble tidlig pålagt å låse disse jollene slik at tyver ikke kunne bruke dem til å komme forbi den låste porten. Mengden av herreløse joller på land økte fra år til år, noe som førte til at det i 2010 ble innført avgift, 200 kr, for jolle på land om sommeren. Joller uten kjent eier skulle samtidig selges/fjernes av foreningen.

Avgift for jolle på land ble priset høyt, 4 ganger høyere enn jolle på vannet, for å få jollene vekk fra parkeringsplassen og sikret bak låst port om sommeren. Denne forskjellen er i 2018 redusert til 1,2 ganger slik at det nå er likegyldig for eieren om jollen ligget på land eller utpå.

Jolle på land om vinteren var gratis til 2015. Da ble det krevd 600 kr for vinteropplag, og 500 kr for sommerplass. Båt på 2,0 m plass, medregnet bruk av slipp og opplagsplass kostet 1400 kr/år mens en jolle i havna hele året kostet 1100 kr (79% av liten båt), uten at slippen benyttes og uten å oppta særlig mye plass.

Opplagsavgift var 400 kr i 1979, men er ikke nevnt verken i 1977 eller i 1987. Det ser da ut til at medlemmene i 1979 betalte kontingent, opplagsavgift og kanskje båtplass med til sammen minst 650 kr, som er mer enn 162% av årsavgiften for en 2 m plass i 1987, åtte år senere. *Dette er trolig ikke korrekt. Opplagsavgiften kan kanskje ha vært vinteropplag for båter uten sommerplass.*

Årsavgift var 400 kr i 1987, og omfattet både kontingent og 2 m båtplass. I 1987 var det ikke egen sats for trygdede (pensjonister). I 1998 kom det imidlertid halv årsavgift for medlemmer uten båt, og i 2011 også for støttemedlemmer (da denne kategorien ble innført). Avgiften steg fra 400 kr i 1987 til 500 kr i 2004, videre til 600 kr i 2010 og 800 kr i 2014 før den ble 1000 i 2015 og 1500 fra 2017. Den kraftige stigningen de siste årene skyldes at en stor del av bryggene må fornyes.

Passive medlemmer hadde halv kontingent til den økte til 57% i 2015 og videre til 63% i 2018. De passive betaler altså nå en forholdsvis større del av de nye bryggene.

Støttemedlemmene økte tilsvarende fra 50% til 57% i 2015, men sank igjen til 53% i 2018.

Breddetillegget var 25% av årsavgiften fra 1987 til 2012, da økte det til 30% som det tilnærmet har vært siden.

Fram til begynnelsen av 2000-tallet var plassene oppdelt i fire størrelser: 2,0 – 2,5 – 3,0 og 3,5 m. Dette ga forholdsvis høy kontingent for de små båtene (mindre enn 1,75 m plass) som logisk skulle hatt størrelse 1,5 m). Inndelingen ble derfor endret til fem størrelser med bredde **inntil** 2,0 – 2,5 – 3,0 – 3,5 og over 3,5 m.

Endringen medførte at mange båteiere fikk endret breddetillegget, de som fikk redusert breddetillegg var fornøyd, mens noen av dem som fikk økt breddetillegg var lite fornøyd.

Alternativt til breddetillegg ble det vurdert å differensiere innskuddene i forhold til plassbredden. Dette ble forkastet på grunn av komplikasjonene med mange inn- og utbetalinger når medlemmene byttet til større eller mindre plass. *Trolig ville medlemmene også føle sterkere at de eide en spesiell plass hvis innskuddet var avhengig av plassbredden.*

Rimeligheten i å ha breddetillegg har vært diskutert flere ganger. Første forslag til å differensiere kontingent kom i 1979, begrunnet med forholdene når noen tas opp med kran. *Hva kranopptaket skulle bety for kontingenten er ikke kjent nå.*

Det er trolig full enighet om at breddetillegget er en hensiktsmessig måte for å differensiere kontingenten. Spørsmålet er om satsene gjenspeiler kostnadsforskjellene riktig, noen mener de store båtene subsidierer de små. Dette var oppe på årsmøtet 2017. Det ble da bestemte at nåværende prinsipper for å fastsette breddetillegget skulle beholdes.

Slippen (opptrekk) er priset til 50 kr i 1977, men er ikke funnet i 1962 eller 1979 som er de nærmeste kjente prislistene. Som for Opplagsavgiften er det uklart hva denne avgiften betydde, *kanskje var det knyttet til annet enn opptak og utsett for vinteropplag.*

Fra 1996 ble det innført en avgift på 100 kr for å ta opp båt uten at den skulle til/fra opplag. Avgiften ble innført for å stoppe et økende antall båteieres gjentatte krav om å få båten opp om sommeren for å se om den kanskje hadde vært på grunn. I de aller fleste tilfellene ble det ikke funnet skader. *Havnekomiteens holdning var ellers at medlemmer som hadde reelle behov for å ta båten opp skulle hjelpes gratis.*

Etter at avgiften ble innført var det bare de få båtene med reelle behov som ble tatt opp, avgiftens intensjon var altså innfridd. Likevel ble det året etter (i 1997) innført dobbel takst for leietagere. Avgiften ble holdt uendret til 2012, men økte da til 200 kr for medlem og 300 kr for ikke medlem. I 2018 er takstene henholdsvis 500 og 1500 kr. B*åteierne vil (med slike takster) i stor grad velge andre løsninger enn slippen dersom noe skulle skje, til ulempe for dem og til ingen nytte for foreningen. Foreningens inntekt fra denne avgiften er knapt synlig i regnskapene.*

Leieplasser har lang tradisjon i havna. Plasser som midlertidig var ledige ble utleid av foreningen for ett år om gangen. Opprinnelig ble det annonsert i avisene hver vår og leietagere tatt inn i rekkefølge som de meldte seg. Ingenting er kjent om prisen. Etter hvert fikk venteliste, og de som hadde leid året før prioritet. Tilbud gikk til disse uten åpen annonsering. Dette var mindre arbeidskrevende for styret, men ga leietagerne en sterk tilknytninng til havna selv om de ikke var medlemmer.

Leien ble fra 1987 priset til 1100 kr uansett båtstørrelse (innenfor det lovlige i havna). Allerede fra 1989 ble leien avhengig av båtstørrelsen. I 1998 ble det innført avgift også for vinteropplag, *trolig omfattet leien tidligere hele året.*

Leien var det dobbelte av medlemmenes betaling fram til 1998, da den økte til det firedobbelte for båter som lå i havna hele året. Leie for vintersesongen ble innført av to årsaker, man ønsket så få båter som mulig på parkeringsplassen, og vi hadde en periode en del fremmede båter på slippen om vinteren selv om de ikke var i havna om sommeren.

Utleie skal primært skje til personer på ventelisten, mer til hjelp for dem enn til inntekt for foreningen. Leieprisene ble opprinnelig bestemt ut fra at bankrentene var høye, slik at innskuddene var en merkbar kostnad for mange. Prisene ble derfor satt slik at det ikke skulle lønne seg å leie plass i stedet for å bli medlem. Dette høres merkelig ut, men vi har hatt ett tilfelle hvor en leietager avslo å bli medlem, og i stedet fjernet båten fra havna.

I 2016 fikk vi pris for en ny gruppe leietakere: Båter kunne da ligge i havna for 1000 kr pr påbegynt uke uten tillatelse. Kan hende gjelder denne satsen også på tilhenger i opplag. *En fremmed båt kan etter dette ikke avvises før en uke har gått, selv om den har tatt plassen fra et ordinært betalende medlem.*

Bobleanlegg ble montert i havna for å ta vare på pelebryggene. I dette anlegget var det også plass til båter innenfor det området som i alle fall var isfritt. Anlegget ble demontert i 1986. Prisen for å ligge i anlegget var 300 kr i 1977. Det er ikke kjent hva prisen var før og etter dette året, men det ble bokført 1400 kr i inntekt for vinteren 1973-74.

Etter at flytebryggene kom var det noen medlemmer som laget sitt eget «bobleanlegg» basert på vannsirkulasjon i stedet for innblåsing av luft. Det er ikke kjent hvordan dette strømforbruket ble oppgjort. I 1998 har foreningen tatt over driften, og opplaget koster da 500 kr for medlemmer og 800 kr for andre. Det var kort levetid på pumpene, slik at prisene økte gradvis til 800 kr for medlemmer og 3000 kr for andre i 2010 som var siste år før ordningen ble avviklet.

Venteliste har foreningen hatt i alle fall siden 1964, da var begge havnene fulle. Fram til 1987 var det gratis å stå på ventelisten. Listen ble stengt først i 1977 og så igjen fra 200x

Ingen meldte seg ut av ventelisten, først når det gikk ut tilbud om plass fikk vi rede på at de for eksempel hadde hatt plass i annen havn flere år og ikke var interessert, eller de hadde flyttet til annen landsdel.

Gebyr på 50 kr ble innført i 1985 slik at vi kunne stryke de som ikke betalte. Etter det ble listen kortere og mer aktuell en del år. Prisen gikk opp til 100 kr i 2012, til 200 kr i 2014 og har vært 400 kr fra 2016. *Prisen må da de senere årene vær satt for å gi inntekt, ikke for å få fjernet uaktuelle personer fra listen. En annen effekt er trolig at våre nye medlemmer nå i mindre grad vil tilhøre lavinntektsgruppen og i liten grad har behov for de små plassene som allerede nå er minst etterspurt.*

Vaktbot ble innført i 1989 med 500 kr for hver uteblitt vakt. Den gang gikk medlemmene opp til tre vakter hver sommer, og noen medlemmer skulket alle tre og betalte 1500 kr i bot. For å gjøre dette mindre interessant ble det fra 1998 bestemt at boten skulle være progressiv, 500 for første, 1000 for

andre og 1500 for tredje gang. *De første årene gjaldt progresjonen innenfor ett år, senere da det bare var en vakt årlig gjaldt progresjonen fra år til år uten mulighet for å nullstille forsømmelsene.*

I 2013 økte progresjonen til 500, 100, 3000 kr, og i 2017 ble det innført at hver forsømt vakt skal nullstilles etter ti år.

Purregebyr på 50 kr ble innført i 1995 som et forsøk på å få medlemmene til å betale årsavgiftene i rett tid. Hvert år var det et fåtall medlemmer som var sene med betalingen, og på den måten ga styret ekstra arbeid.

Gebyret ga neppe større effekt enn et høflig purrebrev, heller ikke etter at det ble økt til 100 kr i 2012. *Trolig vil kassereren spare en del arbeid dersom vi går tilbake til å ekskludere medlemmer som etter purringer ikke betaler. Kan hende er en ordning som vaktboten effektiv: Purring tredje år gir eksklusjon.*

Kajakker fikk vi i havna tidlig på 2000-tallet. Reoler ble bygd, primært for naboene, og brukerne ble avkrevd 50 kr til dekning av våre kostnader til reolmaterialer og bruk av toalett etter turene. I løpet av kort tid økte omfanget mye, både fra naboer og medlemmer, slik at en mer ordnet organisering ble nødvendig.

I 2010 var årsavgiften 200 kr både for medlemmer og ikke medlemmer. Dette økes trinnvis til 400 kr i 2015 og fra 2016 går avgiften for ikke medlemmer opp til det dobbelte, 800 kr. *En halvering av avgiften vil redusere våre inntekter med ca 10 000 kr, noe som kan være fornuftig i forhold til velvilje fra naboene.*

Tilhengere har i mange år voldt problemer for styret. De har vært til hinder for arbeider på plassen og de har hindret annen parkering på store utfartsdager. I ett tilfelle sto det også i lang tid en tilhenger som ikke hadde noen tilknytning til havna.

Fra 2014 ble det avkrevd 100 kr/dag som henger sto uten tillatelse.

I 2015 slo tilhengeravgiftene ut i full blomst: Henger uten tillatelse 200 kr/dag (endret i 2016 til 1000 kr påbegynt uke). Henger med tillatelse 200 kr/uke. Medlems henger om sommeren halv årsavgift. Ikke medlems henger om sommeren full årsavgift. Aktivt medlems henger (*med båt)* gratis. Passivt medlem eller medlems båt nr 2 full årsavgift. Ikke medlems henger om vinteren dobbelt årsavgift.

Sosiale aktiviteter

Tekst i *kursiv* er ikke entydig dokumentert, men er slutninger eller erindringer.

Foreningens sosiale aktiviteter har hatt varierende omfang, og begynte allerede før foreningen ble stiftet. Ideen om en båtforeningen kom på en felles tur for båtene i Lysakerelva, dette må jo bety at det var sosial kontakt mellom båteierne allerede da.

Flere ganger opp gjennom årene har vi latt båteiere stå på land i havna i lengre eller kortere tid for bygging og restaurering av båtene. Dette ble ansett som et positivt innslag i havna, men har også hatt uønskede bieffekter. Dette omtales lenger ute i kapitlet.

Det ser ut til at et litt uventet mønster finnes i aktivitetene. I 1933 hadde foreningen en dameklubb, «Bølgen», som både arrangert egne fester og deltok på foreningens aktiviteter. Dette må ha forandret seg opp gjennom årene, for i 1964 er det omtalt at det ble det avholdt medlemsfest med damer og i 1971 oppfordres det i årsmøteinnkallingen til at medlemmene skal ta med konene. Responsen var at det kom 22 damer av i alt 60 frammøtte. Samme oppfordring ble gjentatt i de følgende innkallingene, uten at det er ført statistikk på frammøtet.

Regattaer var en stor aktivitet før krigen, omtalt første gang i årsmøtet 1933. Reglene var detaljerte og ble endret en rekke ganger. Hver tredje deltagerbåt fikk premie, og det var avholdt 25 regattaer før 1950. I tre år før krigen ble det også utdelt «damenes pokal». I 1953 var det ingen regattaer, på grunn av manglende deltagelse. Heller ikke i 1961 ble det arrangert regatta. 1953 ser ut til å være første gang årsmøtet velger regattakomite. *Var denne komiteen et forsøk på å holde liv i en gammel tradisjon?* Siste gang det er registrert valg på regattakomite er 1964.

Kunngjøring og Instruks fra Samferdselsdepartementet våren 1948 begrenser mulighetene til privat båtbruk det året. Private båter kan ikke brukes uten hjemstedsbevis og kjøretillatelse utstedt av bensinkontor eller båtforeningen båten er tilsluttet. Kjøring skal skje med maks 8 knop og maks 30 km fra havna. Drivstoffmangel oppsto igjen i 1972, rasjonering ble planlagt, og bensinmerker sendt ut også til oss, fra sentrale myndigheter sammen med regler for hvordan de skulle brukes. Krisen gikk over før rasjonering ble satt i verk.

Aktiviteten i krigsårene er ikke omtalt noe sted, utover at det i 1944 var kontakt mellom foreningen og kjøpmann Hansen. Etter krigen vet vi at båtene ikke var på vannet i 1945, i 1946 var det forbud mot motorregattaer og i 1948 oppfordret Oslofjordens Båteierforbund til å avlyse regattaer på grunn av bensinsituasjonen. Dette betyr at det for å avholde 25 regattaer før 1950 må ha vært vanlig med to regattaer årlig før krigen.

Foreningens festkomite ble også valgt for første gang i 1953. Siste gang det ble valgt festkomite var i 2006. Komiteens virksomhet er lite kjent, bortsett fra at den arrangerte medlemsfest på Strand i 1967 og trolig også en fest med damer i 1964. Foreningens høstfester omtales i 1949, fire år før festkomiteen eksisterer, *kanskje var også denne komiteen et forsøk på å holde liv i en gammel tradisjon.*

Sosiale tiltak har ikke vært høyt prioritert etter 1950, og har i stor grad vært begrenset til å markere runde år som en del av årsmøtene de aktuelle årene. Det må også ses som et sosialt tiltak at

foreningen i mange år inviterte aktuelle foredragsholdere til å kåsere om aktuelle marine temaer som avslutning av årsmøtene.

Også Lysaker båtforening hadde egen vimpel. Den er første gang omtalt i 1960, da vimpler og luemerker er bokført med verdi 280 kr, men skal avskrives neste år. I 1964 presenterte styret i årsmøtet sitt forslag til ny vimpel. Det er ikke sagt noe om hvordan forslaget ble mottatt, men vimplene var utsolgt i 1966 og måtte eventuelt bestilles. Forrige innkjøp kostet 30 kr/stk. Det går rykter om to utgaver av vimpelen, en med sydd/brodert logo og en med påklebet logo, som vist på bildet. *Når er de vimplene som nå finnes innkjøpt, og har de en annen form enn de fra 1963?*

Små klistremerker ble trolig innkjøpt i 1965, de fleste ligger fortsatt i verkstedboden sammen med noen få vimpler. Det er ikke kjent hva disse 7 cm lange merkene skulle brukes til.

25. nov 1939 ble «Sjøsprøit», foreningens organ (avis) utgitt. Det er ikke kjent om dette var første eller eneste utgave.

Richard Lies vandrepokal ble innstiftet i 1934. Reglene for det årlige løpet er ikke kjent, heller ikke om den hadde en egen regatta eller om den inngikk i de øvrige. Pokalen måtte vinnes tre ganger. Vi vet ikke om noen vant den endelig, vi vet heller ikke når den opphørte.

Refsum og Svendsrud satte opp en statuett i 1934. Den måtte vinnes to ganger. Heller ikke denne har vi videre kjennskap til nå.

Ridderordenen «Den fremdrivende skrue» ble innstiftet 7. okt 1936, og er tildelt 6 personer før 1950. Merket var «en forgylt propell omsluttet av en ekekrans forarbeidet i sølv». Hva som har skjedd med denne etter 1950 er ikke kjent.

Foreningens medalje ble innstiftet på foreningens 20-års dag, og statuttene vedtatt på generalforsamlingen i 1950. *Var dette en videreføring av ridderordenen fra 1936?* Medaljen kunne bare utdeles på foreningens høstfester, og ikke til styremedlemmer så lenge de satt i styret. De dekorerte hadde ingen særretter, og medaljen skulle tilbakeleveres ved utmelding eller eksklusjon. Medaljer som ble tilbakelevert etter medlemmets død skulle oppbevares i klubbhuset sammen med fotografi av medlemmet.

Til slutt må det nevnes at foreningen hadde et forseggjort diplom til Æresmedlemmer. Det er ikke kjent når dette ble innført, heller ikke hvem som har fått det eller hvilke kriterier det ble utdelt etter.

Etter årtusenskiftet har det blitt introdusert tiltak som bidrar til å styrke samholdet mellom foreningens medlemmer. Både en åpen feiring av vintersolverv, og servering av vafler og kaker når det er stor aktivitet i havna er innført av medlemmene, og senere bifalt av styret.

Det hele begynte i 1995 med vaffelsteking i påskeuken og i helgene fram til båtene var på vannet. Initiativet, og gjennomføringen skal Britt og Knut Ebert ha æren for. Disse to er blant veteranene i Holtekilen. Tiltaket ble svært godt mottatt og etter hvert ble vaffeljern og råstoffene til stekingen bekostet av foreningen. Stressede båteiere med barn/barnebarn fikk unnskyldning for å ta pause og fikk et møtepunkt som har økt samholdet i havna. Også brukere av kyststien har glede av tiltaket.

Figur 1, skal erstattes med annet bilde

Ordningen har i ettertid blitt fulgt opp av andre slik at det nå serveres kaker også etter dugnader og under opptak og utsett med kran. Disse aktivitetene er i mindre grad støttet av havnestyret, *og er trolig i noen grad en populær kompensasjon for manglende fysisk innsats i dugnader.*

Et annet, morsomt tiltak er en markering av vintersolverv som ble introdusert 1996. Markeringen legges til nærmeste lørdag kl 12.00 og foregår med utendørs grilling rundt grill og varmetønne med bål satt opp utenfor verkstedboden. Initiativtagerne var John Arne Johansen og Knut Ebert, begge fra veteranfamiliene i Holtekilen. Opptil 40 personer har enkelte år deltatt, noen av disse har vært barn og barnebarn til medlemmene.

Spesielt da vi hadde båter i vinteropplag på sjøen ble det feiret vintersolverv i noen båter for innbudte gjester. Disse festene varte til langt på natt, og foreningen hadde ingen funksjon i disse arrangementene. Det er heller ikke kjent om tradisjonen er videreført, etter at alle båtene nå står på land og noe noe av stemningen dermed er borte.

Båtrelatert aktivitete på land i havna kan bidra til et godt miljø. Som eksempel på dette kan nevnes at sønnene til et medlem monterte sammen skrogene til en katamaran hos oss på 80-tallet. Båten sto

på opplagsløpet nærmest verkstedboden, og ble sjøsatt med kran da den var ferdig. På 90-tallet sto en 28 for Colin Archer skøyte noen uker på opplagsplassen og fikk påstøpt blykjøl som forberedelse til jordomseiling. Båten kom tilbake til havna i 2010 etter endt tur og en omfattende oppussing etterpå. Også en tradisjonell tresnekke er oppusset i havna, delvis på land og delvis på sjøen. Disse aktivitetene har blitt fulgt med interesse.

Andre forsøk på å benytte havna på lignende måte har ikke vært like stor suksess. Alt for ofte har arbeidet vært mer omfattende en forutsatt, og foreningen har hatt bry med å få båtene fjernet og plassen ryddet etterpå. *Vi bør nok vurdere person og arbeidsomfang nøye neste gang det blir aktuelt*.

En siste, mer tragisk sak fikk sin avslutning i 1986 da vraket av en stor skøyte ble fjernet fra parkeringsplassen hvor den hadde stått to-tre år for oppussing. Eieren, en portugiser skulle ta båten til Portugal og bruke den i turist-virksomhet. Alt han sparte ble investert i båten mens den sto hos oss. Men så, nyttårsnatta 1986 fant en rakett veien inn under presenningen, og drømmen gikk opp i flammer.

Adkomst

Tekst i *kursiv* er ikke entydig dokumentert, men er slutninger eller erindringer.

Allerede da havna ble etablert på 50-tallet hadde den kjørbar adkomst. Denne adkomsten kan ha vært fra vest. Gamle kart viser tre stier, en som nå øst for vinsjehuset, en vest for vinsjehuset og en kan ha gått fra vest helt i strandsonen. Det finnes lite dokumentasjon på dette, men adkomsten kan ha gått fra steinbrygga som skal ha vært for rutebåt fra Sandvika.

Denne første adkomsten kan også være den bratte bakken som nå er gangvei ned fra Micheletsvei vest for Oksenøyvn 37. Her må garasjeanlegget ha hatt sin adkomst før lekeplassen ble etablert ca 1965. Et maleri signert E. Knudsen 1954 skal være fra adkomsten til havna, og viser at stien på det punktet kan ha vært kjørbar. Vegetasjonen nå skjuler sjøen, men bildet viser trolig veien sett fra havna mot møteplassen.

I 1960 foretok kommunen store oppfyllingsarbeider ved Oksenøyveien 37, der som det nå er ballplass og adkomstvei til havna. *Også plenen foran bygningen kan delvis ligge på denne fyllingen?* Arbeidet ble stoppet i 1965 da vi mente innfyllingen presset opp slam i kilen slik at havna ble grunnere. Da arbeidet ble stoppet i 65 frarådet vi så godt vi kunne at det skulle anlegges vei på fyllingen fram til garasjene.

Med denne bakgrunn, og vår bønn om vei i 1967 er det rimelig å anta at da vi klaget på veien i 1963 gjaldt det en vei fra vest, *kanskje omtrent fra baptistenes eiendom.* Vi ba om at den skulle settes i stand før neste sesong. Det er ikke funnet noe om hva som skjedde med denne klagen.

Kommunen anla kjørevei inn til havna, etter at vi i brev 27/11-67 ba kommunen om å utvide en eksisterende sti inn fra garasjeanlegget slik at vi kunne unngår nabokonflikter når vi brukte adkomsten fra motsatt side (fra vest). Kommunen lovte å se på saken i 1968, og veien ble trolig utvidet og tatt i bruk da.

Dokumentasjonen sier ikke noe om den nye adkomsten skjedde over fyllingen fra 1965 eller over den bratte bakken ned fra krysset Micheletsvei/Ekern. Vei over fyllingen frarådet vi som sagt to år tidligere. Da vi ikke hadde parkeringsplass inne i havna skulle vi parkere syd for veien ute ved garasjene. *Er dette det området som nå er tilgrodd fra ballplassen og innover mot bommen? I så fall parkerte vi trolig på de samme innfylte massene.*

For å bedre parkeringsforholdene åpnet vi i 1968 for parkering mellom opplagsløpene, unntatt for plassen ved flaggstanga. Dette området var reservert som snuplass og lasting/lossing. Parkering mellom løpene opphørte igjen i 1972, da skinnegangen ble restaurert. I 1968 var det bare nåværende

kyststi bak bodene som var kjørbar vei, nåværende opplagsplass var bare et utilgjengelig sumpområde.

Møteplassen vi nå har i veien inn til havna ble anlagt i 1993, og utvidet både i lengde, bredde og høyde i 2014. Veien ligger på dårlig grunn og trafikken ga hvert år store slaghull og spor som måtte utbedres. Et stort dugnadsarbeid ble hvert år nedlagt her. Masse ble gravd ut med håndkraft i skråningen langs veien og fylt inn i hullene. Spor av denne utgravingen er fortsatt synlig.

Ekstraordinært vedlikehold ble utført i 1972 da kommunen skrapte og gruset veien, trolig etter skader fra inntransport av masser til toppdekke på muddermassene fra 1970. Inntransporten fortsatte i flere år, Statens vegvesen leverte masser i 1975.

Opplagsplass for 30 joller på løse bukker var klar i 1972, bak redskapsboden (der vaktboden nå står). Vi anskaffet også en tralle for transport av jollene. Her var det også bygd snuplass, men ikke plass for parkering. Trallen fra 1975 er trolig den samme som fikk nye hjul ca 2010 og fortsatt står parkert ved flaggstanga.

Opplagsplassen/parkeringsplassen var ferdig oppfylt og planert i 1975 eller like etterpå. Massene, både slammet og toppmassene som er brukt, er tette og har gitt behov for drenering i overgangen til terrenget mot nord. Drenering er gjort i tre omganger for å få utnyttet plassen best mulig.

I første omgang, i 2005, ble det gravd en grunn grøft fra vaktboden til sjøkanten. I denne grøften ble det lagt drenering av de gamle lysmastene som ble tatt ned i 2005. Da dette gikk tett etter få år ble det lagt et bedre rør like øst for vaktboden. Heller ikke dette holdt, og nytt rør ble lagt i 2015, enda lengre mot øst, denne gangen i pukk omsluttet av fiberduk for å unngå tilslamming.

I forhold til etableringen på 70-tallet er plassen nå utvidet litt mot nord ved at opprinnelig terreng er drenert, og mot øst ved at et delvis oppfylt område ble sluttplanert i 2015 slik at det nå kan utnyttes primært til opplag på tilhenger, men også til tre båter fra kran. For eventuelt å få flere båter inn med kran må det fjernes en del trær, noe som kommunen antydet mulig da sluttplaneringen ble foretatt.

Allerede i 1976 fikk vi klage fra Holtekilen Borettslag på høy fart og ulovlig kjøring ned den bratte bakken fra Micheletsvei/Ekern til garasjene. Dette er et tema som er gjentatt flere ganger i årenes løp.

Bom i veien inn til havna ble bestilt i 1993 og montert året etter. Kommunen hadde ingen innvendinger til bommen, men frarådet bruk av kjettingbom. Bom som vippes opp og låses med hengelås ble valgt, Det var i mange år misnøye med denne løsningen, delvis på grunn av vanskelig betjening i mørke og delvis på grunn av at bommen var tung å betjene.

Ombygging av bommen ble diskutert i flere årsmøter hvor det gjentatte ganger ble fremmet forslag om motordrift og fjernstyring fra bilene. Til slutt, rett etter årtusenskiftet, ble bommen ombygd til horisontal åpning og låsing med «dørlås-mekanisme». Det har etter ombyggingen vært vesentlig mindre klager på bommen.

Da flyplassen ble nedlagt fikk vi lov til å hente gratis oppfrest asfaltmasse derfra. Vi tok kontakt med kommunen for å få tillatelse til å forsterke veien med asfalt, og fikk tillatelse til dette mot at vi inntil videre forpliktet oss til å vedlikeholde asfalten. *Veien er imidlertid ikke kommunens eiendom, og de føler intet ansvar for å vedlikeholde den.*

Entreprenør ble engasjert i år 2000, og la ut to lag i 20 cm tykkelse før komprimering. Denne mengden ble ansett som nødvendig for å oppnå god nok bæreevne. Forsterkningen ble lagt fra opplagsplassen og ut til bommen. Videre ut til Oksenøyveien hadde veien god bæreevne, men ett lag ble lagt for å dempe støvplagen forbi Oksenøyvn 37.

Av en totalkostnad på 84 624 kr betalte Sameiet Holtekilen IV 25 000 kr, mens Fornebukollen Boligselskap A/S som eide garasjene ikke ville bidra med noe. Dette selskapet ba i 1970 om at vi skulle være med og dele på vedlikeholdskostnadene på denne veien, *vi må derfor anta at de eier veien fra bommen og ut til Oksenøyveien.* Vi aksepterte at vi måtte bære en del av kostnadene.

Den oppfreste asfaltmassen var ikke veldig slitesterk, og det dannet seg etter få år hjulspor, slik at vi valgte å asfaltere på nytt med fullverdig asfalt. *Arbeidet ble utført ca 2005, en skjøt i asfalten utenfor bommen skyldes trolig at det først ble asfaltert innenfra og til bommen en dag og så dagen etter fra bommen og ut til Oksenøyveien.* Etter denne asfalteringen har det bare vært behov for små tiltak for å unngå skader langs asfaltkanten.

I Budstikka så vi i 2015 at det var igangsatt en prosess for å rive garasjene og bygge 30 leiligheter med et stort garasjeanlegg i underetasjen. Dette fulgte vi umiddelbart opp ved å gjøre kommunen oppmerksom på vårt behov for adkomst med tunge kjøretøy. Våre behov skal nå være ivaretatt i saken. *Det kan være et spørsmål om hvordan vi skal delta i vedlikeholdet under og etter at det nå kommer 30 leiligheter og et garasjeanlegg for ennå flere boliger.*

Da bryggen for utsett og opptak med kran ble bygd 1987 ble det anlagt en bratt rampe langs bryggen for opptak og utsett av små båter på tilhenger. Rampen er svært bratt, og flere utforminger ble vurdert for å få den mer funksjonell. Å legge den mer parallelt med sjøkanten ble forkastet da det ville beslaglegge for mye parkerings- og opplagsplass. Den kan heller ikke forlenges inn mot verkstedboden da det vil ødelegge for bruk av kran.

Det som da gjenstår er å legge et bedre dekke, for eksempel asfalt eller betong, på rampen. Dette ble også vurdert da rampen ble anlagt, men forkastet da grunnen ikke ble ansett stabil nok for betong, og asfalt ville trolig bli brutt opp fort i tidevannsonen på grunn av samspill mellom kulde og dårlig grunn. Det var også frykt for at det skulle oppstå et farlig trinn fra det faste dekket og ned til sjøbunnen. Denne frykten er bekreftet av at masse nå i stor grad er vasket ut under utsett-brygga. Spørsmålet om betongdekke ble tatt opp igjen i 2017, og pris innhentet. Prisen ble svært høy, og tilbudet forkastet delvis på grunn av pris og delvis på grunn av frykt for framtidige kostnader til vedlikehold eller fjerning hvis det skulle bli nødvendig.

Til slutt kan det nevnes at foreningen for mange år siden innhentet pris på kran for å ta opp små båter, kanskje den også var tenkt til mastekran. Det er ikke kjent hvorfor den ikke ble innkjøpt. Kran ble også vurdert som alternativ til utsettrampen, men ideen lot seg ikke realisere.

Bygningene

Tekst i *kursiv* er ikke entydig dokumentert, men er slutninger eller erindringer.

Sammen med bygningene omtales også utsettbryggen. Bygningsmassen i Lysakerelva omtales ikke her. Vi fikk i 2016 avklart at havnas formelle adresse er Oksenøyveien 39, 1366 Lysaker.

Det første vi kjenner til om bygningene våre er at vi i 1957 skrev til Fornebu Lufthavn og ba om å få overta en brakke vi kunne bruke som klubbhus. I brevet henviste vi til en samtale i SAS-kantinen, og vi gjorde også oppmerksom på at brakken hos oss ville komme til nytte for mange SAS-ansatte. Vi kjenner ikke til om vi fikk overta brakken*, men det er trolig den som sto der vaktboden nå står, og ble kalt redskapsbod.*

En brakke i Holtekilen ble ferdigstilt i 1961, og har samme år vært til god nytte. *Dette er trolig den plassbygde brakken som nå er verkstedboden vår*. En annen mulighet er at vi bygde den første i 1961 og ikke vet noe om når den andre ble bygd. Vi hadde to brakker i 1971.

I 1961 ble vinsjehuset bygd, etter at tomten var utsprengt året før. Vinsjen og vippeporten ble montert i 1962. Bygningen er av plasstøpt betong, innvendig isolert med siporex/ytong. Bygningen ligger inngravd i bakken med bare porten, taket og små deler av sideveggene utsatt for vær og vind. Det er ikke synlige lekkasjer verken i tak eller vegger.

Bærum E-verk ba oss i 1966 om å flytte alle våre el-tavler inn i vinsjehuset. Hvor disse sto tidligere er ikke kjent, men vi hadde opprinnelig strøm i luftspenn til skap montert på stolpe.

Det neste vi kjenner til er at redskapsboden i Holtekilen ble utvidet i 1967. Boden fikk så et nytt tilbygg for WC i 1971. Her var det nok ikke vann verken i do eller håndvask. Avtredet var et avlukke med oppsamling i bøtte. Doen hadde lås med samme nøkkel som havneporten.

Bod og do ble revet i 1995, for å gi plass til ny vaktbod. Havna var da uten toalett i et år eller to, og vi mistet også den gamle lagerboden hvor vi oppbevarte tauverk, grovt verktøy og annet. Boden hadde også mastereol på bakveggen.

Etter at vaktboden ble flyttet i 1995/96 ble verkstedboden rotert 20 – 30 grader om lysmasten i bodens ene hjørne, slik at det ble bedre oversikt på havna fra vaktboden. Boden hadde en enkel benk på sjøsiden. Denne benken fikk dårligere solforhold etter flyttingen, noe som medførte en del klager. Disse klagene opphørte da det i 2013 ble bygd en terrasse med levegg langs verkstedboden og fram til vaktbodens gavl. Det ble også bygd en benk med ryggstø langs bod og levegg. Bord med ønsket

form var ikke å få kjøpt. Et bord ble derfor bygd av ikke trykkimpregnerte materialer. Arbeidet ble utført på dugnad.

Bodens tak ble forsterket ved at en ny bjelke ble satt inn i 2015, og deler av veggen mot øst som var råteskadet ble reparert før bodene ble malt i 2016. Da boden ble flyttet ca 1996 mistet en golvbjelke sin midtstøtte. Det er trangt og ubehagelig arbeid å reetablere denne støtten, arbeidet er derfor utsatt gang etter gang. Ny takpapp ble lagt i 1997, og skal nå igjen fornyes i 2018.

I verkstedboden regjerte havnesjefen bak et stort skrivebord, i tillegg var det en solid arbeidsbenk og en plassbygd hylleseksjon i boden. Da lagerboden måtte rives ble verkstedboden ominnredet for å få plass til tauverk og annet. Etter hvert ble skrivebordet tatt ut og mer hyller ble satt inn 2013.

Innbrudd i boden har vi hatt, først i 2005 da et vindu ble knust men lite stjålet, og så i 2016 da et annet vindu ble knust. Denne gangen ble det stjålet en påhengsmotor og en god del verktøy, blant annet verktøy for å bryte seg inn i flere båter i havna samme natt. Skadene på båtene var større enn verdien av verktøyet som ble stjålet. Ett av vinduene har i mange år hatt et lite hull midt i glasset. *Dette kan skyldes lek med sprettert, men mer sannsynlig er det kulehull etter et rifleskudd.*

Det var behov for vakthold allerede i 1971, da vi som de andre havnene ble hjemsøkt av tyver. Det var kontakt mellom havnene for å få til en felles ordning, uten at det ble gjennomført. Et firma ble engasjert til vakthold i 1978, til en pris av 1500 kr/mnd. Firmaet opphørte og vi hadde ikke vakt følgende år.

I 1986 var det vakt, spesielt i helgene. En fast vaktordning ble planlagt, og telefon installert i skap på verkstedboden samme år.

Vår første vaktbod var på plass i 1987. Den ble plassert like øst for adkomsten til bryggene, den ble tilkoblet strøm og telefonen ble flyttet dit. Boden var en enkel, utslitt anleggsbrakke*, skadet av lekkasje og råte allerede da den ble anskaffet.* Ny brakke måtte anskaffes i 1995, hvoretter den gamle ble plassert helt øst på området vårt for oppbevaring av utstyr. Medlemmene benyttet brakken ivrig, spesielt om våren til oppbevaring av kanner, presenninger og annet som de ikke tok i bruk igjen om høsten. Boden var de siste årene helt falleferdig og ble endelig fjernet i 201x.

Den nye vaktboden var også en brukt anleggsbrakke, i bedre stand og utstyrt med kjøkken og toalett. *Det er uklart om den ble montert i 95 eller 96.* Boden ble nå plassert øst for verkstedboden, hvor den virket mindre dominerende i havna. Telefon, strøm, vann og avløp til lukket tank ble ordnet. Nærmere detaljer om strøm, vann og avløp finnes i egne kapitler.

Døren som opprinnelig var i brakkens østre ende ble flyttet til en alternativ plassering på

langveggen ut mot havna.

Brakken vi overtok inneholdt 6 – 8 garderobeskap av stål. Disse ble flyttet over til verkstedboden, og der brukt til oppbevaring av verktøy. Skapene tok mye plass og var lite egnet til verktøyskap. De ble derfor gitt bort til Redningsselskapets frivillige avdeling i Drøbak i 2013.

Telefonen ble sagt opp i 20xx, etter at linjen var ødelagt av lynnedslag. De fleste vaktene hadde dessuten mobiltelefon på denne tiden, slik at det var lite behov for fasttelefon.

Boden hadde lekkasje i taket fant vi fort ut. I stedet for å reparere denne lekkasjen ble det bygd et mønetak oppå. Dette taket ble forlenget ca 1,5 m innover bak brakka slik at det der ble lagerplass under tak for diverse materialer og utstyr. Også oppå brakka, under det nye taket er det lagret diverse ting.

Det har i ulike anledninger kommet ønske om å utvide boden til et større klubbhus*, noe som styrene har ansett som umulig å få tillatelse til og derfor ikke har fulgt opp.* Det har også blitt foreslått å bygge tak eller markise over terrassen ved bodene, uten at det heller er fulgt opp.

På utsettbrygga har vi om sommeren stående et furubord med to benker, laget i 2001 av far til et medlem som så donerte det hele til foreningen. Dette bordet vedlikeholdes omhyggelig og er ofte i bruk både av medlemmer og av folk som benytter kyststien. Vår store bekymring er at bordet av og til skades av uforsiktig bruk, som for eksempel underlag for engangsgrill, oppskjæring av mat og lignende.

Utsettbrygga som ble bygd i 1987, samtidig med brohodet for adkomst til bryggene, ble planlagt for opptak og utsett med gaffeltruck. Det ble ansett som helt nødvendig å pele brygga til fjell for å få den stabil. Slamdybden er 20 m på stedet, og slammet så bløtt at den første pelelengden på 10 m måtte holdes fast da neste lengde skulle skjøtes på. Pelemaskinens lodd ble sluppet fra lav høyde fire ganger før pelen nådde fjell.

Brygga hviler på fire peler, satt litt på skrå slik at den ikke skal vippe utover av jordtrykket bakfra. Pelene er kvadratiske, 200*200 millimeter, og deres teoretiske sidestivhet medregnet slammets stabiliserende funksjon er ikke kontrollert. Betongfronten på brygga er så høy at det ikke var behov for mer enn svinnarmering i veggen for å bære de aktuelle lastene. Løsmassene innenfor bryggeveggen bæres av et dobbelt lag av de gamle bryggepelene, opplagt på en betongkant nederst på veggen og på stedlige masser på landsiden. Det nedre laget har 6 m lange peler, mens det øvre kan ha noen peler på 3 m lengde.

Utsettbryggas frontvegg av betong ble støpt så dyp som mulig i forhold til vannstanden på det tidspunktet. På lavvann rekker den ikke ned til vannflaten, og det er utvasket en del masse under veggen. Dette har ingen betydning i forhold til stabilitet og funksjon, men kan kanskje gjøre det lettere å overvåke pelene som bærer løsmassene innenfor veggen.

Havnas bygningsmasse er lite verdt, og vi har ikke hatt forsikring før i 2016. Da ble det tegnet forsikring som dekker bygninger og ansvaret vi som forening kan *få i forhold til våre medlemmer og naboer.*

Slipp med opplagsløp

Tekst i *kursiv* er ikke entydig dokumentert, men er slutninger eller erindringer.

Havna vår i Lysakerelva hadde hatt slipp og opplagsløp i mange år da vi måtte flytte en del av våre aktiviteter til Holtekilen. Historien om Lysakerelvas slipp omtales ikke her.

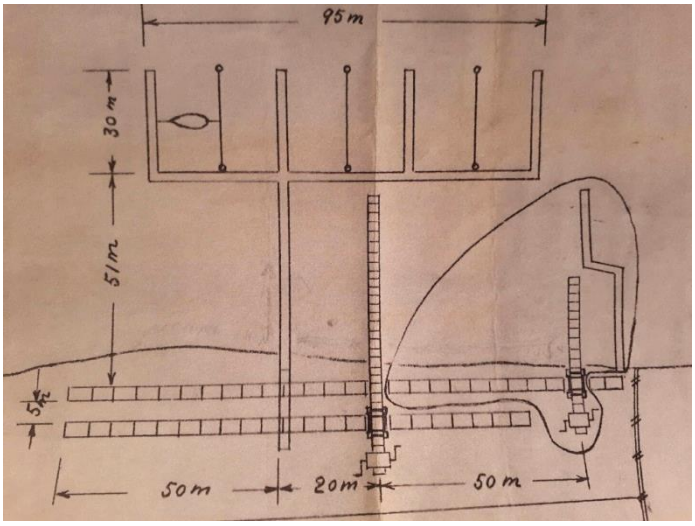
I 1947 hadde det allerede en tid foregått forhandlinger om midlertidig havn for oss i Holtekilen. Ønsket om havn ble da avvist av kommunen på grunn av lite vann og dårlige grunnforhold. Heller ikke naboeiendommene kunne brukes da disse var disponert til andre formål.

Vi mistet opplagsplassen vår under brua i Lysakerelva i 1951 og skrev derfor til kommunen og ba om at de skulle mudre og sette opp en slipp for oss i Holtekilen. I denne henvendelsen var det vinteropplaget som var prekært for oss, mens båtene fortsatt skulle ligge i elva om sommeren.

Historikken for Holtekilen er tilsynelatende selvmotsigende når det gjelder etableringen. Vårt medlem Ivar Andersen laget slippvogn i 1953, to år før det ble bygget 20 m opptrekkslipp og 30 m opplagsløp i 1955. Det var planer, og håp om å få slipp på den tiden så det kan ikke utelukkes at vognen ble bygd før slippen. Vognen var imponerende rimelig i forhold til erfaring fra tidligere vedlikehold står det i gamle papirer. Det må da refereres til vedlikehold på slippen i Elva.

Foreningen kjøpte også inn 40 brukte sviller fra Bærumsbanen i 1953. Disse ble foreløpig ikke brukt bortsett fra noen få som ble brukt til å reparere den private slippen ved Oxenøen hvor vi i 1953, som året før fikk trekke opp 7 – 8 båter på en plass som våre båteiere hadde opparbeidet selv.

Slippen og opplagsløpet som trolig ble bygd i 1955 og utvidet i 1956 er vist på en tegning fra 1956, sammen med en stor planlagt utvidelse av anlegget. En kopi av disse tegningene har med blyant en kort påtegning: «svingskive». Denne utbyggingen ga opplag til 20 motor- og mindre seilbåter samt noen robåter. Eksisterende anlegg er innringet på tegningen.



Det antas ut fra et notat etter kommunens oppfyllingsarbeider inne ved Oksenøyveien i 1960 at det ble utført en form for mudring da slippen ble bygd i 1955. Et avisutklipp indikerer at kommunen prøvde å mudre, men at massene rant tilbake like fort som de ble tatt ut.

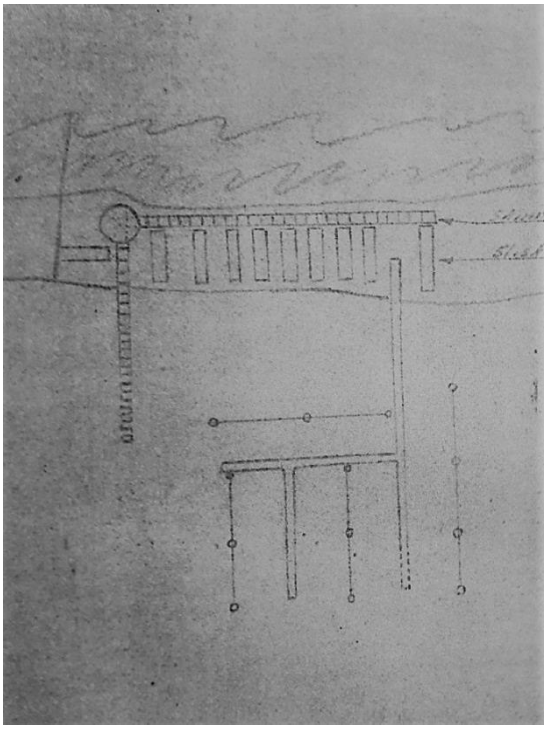
En tegning datert 27/4-1955 viser en slipp med en brygge på hver side og opplagsplass østover langs sjøen. Dette arrangementet er neppe blitt gjennomført, en tegning på neste side, datert 19/1-1961 viser slippen med svingskive og opplagsløp slik vi kjenner havna nå. Utbyggingen deretter har trinn for trinn fulgt denne tegningen med små avvik.

Slippens skinnegang ut i sjøen ser ut til å ha ligget på samme sted helt fra 1955, opprinnelig med ca 20 m under vann og ca 10 m opp til vinsjen på land. Opplagsløpet gikk parallelt med sjøkanten, opprinnelig 30 m langt men ganske fort utvidet først til 50 m og så til 70 m som det var i 1961. Dette ga betydelige utfordringer både til skyving og til samarbeid for rekkefølge under sjøsetting. Det fantes ingen annen mulighet enn å sjøsette og ta opp igjen båtene om rekkefølgen ut skulle endres.

Vinsjen var manuelt drevet og sto utendørs i enden av skinnegangen, 10 – 15 m fra vannkanten. *Det er da rimelig å tro at en del av mekanismen kunne bli overflommet av sjøvann flere ganger hvert år.* Havna fikk ikke strøm før i 1958, og motordrevet vinsj ble installert i vinsjehuset først i 1962. Vinsjen ble kjøpt for 500 kr. *Det er ikke funnet noen informasjon om hvor vinsjen kommer fra, men det har gått rykter om at den er kjøpt fra NSB som kan ha brukt den som skiftelok enten på Lysaker eller på Høvik.* Vinsjens hastighet ble justert opp ca år 2000 ved at trommeldiameteren ble økt med 10 cm ved å legge på et lag lister av tre mellom trommelen og vaieren.

På åttitallet lå det en ekstra vaier til vinsjen i havna. Den kan være anskaffet som reserve, for eksempel fra kassert materiell fra Kolsåsbanen. Motoren hadde opprinnelig oljesmurte lagre, men oljereservoiret har i mange år vært fylt med fett. Vi vet ikke om dette var en feil eller et bevisst valg, vi vet heller ikke om det er regningssvarende å rense ut fettet og smøre med olje igjen. Ombygging til turtallsregulering har vært ønsket, men motoren er ikke bygd for dette og kan derfor bli unødig varm slik at den fortsatt bør styres med direkte start.

Høsten 1960 ble skinnegangen i sjøen tatt opp, og det ble mudret fra isen slik at dybde og fall ble tilfredsstillende. Mudringsarbeidet var «satt bort», og kommunen lånte ut mudderapparat *(trolig til dette arbeidet). Det antas at dette var første ledd i den utvidelsen som kom ett til to år etterpå.*



I samsvar med tegningen fra 19/1-1961 ble det utført sprenging og graving/planering for svingskive og skinnegang. 250 – 300 m3 masse ble tatt ut og brukt til oppretting av ny opplagsplass. Kommunen boret en del hull for skyting. Svingskivens grunnarbeid, støping og annet ble utført av et medlem mens skyting og planering ble «satt bort». Vårt medlems innsats er imidlertid i en søknad om tilskudd beskrevet som et utlegg på 1 500 kr til en entreprenør. Hva som er riktig vet vi ikke.

Det har også vært kontakt med kommunen om tilskudd til de utførte anleggsarbeidene, formell søknad «skal utarbeides av neste styre». Vi har foreløpig ikke samholdt kalkyler, tilbud og søknader godt nok til å konkludere når det gjelder byggekostnadene. For å unngå at ufullstendige kalkyler og søknader om tilskudd skal bli oppfattet som sanne beløp er tallene utelatt her, bare noen enkelte poster er referert.

Slippen og opplaget det ble søkt tilskudd for beløp seg ifølge søknaden til 33 500 kr. I dette beløpet var det trolig medregnet 2000 timer dugnad til 5 kr/time. Til dekning av dette fikk vi 16 000 kr fra

kommunen samt et lån på samme beløp. Lånet skulle delvis nedbetales med tilskuddet vi skulle få fra bensinavgiftfondet. Vi fikk trolig 10 000 kr i 1961. Det ble også i 1960 søkt om tilskudd for vann og strøm og arbeider på bryggene både i kilen og elva. Kostnadene var vel 20 000 kr. Det er ikke kjent hva vi fikk av dette.

Slippen ble forlenget med 10 m i sjøen og omtrent det samme på land i 1961. Det ble mudret litt for å få de nye skinnene dypere ned, hvem som utførte dette er ikke kjent. Ti skinner med 10 m lengde ble innkjøpt fra Bærumsbanen, *hvor resten kommer fra er ikke kjent, men kalkyler/regnskap indikerer at de er kjøpt fra NSB.*

Opplaget ble samtidig ombygd fra ett 70 m langt løp parallelt med vannkanten til en *ca 55 m lang* skinnegang innerst på den nyplanerte plassen fra svingskiven og fram forbi 5 eller 6 tverrgående løp for maks 5 båter på hvert løp.

Skinnegangen er på tegningen vist rettlinjet, men har i terrenget fått en slak kurve som gjør det litt tyngre å skyve båtene der. Kapasiteten var planlagt å økes ved å forlenge skinnegangen og bygge flere opplagsløp etter hvert som behovet oppsto. Nå har slippen 12 tversgående løp, og flere av disse er forlenget til plass for opp til 6 - 7 båter.

Det ble tatt opp 33 båter dette første året (1961). Det ble også påpekt som en fordel med svingskiven at de små båtene som tidligere var dratt direkte inn til sitt opplag gjennom gjørmen i strandsonen nå kunne tas opp og fram til opplaget ved hjelp av slippvognen.

Slippvognen antas som nevnt før, bygd i 1953. Da vognen skulle fornyes i 1967 ble et tilbud fra A/S Vulkan Mek Verksted på 5 500 kr ikke akseptert. Vi vet ikke hvem som leverte vognen, *men det kan være nærliggende å tro at den ble bygd hos Bærumsbanen på Avløs.* Denne vognen fra 1967 fikk etter hvert store rustskader og ble fornyet i 2006. Nybyggingen skjedde etter målsetting på foto, først etter at vognen var ferdig ble originaltegningen funnet.

Hjul, akslinger og lagre var fortsatt i brukbar stand, og ble overført til den nye vognen. Et par detaljer ble modifisert, og braketter for jekk som aldri ble brukt ble sløyfet. Løse bukker ble omtrent samtidig laget til vognen, for å få stabilt vippepunkt for brekkstang når båtene må løftes på vogna.

Vognens lagre er anleggets svakeste punkt, de er ikke dimensjonert for vektene mange båter nå har. Omhyggelig smøring før hver bruk hindrer ikke at lagerskålene deformeres (valses ut til større diameter), løsner og presses ut av husene sine. Det er montert stoppskiver på de mest belastede lagrene for å holde skålene på plass. Brede båter gir skjev lastfordeling på vogna, slik at kombinasjonen av vekt og bredde på båtene bør bestemme om de kan tas opp. Økt tyngde på båtene gir også betydelig økt risiko for ulykker, og bør av den grunn unngås.

Det er ikke funnet noen informasjon om den gamle svingskiven, men svingskivens skinnering ble bestilt hos A/S Vulkan i Oslo i 1961. Denne ringen har fungert til den måtte repareres midlertidig før opptak høsten 2017, og er planlagt utskiftet sommeren 2018.

Da opplaget på Strand ble ombygd ca år 2000 fikk vi overta mange stålbjelker som passet til vårt opplag. I løpet av to – tre år ble de dårligste løpene utskiftet, og rettet opp til korrekt fall fra skinnegang mot sjø. Arbeidet stoppet opp, men bør nå fullføres med innkjøp av nødvendige nye bjelker.

Svingskiven var så skadet av rust at den måtte nødrepareres før opptak høsten 2016. Dette, og utskifting av en stor del av svingskiven sommeren 2017 ble utført av et medlem. Noen stålprofiler fra Strand ble brukt sammen med noe nytt stål.

I hovedsak ble bare sentrallageret og den doble tverrgående bjelken beholdt sammen med skinnene og hjulene. De gamle hjulene med sine akslinger ble overført til den nye svingskiven, og det ble lagt opp lett tilgjengelige smørenipler til hjulene i stedet for de gamle fettkoppene. Akslingene har 5/4'' rørgjenger i innfestingen i vogna.

Ved første gangs bruk av skiven etter reparasjonen viste det seg behov for å justere de gamle hjulene, blant annet ble hjulbanene neddreid slik at gamle slitespor ble fjernet. Dette arbeidet ble i hovedsak utført etter siste opptak høsten 2017, slik at det da bare gjensto å rustbeskytte skiven, noe som er planlagt utført etter utsett 2018. Svingskivens sentrallager ble åpnet, renset og smurt opp med nytt fett. Kulelageret av type SKF 2210 med innerdiameter 50 millimeter og ytterdiameter 90 millimeter var i god stand.

Allerede i 1966 begynte underlaget for vinteropplagsløpene å råtne, en betydelig vedlikeholdsinnsats har vært nødvendig uten at det er nærmere beskrevet. *Det antas at råte var årsak til at en 24 fot båt sporet av og veltet ved enden av et løp på 80-tallet.* En del av pelene fra bryggene skal ha blitt brukt til vedlikehold av opplagsløpene på slutten av 80-tallet. Mye ble også gjort tiåret før.

Skinnegangen ble nylagt med nye sviller på nytt underlag i 1972, og det ble bygd fire nye løp for vinteropplag i 1973. I denne omleggingen ble det lagt drenering fra skinnegangen, denne dreneringen har nå store feil.

Etter omleggingen i 1972 var det ikke lenger lov å kjøre bil langs skinnegangen, noe som hadde vært tillatt siden 1968. Forbudet begrunnes med fare for å forskyve skinnene, forbudet ble senere i tillegg begrunnet med fare for å ødelegge vann- og strømledninger i svært grunn grøft langs skinnene. Slippens skinnegang har nå flere ulike skinneprofiler, tilpasset slik at sporvidden passer til vognens hjulavstand.

I årene etterpå har det enkelte ganger blitt satt inn stag for å sikre rett avstand mellom skinnene der skinnespikrenes feste har råtnet ut.

Etter årtusenskiftet ble det bestemt at slippens skinnegang i sjøen måtte fornyes og legges dypere. De gamle skinnene fra slippen i elva ble inspisert og funnet i orden i 2004. Skinnene var imidlertid fjernet av grunneier før vi skulle hente dem ett eller to år senere. Søknad om mudring ble sendt 2006. Skinnegangen i sjøen ble fornyet i 2007, med sveiste skjøter helt opp til svingskiven. De gamle skinnene ble fjernet av entreprenøren, Johnsen Havnereparasjoner.

Også svillene i sjøen ble byttet, og de gamle svillene ble noen år senere benyttet som fundament for en terrasse ved bodene.

Mudringen i ytre ende av skinnegangen i 2007 var mangelfull, og det planlegges nå tiltak for å få ytre del av skinnegangen litt dypere ned i mudderbunnen.

Mudringene

Tekst i *kursiv* er ikke entydig dokumentert, men er slutninger eller erindringer.

I det følgende omtales bare mudringene i Holtekilen. Det ble utført en rekke mudringer i elva, disse må eventuelt omtales i eget avsnitt.

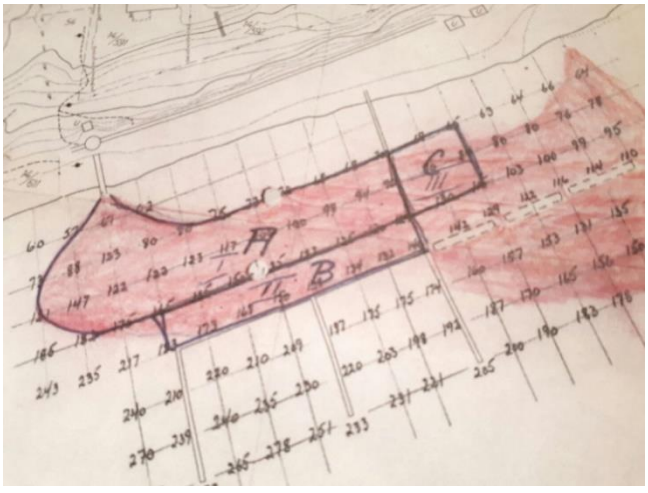
Allerede i 1947 konkluderte kommunen med at dybde og grunnforhold i Holtekilen ikke var egnet til selv en midlertidig brygge. Dette gjentas og presiseres i 1954 i et fyldig møtereferat fra et møte hvor blant andre rådmannen og kommuneingeniøren deltok. Kommunen hadde da gitt opp et mudringsforsøk på den nylig ervervede tomten på nordsiden av Holtekilen. Massene seg tilbake etter hvert som det ble gravd. Det er ikke klart om dette var mudring for vår slipp eller for å vurdere mulighetene for en stor kommunal havn innerst i kilen.

I perioden 1960 – 65 ble det foretatt store oppfyllingsarbeider innerst i Holtekilen. Vi klaget på dette allerede i 1960, og 20/1-65 skriver kommunen at de har stoppet innfyllingen og igangsatt grunnundersøkelser. I en befaring 20/9-65 hevder vi at den nye lekeplassen har sunket en del og at det er presset opp to slamrygger i bukten, og at havna vår generelt har blitt 30 cm grunnere. Vi protesterte også mot at det skal anlegges vei til et garasjeanlegg over denne fyllingen, en vei som vi få år senere ba kommunen om å forlenge inn til havna vår.

Det er ikke sagt direkte at mudring ble utført i 1955, men i forbindelse med protesten i 1960 mot den store oppfylling foran Oksenøyvn 37 (ballplassen der) er det sagt at: rart nok har mudringen ved slippen, 5 – 6 år tidligere ikke blitt skadet. Foreliggende dokumentasjon viser at slippen da og nå ligger på samme sted.

Ifølge årsberetningen 1960 er skinnegangen tatt opp om høsten og det ble mudret fra isen slik at dybde og fall ble tilfredsstillende. Vi lånte mudderapparat av kommunen og «satt bort» arbeidet. Allerede året etter mente foreningen at skinnegangen i sjøen måtte forlenges med 10 m og at det igjen måtte mudres for å gi plass til de stadig større båtene. Mudringen er trolig utført, men det er ikke funnet entydig dokumentasjon på dette.

Etter 8 år har skinnegangen hevet seg og blitt skjev. Vi regner med å få kommunens hjelp til mudring etter opptak høsten 1968. Det er ingen dokumentasjon på at dette er utført*, trolig skjedde det ikke før i den store mudringen i 1970.*



Problemene ved slippen har utløst et stort mudringsarbeid, utført i 1970. Det ble tatt opp ca 4 000 m3 masse i området fra slippen og fram til opptaksplassen for kran. Arealet som ble mudret gikk fra slippen til nåværende brygge for kranopptak. Mudret dybde skulle være 1,75 m under høyvann. Massen ble benyttet til oppfylling av parkeringsplass og opplagsplass for kranopptak. Bensinavgiftsfondet ga 23 000 kr

i tilskudd og kommunen bidro med 10 000 kr slik at vår del kom på 8 000 kr.

Rolf Fagerlund Gjersøe var entreprenør, slammet ble pumpet inn på land. Det ser ut til at vi i stor grad selv sto for arbeidene på land, det vil si opplegging av voll med overløp, og overvåking og tetting av lekkasjer i vollen mens innpumpingen foregikk. Vi hadde også ansvaret for planering av arealet etter at slammet hadde tørket ut. Det er rapportert om i alle fall ett tilfelle hvor en tung maskin måtte berges av innleid ekspertise.

Muddermassene tørket fint, og kommunen var i gang med å kjøre inn toppdekke i 1972 og 73. Senere var det også andre som bidro, veivesenet leverte masser i 1975. Det må antas at dette var overskuddsmasse som leverandørene måtte bli kvitt og derfor ga til oss.

Høyer Ellefsen hadde et mudringsoppdrag på Strand for kommunen i 1980. Vi fikk tillatelse av kommunen til å henge oss på dette oppdraget slik at det ble mudret en 2,5 m dyp og 4 m bred kanal inn til kranopptaker. Kanalens lengde var 58 m. Det er ikke kjent hvor massene ble deponert, prisen er heller ikke kjent, men det skal ha vært svært rimelig. Denne mudringen er naturligvis ikke vist på kartet fra 1970, vist på forrige side.

Allerede i 1993 var det igjen problemer med dybden inn til opptaksbrygga, slik at vi gikk i gang med å søke om tillatelse til mudring. En del slamprøver ble tatt. Dette arbeidet måtte stilles i bero i 1995 i påvente av at det ble avklart hvilket ansvar flyplassen hadde og hva de evt måtte foreta seg etter flyttingen fra Fornebu.

Dybden inne ved opptaksbrygga var da så liten at løftestroppene for krana måtte tres inn mellom kjøl og ror på mange seilbåter. Å føre stroppen inn bakfra var ikke mulig da roret berørte bunnen. I forbindelse med at septiktank ble nedgravd bak vaktboden i 1995 ble det tatt opp to – tre billass slam ved opptaksbrygga. Dette ble betraktet som et nødvendig vedlikehold og ikke som søknadspliktig mudring. Massen ble lagt i utkant av østre del av opplagsplassen og dannet fundament for den gamle vaktboden som etterpå ble flyttet dit og brukt som lagerbod.

Arbeidet med å få mudre i havna ble tatt opp igjen i 2006. Vi søkte da kommunen om tillatelse til å mudre ved slippen, i forbindelse med at slippskinnene måtte byttes. Kommunen henviste oss til fylkesmannen, da det var han som avgjorde søknader på forurenset masse. Dette var begynnelsen på en stor søkeprosess for et større mudringsprosjekt for å øke seilingsdybden inn til opptaksbryggen. Her ble det forrige gang mudret i 1980.

Vi søkte til fylkesmannen i brev 05.03.2007, og fikk tillatelse til mudring, men ikke til å legge massene på lokalt deponi. Vi klaget på dette, med henvisning til at vi med lokalt deponi ville oppnå like mye

miljøvern for mindre penger. Vi hadde også befaring i havna med fylkesmannen. Resultatet var at det ble stilt krav om at vi måtte utarbeide reguleringsplan, og kommunen måtte tillate at vi fikk disponere mer grunn dersom søknaden skulle behandles. Søknaden ville bli vesentlig rimeligere, og sannsynlig gi positivt svar om vi ville levere slammet til godkjent deponi (Langøya).

Vi søkte derfor om, og fikk tillatelse i 2007 til å ta ut inntil 80 m3 slam fra havna. Lekteren som skulle hente slammet hadde en kapasitet på 90m3, vi fikk derfor justert tillatt mengde tilsvarende. Ett lekterlass ble tatt opp i september 2007. Lekteren var dobbelt så stor som vi antok i vår bestilling. Den større mengden sa vi fra om i vår sluttrapport til fylkesmannen, uten at det etterpå ble kommentert derfra.

Det er ikke usannsynlig at en god del mudder ble mistet til side for båten mens gravemaskinen svingte rundt før tømmingen i båten. Dette kan ha hatt betydning for resultatet av mudringen.

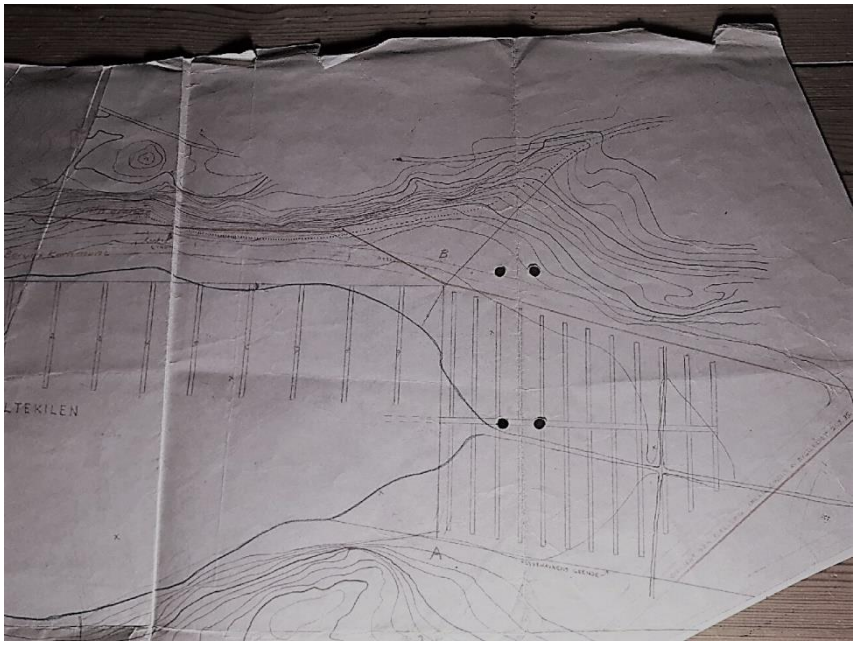
Mudringen som skulle gjøres samtidig ved slippen ble ikke som planlagt da lekteren ble fylt fra renna som ble tatt opp inn mot opptaksbrygga. I stedet ble det foretatt litt forskyving av massene langs skinnebanen slik at den kom litt dypere. Denne lokale forskyvingen bør nå gjøres litt dypere, for eksempel ved å spyle vekk slam under svillene.

Etter mudringen ble det område vi hadde tenkt å legge mudderet på, i ytterkanten øst i det arealet vi disponerer, oppfylt og planert med andre tilførte masser. Dette ga oss økt opplagsplass og vi fikk ryddet et område som lenge hadde vært skjemmende for havna. Kommunen godtok i en befaring at dette ble gjort, slik at det samtidig ble etablert en klar grense mellom havna og terrenget innenfor. Vi ble imidlertid kritisert for å ha lagt inn masser som kunne inneholde frø/sporer fra planter som ikke allerede var etablert i havna. *Var det fy-mannen eller kommunen som kom med kritikken? Jeg husker ikke.*

Pelebryggene

Tekst i *kursiv* er ikke entydig dokumentert, men er slutninger eller erindringer.

I det følgende omtales bare bryggene i Holtekilen, anlegget i Elva må omtales separat. Bobleanlegg, lys og vann omtales i egne avsnitt.



Et kart uten tittelfelt og datering viser at det har vært planer om en stor havn på kommunens grunn i Holtekilen, fra vår nåværende slipp og helt inn til Oksenøyveien. Ni brygger var alle landfaste, den østre omtrent ved vår nåværende bom i veien inn til havna. Videre innover på nåværende ballplass var det vist slipp og opplagsplass. Dette kan ha vært de planene kommunen arbeidet med i 1945 og 46, og trolig oppga i 1947 eller i 1953. Disse planene stoppet trolig våre forsøk i 1945 på å få havn i Holtekilen, et sted vi imidlertid mente var for avsides for våre medlemmer. Medlemmene var fra Grav, Haslum. Jar, Vold, Fornebo og andre steder i kommunen. Vi hadde imidlertid omtrent like mange medlemmer fra Aker (Oslo) som fra Bærum sies det til kommunene både i 1947 og 1951.

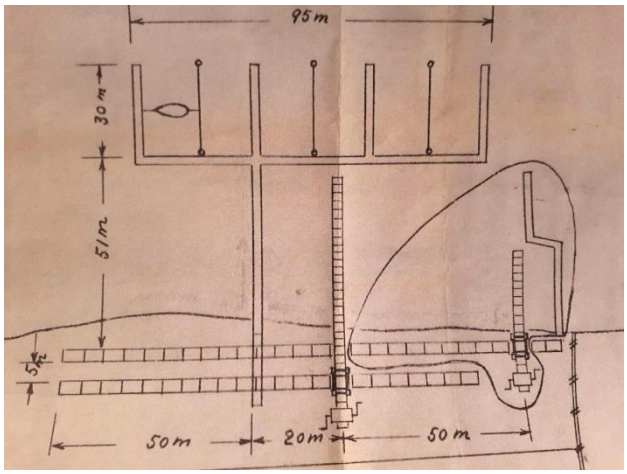
23 juni 1947 sender vi forespørsel til kommunens formannskap hvor vi foreslår at kommunen skal anlegge en midlertidig brygge i Holtekilen. Dette avslås, men vi får bruksrett til tomta nedenfor brua i elva. Kilen har kommunen oppgitt som havn på grunn av liten dybde og ustabil bunn. I 1953 har vi trolig mye kontakt med kommunen og i 1954 anbefaler kommunen at vi tar kontakt med flyplassen for å få benytte grunn de disponerte på sydsiden av Holtekilen. *Også dette området er nå svært grunt, det kan derfor antas at kilen har blitt grunnere etter at ballplassen innerst ble anlagt 1960-65.*

I 1955 fikk vi aksept fra kommunen for både slipp og brygger på kommunenes nyervervede grunn i kilen. Vi håpet også på bistand fra kommunen. En brygge på 20 m vil få adkomst via båt. Det ser ikke ut til at denne bryggen ble bygd*, eller er dette ytre del av bryggen som er vist vest for slippen i 1956?*

Et bryggeanlegg ble likevel satt opp våren 1956 med plass til ca 26 båter. Det ser ut til at bryggen sto like øst for slippen med en vel 20 m lang landgang med landfeste tett inntil eiendomsgrensen.

Utsnittet av tegningen på neste side, fra 1956, viser at bryggens ytre del hadde båtplasser bare på vestsiden, på østsiden ville båter komme i konflikt med slippens skinnegang, På bryggens indre del

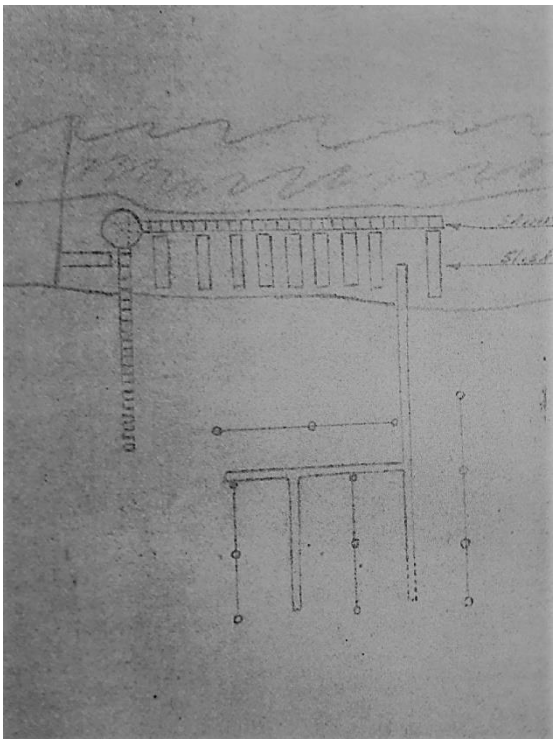
kan det ha vært plass til noen små båter mellom slippen og bryggen. Det som er innringet eksisterer, mens det utenfor er planlagt. Tegningen er orientert med nord nedover.



Dette samsvarer lite med kommunens tegning datert 27/4 1955. Her er det vist at vi har båtopplag som nå og videre helt inn til omtrent der bommen står. To brygger er vist, en på hver side av slippen. Denne løsningen er neppe noen gang bygd.

På forespørsel fra en av våre medlemmer bekrefter rådmannen i 1959 at området i Holtekilen et par år tidligere ble stilt til disposisjon for foreningen. Rådmannen nevnte i brevet ingenting om leie eller andre betingelser.

Planene i 1956 omfattet en vel 50 m lang adkomst ut fra land til en brygge tilsvarende den som nå heter brygge 5. På denne er det så koblet fire 30 m lange brygger med akterfortøying midt mellom bryggene. Fra brygge til akterfortøying er det ca 15 m. På utsiden av de ytre bryggene er det ikke vist noen form for akterfortøying. Samlet lengde for båter er da 180 m.



Anlegget ble neppe bygd etter disse tegningene. En tegning datert 19/1 1961 viser slipp med svingskive som nå, og 9 opplagsløp øst for slippen. Bryggeanlegget har adkomst plassert omtrent som nå, med en brygge parallelt med land og to vinkelrett på land. Til sammen ca 180 meter båtplass. Den opprinnelige bryggen ved slippen må være revet.

Pelebryggene var, som navnet sier bygd på peler av tre slått ned i sjøbunnen. Dette gir en stabil gangbane uten bevegelse når man går på bryggen. En ulempe er at isen nesten hver vinter vil forskyve pelene, delvis sideveis men kanskje mer vertikalt på grunn av flo/fjære mens noen av pelene er fastfrosset i isen. Selv med stort vedlikehold vil bryggene etter hvert få ulik høyde over vannet. Det sies i en årsberetning at skadeomfanget økte da båter fikk vinterhavn i bobleanlegget vårt fra ca 1972.

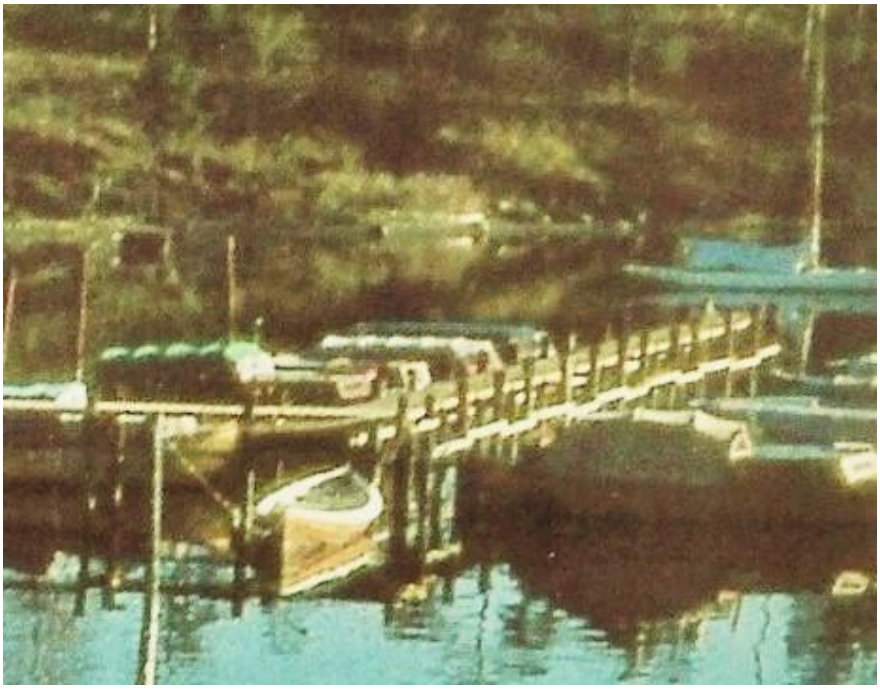
På de første pelebryggene var det montert en vaier parallelt med og 15 m utenfor bryggene. Her ble akterfortøyningen festet, mens båtene foran var fortøyd direkte i bryggene. Ombordstigning skjedde over båtens baug. På grunn av at bryggene ikke fulgte tidevannet opp og ned ble båtenes fortøyning slakk ved høyvann, eventuelt skadelig stram ved lavvann.

Planene ville gi en vanskelig Inn og utseiling av at båtene på mange plasser, ved at de måtte passere under andre båters akterfortøyning. *Det er mulig at den felles vaieren for akterfortøyning ble endret til separate vaiere for hver båtrekke allerede før anlegget ble bygd, slik at det ble en åpen seilled inn til hver plass.* Her måtte likevel båtene under vaieren, noe som utelukket seilbåter og høye motorbåter.

De første pelene av synketømmer ble fort ødelagt av pelemark, slik at bryggene måtte fornyes etter få år. I 1962 ble brygger satt opp med kreosotimpregnert tømmer fra Larvik. Flåte ble bygd først i 1961 og så i 1972 for å vedlikeholde bryggene.. *Det er dokumentert at nye peler ble kjøpt på Oxenøen og brukt i Elva, men ble peler herfra brukt også i Kilen?*

I 1967 er en trapp ved utstikker 1 fornyet. *Det er ikke sagt noe mer om denne trappen, gikk den fra land eller var det ulik høyde utover i bryggene?*

Ny, solid bryggeport ble montert i 1976. *Det antas at denne porten ble overflyttet til flytebryggene og igjen ble overført da denne delen av flytebryggene ble fornyet i 2014*. Låsen i porten ble byttet i 1985, da nøklene da ble byttet. Om hele sylinderen ble byttet, eller om den bare ble «pinnet om» er ikke kjent. På den tiden hadde vi system-nøkler som ikke kunne kopieres fritt av medlemmene. Nå er nøklene åpne for privat kopiering, låsen har derfor blitt endret etter 1985. Etter år 2000 fikk låsen slitasjeskader og det ble forsøkt ulike former for vedlikehold. Til slutt ble sylindrene byttet ut med nye i 20xx.
Sylindertypene som da var tilgjengelige hadde ulik festemåte, men lot seg modifisere slik at de kunne brukes.



En gang mellom 1961 og 1979 er anlegget utvidet til tre brygger vinkelrett på land. *Utvidelsen må ha skjedd før 1979, da det i 1979 ble foreslått å legge en flytebrygge utenfor (vest for) brygge 3. Bildet som skal være fra 1962 viser trolig brygge 3. Den må da være bygd før det ble mudret i 1970.*

Pelebryggene ble revet i 1985, i dugnad om høsten etter at båtene var tatt opp. Noen peler lot seg ikke trekke opp, disse ble kuttet nær bunnen med sag ved hjelp av en finurlig mekanisme laget av tau. Disse restene og enkelte peler som ble mistet har enkelte ganger etterpå blitt funnet på bunnen, og da blitt dratt på land.

Gamle peler ble brukt i opptaksbryggen, i brohodet ut til bryggene, og som fundament i opplagsløpene. En del materialer ble solgt og noen peler skal ha blitt slept over bukten og brukt i bryggeanlegget som ennå er i bruk der.

Bobleanlegget

Tekst i *kursiv* er ikke entydig dokumentert, men er slutninger eller erindringer.

I det følgende omtales det opprinnelige bobleanlegget og de anleggene som senere ble brukt til å holde isfritt vinteropplag for båter i havna.

Isen i Holtekilen forskjøv pelene i brygga hver vinter, isgangen ga noe sideforskyving, men et større problem var at pelene frøs fast i isen og ble delvis løftet og delvis trykket ned med tidevannsbevegelsene. For å redusere behovet for opprettinger hver vår ble det montert bobleanlegg høsten 1965. Anlegget hadde stempelkompressor drevet av en 7,5 kW motor og det lå 1'' jernrør ut til bryggene. Langs bryggene lå det plastrør med hull som slapp luft ut der isen skulle holdes vekk. *Det er uklart om skillet mellom jern og plastrør var ved bryggene eller ved land.*

Anlegget ble godkjent av kommunen, men med strenge krav om merking rundt området for å unngå ulykker og fare for folk på isen. Kommunen advarte også om at det neppe ville være økonomisk gunstig å benytte bobleanlegget. Etter en vinters bruk ble det konkludert at anlegget var nyttig, men at det måtte modifiseres for å unngå mye arbeid med å holde anlegget i gang.

En nabo klaget kort tid etter oppstart, både på støy og på drukningsfaren på grunn av åpent vann. Klagen ble ikke tatt til følge.

Før igangsetting hver høst måtte rørene renses for skjell og groe som ødela luftfordelingen. Arbeidet ble utført fra kano under bryggene, rørene ble løftet opp og skrapt rene. Om vinteren oppsto det en del ganger ispropper i rørene på land/i tidevannsonen slik at tining var nødvendig. Brudd og behov for reparasjoner delvis under vann forekom også.

Vedlikeholdskostnadene, blant annet olje og kileremmer på kompressoren var relativt høye og kostnadene for strøm ble store, selv med lave strømpriser. Vi forhandlet oss fram til en gunstigere strømtariff, noe som hjalp godt.

I 1970 ble bobleanlegget utvidet med 400 m. Denne utvidelsen kan tidfeste bygging av brygge 3, *men lengden står ikke i rimelig forhold til den økte bryggelengden. Kan hende ble det ikke lagt boblerør til*

akterfortøyingen før dette året. Utvidelsen av bryggene i 1979 må da ha vært flytebryggen som ble lagt vest for brygge 3. *Hvordan utbyggingen foregikk, er likevel ikke entydig dokumentert.*

Båter i boblehavn er inntektsført første gang i 1972 med 100 kr til dekning av strømforbruk. To – tre år senere er inntektene fra vinteropplaget 1400 kr. *Dette tyder på en betydelig interesse for å ha båter på sjøen om vinteren, trolig var dette større båter som ikke hadde sommerhavn hos oss eller egne båter som var for store for slippen.*

Kompressoren var utslitt våren 1979, etter å ha hatt en rekke driftsavbrudd gjennom vinteren. Den ble reparert og fungerte videre til totalhavari på motoren nyttår 84. Vi unngikk skader på bryggene på grunn av dette, og reparasjon ble ikke iverksatt da det skulle legges ut flytebrygger som ikke har behov for bobleanlegg.

Den delen av ledningsanlegget som lå åpent og synlig ble demontert og fjernet, mens det som var nedgravd eller satt fast under vann ble liggende og til dels er synlig ennå mellom bryggene. Kompressoren ble fjernet fra vinsjehuset, og el-kabelen til motoren ble senere brukt til en tre-fase stikkontakt da havna fikk en gammel høytrykkspyler med trefase-drift. Spyleren virket dårlig, og ble kassert etter første prøve.

I grensegjerdet mot nabo i vest står det et skap med dør mot vår side. I skapet er det rester av et røropplegg med ukjent eier og formål. D*ette skal ikke ha tilhørt bobleanlegget, men vi kjenner ikke noe om dette skapets bakgrunn?*

Etter at bobleanlegget ble demontert i 1984 ble ordningen med båter i vinterhavn i foreningens regi avviklet. Noen båteiere ønsket likevel å ha båtene på vannet vinteren igjennom. Disse utviklet et system hvor det ble hengt opp et dyserør et par cm under vannspeilet, rundt og helt inntil båtene. Disse rørene ble så forsynt med sjøvann pumpet inn med neddykkede pumper. *Når dette ble igangsatt, og hvor mange som deltok er ikke kjent.*

Fram til ca 1990 var dette «boblearrangementet» en sak som foreningen ikke var engasjert i, bortsett fra at det på ett eller annet vis ble gjort opp for strømforbruket. Antall båter økte, og det ble hvisket om at noen tjente på arrangementet. For å få slutt på disse spekulasjonene overtok så foreningen driften som en del av sin virksomhet.

Driften bød på flere utfordringer, det var arbeidskrevende å montere og ta ned igjen utstyret vår og høst. Til dels måtte rørenes oppheng justeres flere ganger hver vinter i forhold til snømengden på båtene, det oppsto rørbrudd og svikt i koblinger og enkelte ganger ble rørene fylt med slam og smådyr fra bunnen. I stedet for rør til fordeling av vannet ble det kjøpt inn strømsettere, det vil si at en propell opphengt like over bunnen satte en vannstrøm i bevegelse opp mot båtenes bunn. Dette var mindre arbeidskrevende, og sikrere i forhold til driftsavbrudd, men motorene hadde kort levetid. En båt hadde noen år sitt eget anlegg med tørroppstilt motor og aksling ned til en propell like under vannflaten. Her oppsto det problemer med motorens lagre i stedet for elektrisk jordfeil som var vanlig på de andre enhetene.

I 2010 ble det bestemt at strømmen til bryggene skulle slås av om vinteren for å unngå skader på kabler og lysmaster, der bryggene av og til ble presset under vann av snøen. De mastene som da var i bruk hadde ikke fastmontert koblingspunkt et stykke oppe i masten. Dermed ble koblingen liggende

nederst inne i masten og kom i kontakt med vannet, slik at jordfeil oppsto og ga skader både på mast og kabler.

Foreningen har senere ikke hatt båter i vinteropplag på sjøen, selv om strømforsyningen etter 2014 ikke er til hinder for dette. De gamle strømsetterne ligger i beredskap, og har enkelte ganger vært kortvarig i bruk når isen hadde lagt seg før bryggene var klargjort for vinteren. Før vinteropplag på sjøen igjen innføres må det vurderes om gevinsten av dette står i forhold til kostnadene til strøm, avskrivinger og tilsyn/vedlikehold gjennom vinteren.

Flytebryggene

Tekst i *kursiv* er ikke entydig dokumentert, men er slutninger eller erindringer.

Allerede i 1960 ble det gjort forsøk med flytebrygger i Holtekilen. Vi skrev til kommunen 10 april og fortalte at vi hadde lagt ut to brygger med plass til 12 – 15 båter. Neste omtale av flytebrygger er fra 1979 *og omtaler neppe disse første bryggene. Det er heller ikke kjent om bryggene i 1960 hadde adkomst over pelebryggene, direkte fra land eller med båt. Kanskje ble de overhodet ikke bygd?*

Styret begynte i 1974 å planlegge et nytt bryggesystem. Dette var begrunnet både med at vi fikk seilbåter og andre store båter som ikke kunne benytte pelebryggene, og derfor lå på bøyer. I 1975 foreslo styret at det skulle bygges opp et fond for blant annet å skifte ut bryggene. I 1979 ble det foreslått å legge en flytebrygge utenfor og parallelt med brygge tre. Her ville det bli plass til 6 – 8 båter. Planene ville bli diskutert med kommunen. *Hva som videre skjedde er ikke kjent, men planene ble utviklet videre*.

I 1980 planlegges det en stabil flytebrygge ved land for lasting og lossing av båter. *Det antas at bryggen ble plassert der vi nå har opptak/utsett med kran og hvor det var mudret i 1970, 1980 og 2007, og at denne bryggen var forløper til den vi har nå på dette stedet.*

Bryggen slik vi nå kjenner den, var fortøyd med moringer og besto av to 6 m lange element. Den ble restaurert med nytt dekke og stiv ramme i hele lengden, trolig i 2010. Forankringen ble samtidig byttet ut med stag til bunnen slik at den ble betydelig mer stabil.

I 1981 ble det innhentet to tilbud på flytebrygger. Planene ble avvist med en stemmes overvekt. Etter årsmøtet i 81 fikk vi kjøpt brukte, svært rimelige brygger fra Nesodden. *Vi har ingen kjennskap til hvor lange bryggene var.* Disse bryggene ble slept til Holtekilen følgende vår og skulle monteres om høsten etter båtsesongens slutt. Vi fikk noen utriggere gratis av kommunen og kjøpte åtte gangbare *(nye)* utriggere.

En flytebrygge med ca 14 plasser ble utlagt i 1983, og det var konkrete planer for videre utbygging, antatt kostnad 4 500 kr pr båtplass. *Var denne bryggen den vi kjøpte fra Nesodden i 1981/82, eller har vi fått den fra Strand? Vi vet heller ikke om den ble plassert utenfor brygge 3 eller et annet sted.*

Våren 1984 ble det innkalt til ekstraordinært medlemsmøte. Her ble det besluttet at videre utskifting av pelebryggene skulle skje i en operasjon. De nye bryggene skulle leveres av Småbåthavner A/S.

Anlegget ble finansiert med innskudd på 3 000 kr fra 130 båtplasser, resten av kostnaden på 550 000 kr måtte lånefinansieres. Tilbudet fra Småbåthavner omfattet en tilførselsbrygge på 80 m og to brygger med lengder på 46 m og 42 m.

Leveransen fra Småbåthavner dekket da koblingen mot land (tilførselsbryggen) og to av de fire andre bryggene. Innkallingen til det ekstraordinære møtet hvor utbyggingen ble bestemt viser en ny brygge til, bare nåværende brygge 4 og 5 er vist som eksisterende. *Bryggene fra Nesodden i tillegg til de nye var neppe nok for denne utbyggingen . Det antas at flere gamle brygger er innkjøpt. Noen brygger kan ha kommet fra Strand eller andre nærliggende anlegg.*

Anlegget var planlagt ferdig i 1986, og sto ferdig med lys, strøm og vann i 1987. Andelsbevisene ble sendt ut til medlemmene i 1986. Medlemmer med havn i Lysakerelva kunne søke plass i Kilen fra 1985, og hadde forrett framfor venteliste *og medlemmer uten båt*. Flytebryggene hadde plass til 130 båter, 40 båter mer enn de gamle pelebryggene.

De nye plassene i Holtekilen kom godt med da havna i elva var grunn og utsatt med tanke på strøm og vind. I tillegg ble den havna høsten 1987 rasert av en stor flom. Flommen fikk hjelp av en stor container som fulgte vannstrømmen og flyttet de fleste bryggene med sine båter ut på fjorden. Etter dette kom de aller fleste båtene i elva over til kilen. De få som lå igjen betalte halv kontingent til havna ble nedlagt i 1989.

Brohode for adkomst fra land til flytebryggen ble støpt i 1987, samtidig med at brygge for utsett og opptak med kran ble støpt. Brohodet er fundamentert på en seng av peler fra de gamle bryggene. Pelene ligger i ett eller to lag i hodets fulle bredde og rekker ca 6 - 8 m inn i massene bak hodet. Dette fører lasten innover til litt mer stabile masser enn ute i tidevannsonen. Brohodet har nå ligget stabilt i 30 år.

I 1995 ble noen brygge-element utskiftet om høsten, tre element ble innkjøpt fra Småbåthavner. Det ble planlagt totalrenovering i løpet av et par år. De tre elementene er trolig brukt til forlengelse av bryggene 4 og 5 med ett og element i hver brygge. *Trolig ble ett gammelt element i brygge 5 erstattet med ett av de nye. Det gamle elementet ble overtatt av et medlem og transportert til Tjømø.* Denne forlengelsen av brygge 5 ga betydelig større avstand mellom bryggene 3 og 4. Det var tenkt at bryggene 2 og 3 skulle justeres slik at det ble en mer hensiktsmessig avstand mellom alle bryggene. Dette er foreløpig ikke gjennomført.

Formannen foreslo igjen i 1997 å bygge opp fond for blant annet utskifting av brygger. Dette ble ikke gjennomført.

Etter noen forhandlinger overtok/kjøpte vi brygger fra Strand og BOLF (båtforeningen Oslo Lufthavn Fornebu) i Koksabukta i 2009/2010. Disse bryggene hadde utriggere av ulik lengde, 6 m, 7 m og 8 m. Det bryggene vi fikk fra Strand var ikke i god stand, mens det vi fikk fra

Koksabukta var svært bra. *Dokumentasjonen er ikke entydig om vi overtok begge bryggene samme år eller ett anlegg hvert år.*

En konsekvens av disse bryggene var at vi etter monteringen måtte søke kommunen om tillatelse til denne utvidelsen, noe som ble en langdryg og kostbar prosess. Vi fikk avslag på søknaden og anket. Ankeprosessen inkluderte møte med fylkesmannen som etter møtet ga oss støtte i saken. Deretter fikk vi til slutt tillatelse til å beholde bryggen. Tillatelsen angir utriggere inntil 9 m på vestsiden og inntil 7 m på østsiden av brygge 4.

I år 2000 takket vi ja til å kjøpe 7 nye utriggere som hadde ligget ubrukt noen år ved Steinsfjorden. Disse utriggerne er 6 m lange, både gangbare og ikke gangbare og har blå flottører. De dårligste av de gamle utriggerne i havna ble så byttet ut, *og ble gitt bort til en annen havn i nærheten*

Bryggenes tredekke var delvis i svært dårlig stand og ble fornyet i årene 2011 og 2012. Noen av de lengste utriggerne på brygge 4 ble forlenget til 8,5 m. Arbeidet ble påbegynt som dugnad, og skulle omfatte de dårligste bryggene. Underveis ble det bestemt at alle bryggene og utriggerne skulle få nytt dekke. Dermed økte arbeidsomfanget, og dugnadsviljen ebbet ut da dekket på bryggene og noen utriggere var byttet. Det ble så i april 2013 engasjert snekkere for å fullføre utriggerne. I 2017 ble ytre utrigger mot øst på brygge 1 forlenget med vel 1 m, og utstyrt med en ekstra flottør for å lette adkomsten til den båten. Denne endringen anser vi som midlertidig, og den er ikke omsøkt til kommunen.

Etter utskiftingen i 1995 hadde vi da 3 brygger med ukjent lengde fra 1995, 168 meter fra 1985 og en lignende lengde med ukjent alder. Alderen på hvert enkelt element i havna er ikke kjent, men det antas at de bryggene som nå skal skiftes ut, alle er 30 år eller eldre. Rustskadene er betydelige som det framgår av bildet.

Antallet båtplasser har økt noen ganger fra de 130 opprinnelige. Først ble brygge 4 og 5 forlenget, deretter ble brygge 2 forlenget med ett element og til slutt kom brygge 6 med sine nye plasser. Årstall og antall plasser i hvert trinn er ikke kjent. Et administrativt problem oppsto imidlertid ved at plassene var numrert fortløpende , og mange plasser fikk ved hver utvidelse nye nr. Numreringen ble derfor endret, slik at første siffer i nummeret angir hvilken brygge plassen er på, videre angir oddetall plass på østsiden og partall plass på vestsiden av bryggen. Endring på en brygge berører da ikke de øvrige bryggene.

Det har vært prøvd ulike måter å merke plassene på. Opprinnelig ble plassenes nummer malt på utriggerens stålramme helt inne ved gangbrygga. Endring av plassnr var da arbeidskrevende, et nytt system med magnetfeste av skilt ble derfor prøvd, til stor glede for dem som flyttet numrene rundt til gal rekkefølge. Numrene var til nytte for havnestyret, men ikke for dem som fra båten lette etter

sin plass. Det ble i 2016 montert større skilt av tre ytterst på utriggerne. Disse skiltene kan leses både fra båt og brygge. Erfaring vi vise om disse skiltene er holdbare nok.

Utskiftingen av bryggedekket, samt problemer med dårlige flottører hadde avdekket kraftige rustskader, slik at kontingenten ble økt betydelig i årene etter 2010 for å bygge opp kapital til utskifting av bryggene.

I 2015 ble det bestemt at brygge 2 skulle skiftes som første trinn i en større utskifting. Kommunen forlangte full byggemelding utarbeidet av ansvarlig søker. Etter en langdryg saksbehandling fikk vi godkjenningen i 2016. Utskiftingen ble så foretatt etter kranopptaket 2017. Lys og vann ble montert igjen samme høst, slik at bryggen skal være fullt operativ våren 2018. Erfaringene fra denne bryggen brukes nå for å optimalisere bytting av resten av bryggene.

Den gamle bryggen ble gitt bort, slik at vi slapp kostnader til destruksjon. Mottaker avtalte med bryggeleverandøren at han skulle transportere de gamle bryggene til hans adresse. Avtalen mellom oss og bryggeleverandøren var ikke klar nok angående demonteringen av bryggen, det ble derfor litt diskusjon om disse kostnadene og fordelingen av dem. Ved neste levering spesifiseres det derfor bedre hva vi skal gjøre og hva leverandøren er ansvarlig for. Utover denne uenigheten fungerte opplegget bra, og gjentas for neste leveranse.

Flytebryggenes moringer ble opprinnelig levert med tau i stedet for kjettinger. Selv om tauet holdt, så rustet sjaklene opp som for vanlige kjettinger. Det ble også stilt spørsmål om levetiden på moringenes innstøpte øyebolter. *Dette sammen med at tauene ofte lå høyt i vannet, til ulempe for manøvrering av seilbåter, gjorde at tauene ble erstattet av kjettinger etter hvert som de røk.* Prisforskjellen var ikke stor, og kjettingene dempet bryggenes bevegelser mer enn tauene.

Rundt årtusenskiftet brukte vi Johnsen Havnereparasjoner til utlegging av moringer. Dette firmaet leverte moringskjetting i to kvaliteter, den beste ble brukt hos oss. Moringene hadde øyeboltene innstøpt i midtpunktet, noe som førte til at moringene av og til ble stående på kant, delvis nedgravd i bunnen etter overbelastning fra kombinasjon av sterk vind og springflo. Dette reduserer den allerede lave seilingsdybden på disse plassene.

Nåværende leverandør, Småbåthavner A/S, har hittil levert sin standardkjetting til oss men går nå, etter vårt ønske opp til grovere kjetting og ytterligere overdimensjonerte sjakler for å øke moringenes levetid. Deres moringer har dessuten kjettingfeste i kanten slik at moringen alltid ligger flatt på bunnen.

Det har i alle år vært behov for jolleplasser i havna. På slutten av 80-tallet økte dette behovet, og jollene ble større. I årene før brygge 6 ble anlagt i 2010 var behovet for joller på sitt største, og det

ble derfor etablert jolleplasser på brygge 6 i tillegg til dem på adkomstbrygga. Antall joller i havna ble sterkt redusert etter at jolleavgiften gjorde et hopp i 2012. De siste årene har det ligget bare et fåtall joller i havna.

Jollenes akterfortøying var opprinnelig med moring bak båtene. Båtene lå av og til passe stramt fortøyd, men var som regel slakt fortøyd, avhengig av vannstand og flytebryggenes vindbestemte posisjon. I tillegg ble fortøyingen begrodd og vond å håndtere. Ombygging til akterfortøying i vaier båret av 6 m lange utriggere ble gjort omkring 2010.

Samtidig med at jollene forsvant oppsto det et ønske om å ha kajakker liggende i havna. Ønsket kom fra både medlemmer og fra havnas nærmeste naboer. I en kort periode lå det kajakker tilfeldig plassert på land. For å rydde opp i dette ble det bygd noen reoler med plass for fire båter i høyden på hver reol. Reolene sto på flytebryggene, og delvis på egne flottører inntil flytebryggene.

Etterspørselen etter kajakkplasser økte like fort som reolene ble bygd, og fikk fort et omfang som gjorde det nødvendig å organisere aktiviteten på en bedre måte. Årsavgiften som de første årene var symbolsk ble etter hvert økt, og det ble satt ulik avgift for medlemmer og ikke medlemmer. Da brygge 6 ble etablert ble kajakkreolene flyttet til landsiden av denne bryggen. Samtidig ble reolhøyden redusert fra fire til tre båter. Redusert høyde ga reolene en mye mindre dominerende plass i bildet.

Vi har nå 33 reolplasser, som eventuelt kan økes med 6 eller 9 plasser til på adkomstbrygga dersom jollene fjernes derfra. Siste års jollebehov kan dekkes med plassene på brygge 6, men kajakkreoler på brygga ut fra land kan virke skjemmende, og redusere oversikten på havna sett fra land.

Etter en diskusjon for mange år siden med Johnsen Havnereparasjoner har vi praktisert årlig kontroll av moringene ved at vi prøver å trekke kjettingen inn mot brygga. Kjettingene som da er løse blir byttet ut. Resonnementet er at bare få kjettinger ryker samtidig, slik at reparasjon ved brudd er tilstrekkelig og fullt ut forsvarlig.

Brygge 5 hadde utover sommeren 2017 vist tendenser til å vike ut av sin normale stilling. Dette ble ignorert*, og trolig var heller ikke moringene godt nok kontrollert den våren*. Innfestingen mellom brygge 5 og 4 sviktet, og ble midlertidig forsterket med en vaiertalje mellom bryggene. Like etter svingte brygge 4 vestover i kraftig vind, og måtte nødforankres med tau til brygge 3. Det viste seg at flere moringer var defekte, og de gjenværende moringene ble overbelastet og dregget langs bunnen. Småbåthavner A/S trådte til, og la ut nye moringer bare 3-4 dager etter at skaden ble oppdaget. Svikten mellom brygge 5 og 4 ble reparert av et medlem med god kompetanse på sveising. Få medlemmer hadde uønsket landligge mens brygge 3 og 4 var koblet sammen og blokkerte for utseiling.

Strømforsyningen til Holtekilen

Tekst i *kursiv* er ikke entydig dokumentert, men er slutninger eller erindringer.

Sommeren 1957 søkte vi om kommunal støtte til framføring av strøm til havna. Vi kjenner ikke svaret på denne søknaden, men ett år senere ba vi om kostnadsoverslag fra E-verket.

E-verket forlangte 1300 kr + 20% administrasjonstillegg i sitt tilbud datert 4/9-58. Strømmen skulle da føres fram til og med stolpe ved vinsjen. Linjen skulle være 3*16 mm2 kobbertråd. Vår bestilling er datert 11/9-58.

Hvor dette luftspennet gikk, og hva strømmen ble brukt til er ikke kjent, motordrevet vinsj ble ikke skaffet før i 1961 og boobleanlegget kom i 1965. *Det er rimelig å anta at mye arbeid i havna, både med båter og med anlegget foregikk om kvelden slik at det var behov for lys og kanskje det ble brukt noe håndverktøy.*

Hva som så skjedde fram til 1966 er ikke kjent, men da fikk vi anmodning fra E-verket om å bygge om anlegget vårt slik at alle el-tavler ble plassert i vinsjehuset. Dette arbeidet ble igangsatt med en gang. *Kom anmodningen fordi vi hadde bygd vinsjehuset med vinsjemotor og kompressor, eller hadde ønsket sammenheng med at vi fikk jordkabel ned til havna?* Vi vet at vi lenge har hatt strøm gjennom nedgravd kabel, men vi vet ikke når den kom, hvor den ligger eller hvor den kommer fra.

Det er antatt at vi da svingskiven ble bygd i 1961, la opp både vann og strøm langs sjøkanten til hvert av opplagsløpene, *og at denne kabelen også ble ført videre fram helt til verkstedboden.*
Stikkontaktene sto på stolper utenfor hvert opplagsløp.

På syd-østre hjørne av vinsjehuset sto det en lysstolpe med to lyskastere som ikke hadde vært i bruk på mange år, og i 2015 ikke virket lenger. Stolpen ble derfor demontert, kappet opp og brukt i det nye el-opplegget på kranplassen i 2015. Det er ikke kjent når stolpen ble montert, men den er ikke synlig på et bilde fra oktober 1962.

Hvordan el-tavlen i vinsjehuset opprinnelig så ut er ikke kjent, men før den ble fornyet med automatsikringer i 201x hadde den 3 trefas kurser, en opprinnelig brukt til kompressoren var da tilknyttet stikkontakt, en gikk til vinsjen og en til bodene. Bryggene hadde enfas tilførsel til den i 2005 ble ombygd til trefas. I tillegg hadde tavlen enfas kurser til lys og stikkontakt i vinsjehuset. I skapet var det for øvrig en jordfeilbryter som ikke var i bruk. Bryteren som skulle sikre bryggene ble frakoblet da den svært ofte slo ut, og ikke kunne resettes igjen av andre enn havnestyrets medlemmer som hadde nøkkel til vinsjehuset. I tillegg til det nevnte var det noen sikringer seriekoblet med noen av de nevnte kursene.

I 1968 ble det lagt vann ut på bryggene. *Det antas at det samtidig ble lagt strømkabel, men vi har ikke funnet noen informasjon om dette. Trolig var lyset på bryggene, med et ukjent antall lamper styrt av en fotoselle på vinsjehuset.* Årstallet er også usikkert da årsberetningen 1971 sier at lys og stikkontakter da er montert på bryggene.

Det må antas at det ble lagt strømkabel langs skinnegangen på land da den ble rehabilitert i 1972, og at denne kabelen ble videreført til verkstedboden og videre over til sjøsiden av opplagsplassen for

kranopptaket. Stolpene for vann og strømkontakter var likt utformet langs skinnegangen og på opplagsplassen. *Tilgjengelig dokumentasjon antyder imidlertid at strømmen ble ført fram allerede to år tidligere. Det er også ting som tyder på at stolpene for stikkontakter langs skinnegang og kranopplag kan være produsert ca 1988.*

Denne kabelen langs skinnegangen var 3-faset 2,5 mm2, sikret med 16 A sikring, og forsynte alt vårt forbruk på land. Spenningsfallet fram til ytre ende av kranopplaget var så stort at bare en liten høytrykkspyler kunne brukes om gangen. Full kortslutning av ledningene i ytre ende ga spenningsfall, men ikke sikringsbrudd.

Det er ikke kjent noe om historien til lysstolpen ved verkstedboden, *mest trolig er den satt opp i 1972*. Den gamle gass-pæren sloknet i 2013, og ble da byttet ut med ny armatur og laveffekt-pære.

For å redusere spenningsfallet ble det en gang etter år 2000 lagt en grovere kabel (som vi fikk gratis) parallelt med den gamle fra vinsjehuset til verkstedboden. Dette ga betydelig bedre forsyning, men kabelen var beregnet for luftspenn og tålte ikke å ligge nedgravd. Det oppsto derfor ofte kabelbrudd. Samtidig med denne kabelen ble det satt inn et sikringsskap over døren i verkstedboden, slik at bodene og opplagsplassen hadde separate sikringer. Den gamle, dårlige kabelen ble erstattet av en ny jordkabel i 2009.

Strømmen ble omlagt i 1988 på opplagsplass og parkeringsplass. Det er ikke kjent hva denne omleggingen omfattet. *Omleggingen kan ha vært at nye stolper for stikkontakter og vannkraner ble montert,* han som laget stolpene (Knut Ebert) er usikker på årstallet, det kan ha vært allerede i 72.

Flytebryggene ble utstyrt med lys og stikkontakter, bildet viser en av disse lampene som fortsatt er i bruk. Strømforsyningen på bryggene ble ferdigstilt i 1987. Det ble benyttet kabel med tre ledere og jordledning, *kanskje den samme som ble lagt i 1968.* Den ene lederen ble benyttet til å knytte lysanlegget til en fotoselle montert på vinsjehuset. Bryggene hadde derfor bare 16 A enfas strømforsyning til 19 lamper og 19 stikkontakter. De opprinnelige 19 lampene med sine 40 W lyspærer tok da en stor del av anleggets kapasitet.

I årsmøtet 1990 ble det ønsket mer lys i havna, i hvilken grad dette ble etterkommet er ikke kjent.

I 2004 ble det bestemt å fornye lysanlegget på bryggene, og øke antall stikkontakter på stolpene. Materiell ble innkjøpt i 2005, lysmastene er vist på bilde på neste side. Anlegget ombygd med

automatsikringer og jordfeilbrytere til hver stikkontakt. Fotosellen ble flyttet fra vinsjehuset og ut på bryggene, og det ble lagt ny enfas leder fra fotosellen til lampene. Dermed kunne tilførselen også omkobles til tre faser, slik at strømforsyningen ble kraftig forsterket.

Dette opplegget hadde to svake punkt, kablene for lyset var ikke godt nok opphengt og de nye lysmastene var ikke utstyrt med koblingsbokser oppe i mastene. Dette førte til at lyskablene som delvis hang ned i vannet ble skadet og av og til ga jordfeilutslag, og noen av koblingene i foten av hver mast fikk vannskader der snøen presset hele bryggen under vann om vinteren. Dette ført til at strømmen måtte slås av om vinteren, og det ble derfor fra 2010 ikke tatt båter i vinteropplag på sjøen.

Så, i 201x, blir hele strømanlegget på bryggene nylagt med moderne, lave strømsøyler med LED-lys og fire stikkontakter på hver søyle. Alle kontaktene er sikret med 16 A jordfeilbryter, mens kabelen ut fra vinsjehuset er 3*10 mm2 sikret med xx A uten jordfeilbryter. LED-lysene har fire lyspunkt, styrt av fotoselle og forsynt med strøm fra jordfeilbryteren til en av stikkontaktene. Lampenes strømforbruk er svært lavt, men er sikret med egen *10* A sikring inne i søylen i serie med den utvendige jordfeilbryteren. Søylen må åpnes for å resette denne tilsynelatende unødvendige sikringen som heller ikke står i rimelig forhold til kablingen og det mulige forbruket i kursen.

Lysdiodene skal ha mange års levetid, og er ikke utskiftbare på samme måte som en vanlig lyspære. En rekke døde dioder måtte skiftes av leverandøren etter første driftsår, antagelig på grunn av overspenning på grunn av torevær i området. Høsten 2017 oppsto det feil på fire fotoseller slik at lyset er på i disse lampene hele døgnet. Det økte strømforbruket forsvarer neppe kostnadene til reparasjon.

I 1987 ble det satt opp vaktbod ved utgangen til bryggene. Boden ble forsynt med strøm fra den opprinnelige kabelen ved skinnegangen. Da vaktboden ble flyttet ble kabelen frakoblet på sjøsiden, enden isolert og nedgravd. Den ble i 2005 tatt opp igjen og forlenget til lys ved landfestet for bryggene. Skjøten som lå i øvre del av tidevannsonen ble av og til vannskadet, og skjøten ble i 2017 flyttet til en ny stikkontakt på ytre stolpe i opplagsløp 3. Videre inn mot skinnegangen ligger den i varerør delvis oppå bakken langs opplagsløpet. Det er ikke kjent hvor den er tilknyttet ledningen i skinnegangen. Koblingspunktet er ikke funnet, og må ligge nedgravd.

Havna fikk telefon i 1986, et myntapparat ble plassert utvendig på verkstedboden. Dette apparatet ble flyttet inn i vaktboden, *trolig ble kabelen lagt i grøft fra stolpe ved skinnegangen*. Telefonen ble igjen flyttet til den nye vaktbod da den kom i 1995. Da linjen ble skadet av lynnedslag ca 20xx ble abonnementet sagt opp. Mobiltelefon var da så vanlig at behovet for fasttelefon ikke lenger var stort.

Året etter at bryggene fikk nytt lysanlegg i 201x ble også anlegget på land oppgradert med rikelig med stikkontakter (mer enn en pr båt) på opplagsplassen for kranopptak. Langs skinnegangen ble

ledningen fra 2009 beholdt. Den opprinnelige kabelen benyttes nå kun til forsyning av stikkontakter og lys langs skinnegangen. De tre stolpene nærmest vinsjehuset har forsyning med 16 A jordfeilbryter i vinsjehuset og de tre stolpene nærmest verkstedboden har tilsvarende forsyning fra sikring i verkstedboden. Herfra forsynes også stolpen ved bryggenes landfeste. Det er ikke registrert ønske om flere kontakter langs skinnegangen.

Kabelen som i 2009 ble lagt direkte fra vinsjehuset til en sikringsboks over døren i verkstedboden ble i 201x flyttet til utvendig koblingsboks på bodens nord-østre hjørne. Herfra går en kabel klamret på vegg tilbake til bodens sikringsboks og fordeles her som før til vaktbod, lysstolpe, utvendige stikkontakter og lys/stikkontakter i verkstedboden. De gamle sikringene i verkstedboden ble byttet til jordfeilsikringer.

Videre ble det i 201x lagt ny trefas 10 mm2 kabel på nordsiden av vaktboden fram til midt på opplagsplassens nordside. Herfra krysser kabelen over plassen og forgrenes til begge sider på sjøsiden. Den gamle lysstolpen fra 2005 der veien kommer inn på plassen forsynes i sitt gamle opplegg fra jordfeilbryteren til en av de nye stikkontaktene på sjøsiden.

Vaktboden har opplegg for trefas strømforsyning, dette er koblet om i sikringsboksen i boden slik at den nå har enfas tilførsel. Endringen ble gjort for å kunne benytte en 1,5 mm2 enfas jordkabel (10A) som lå ubrukt i verkstedboden. Skulle det bli behov for mer strøm i vaktboden er det enkelt å koble tilbake, etter at tilførselskabelen er bytter fra enfas til trefas-kabel.

Høsten 2016 ble det satt opp tre lamper langs skinnegangen både for å gjøre det lettere å benytte kyststien og for kanskje å redusere omfanget av tyveri fra båtene. Lampene var reservelamper for bryggelyset som ble byttet ut i 2005, modifisert med en reflektor som flytter noe av lyset fra terrenget/naboene på baksiden og ut på skinnegangen. Separate fotoseller måtte monteres ved hver lampe da LED-lamper med innebygd fotoselle og tilstrekkelig lysstyrke ikke var tilgjengelige.

Samtidig, høsten 2016, ble det montert en lyskaster i et tre øst for vaktboden. Denne forsynes med strøm over stikkontakt tilknyttet fotoselle og lys ved vaktbodens dør og lyser i noen grad opp opplagsplassen for kranopptak.

Vannforsyningen til Holtekilen

Tekst i *kursiv* er ikke entydig dokumentert, men er slutninger eller erindringer.

Allerede i 1957 søkte vi om å få legge 5/4'' sommervann ned fra kommunens kum ved Micheletsvei 56. Tillatelsen fikk vi 19/8-57, men kummen ville ikke være operativ før om tre uker. *Vi kan da anta at vanntilførselen var etablert før opptak høsten 1957.*

I 1959 betalte vi tilknyttingsavgift og sendte undertegnet besiktelsesskjema til kommunen. Vi fikk også pålegg om at nøkkelen til vannet måtte oppbevares av ansvarlig vakt og vi måtte unngå vannsøl, slik at bruk av vannmåler kunne unngås. Hvordan årsavgiften for vannet skulle beregnes ville bli avgjort senere. *Om eller hvordan vannposten var innbygd er ikke kjent, heller ikke når vi fikk tillatelse til å legge fordelingsrør til flere vannposter i havna.*

Vi har ingen kjennskap til hva som kan blitt gjort med vannforsyningen de neste årene, men i 1964 ble det kjøpt inn plastrør til begge havnene. Rørene skulle monteres i 1965. *På denne tiden tillot ikke Bærum kommune at det ble benyttet plastrør i stikkledninger, kanskje fikk vi tillatelse på grunn av at store deler av anlegget ikke ligger frostfritt og derfor er stengt og tømt om vinteren.*

Opplagsløpene ble ombygd med svingskive i 1961, hva som skjedde med vannet i denne utbyggingen er ikke kjent. *Vi tror imidlertid at det da ble lagt vannledning i sjøkanten fram til kran ved hvert løp.* Rester av gamle jernrør ble funnet ved enden av løp 3 (flaggstanga) i 2017. *Rørene som ble innkjøpt i 1964 har da trolig blitt brukt til erstatning for de 7 år gamle jernrørene ned til havna. Plastrøret skal ha blitt festet til jernrøret og trukket inn med jernrøret som ble trukket ut, en teknikk som på den tiden ikke var skikkelig utprøvd, men som nå er vanlig.*

Så, i 1968 ble vannledningen lagt ut på bryggene. Det er ikke sagt noe om hvordan opplegget på bryggene var utformet. Det er heller ikke klart om den samme ledningen ble benyttet da vannet ble montert på flytebryggene. *Det er likevel sannsynlig at røret ble byttet i 1987.* Røret fra land til brygge ble igjen byttet da det oppsto lekkasje der ca 1998.

I 1972 ble skinnegangen reparert med drenering, ny pukk og nye sviller. *Samtidig kan vann og strøm ha blitt flyttet fra sjøkanten til skinnegangen, hvor det ble satt opp seks stolper med stikkontakter og vannkraner.* Dette samsvarer imidlertid ikke med at vann og strøm på opplagsplassen ble lagt om i 1987. *Denne siste omleggingen kan kanskje gjelde bare parkeringsplassen (kranpplaget).*

Vannmåler fikk vi i 1995, installert av kommunen i deres kum. Denne måleren søkte vi noen år senere om å få flytte ned i vinsjehuset for å kunne utnytte den bedre til å oppdage lekkasjer i fordelingsnettet vårt. Måleren står nå inne i vinsjehuset, montert med fall slik at vannet dreneres ut ved tømming om høsten. Dette, og at måleren ikke står på brakett ble kommentert, men akseptert av vannverket da de var på befaring sommeren 2016.

Samtidig med at vi søkte om å flytte vannmåleren ba vi om tillatelse til å montere ventiler i kummen for å gjøre det lettere å koble vannet på og av vår og høst. *Korrespondansen om dette er ikke funnet, søknaden om å få ettergitt en stor vannregning etter lekkasje på undervannsledningen ca 1998 er også borte*. Da måleren ble flyttet viste det seg at det gamle jernrøret ut av bakken ved vinsjehuset

bare var et varerør for vannledningen av plast. Dette kan sannsynliggjøre at plastrøret ble montert i 1965.

Det foregikk en stor utbygging av Micheletsvei 54 A og B i 1996. Vår vannledning måtte da omlegges, noe som ble gjort av utbygger uten vår bistand. Vi vet ikke hvor stor del av ledningen som ble omlagt, men tror ikke hele ledningen ble fornyet slik det står i brevet vi fikk etterpå. I brevet om at arbeidet var utført står det at det forventes at vi påtar oss ansvaret for å holde deres (vår felles) kum isolert. Vi betvilte deres eierskap til kommunens kum, og vi aksepterte heller ikke å gi utbygger medlemskap i foreningen utenom venteliste. Medlemskapet skulle være kompensasjon for deres utlegg , 25 000 kr, på vår ledning. Frostproblemene for naboen opphørte da kommunen la ny ramme og lokk på kummen.

Omtrent samtidig, men uten kobling til omleggingen av vår ledning, fikk felleseiet Micheletsvei 54 a, 54 b, 56 og 58 (bryggen øst for oss) muntlig tillatelse til å legge vannledning fra oss og fram til deres brygge. De bekostet selv ledningen fram til vår kum syd for svingskiven mens vi bekostet ventiler og vannmåler og lot dem benytte et ledig nedgravd rør hos oss som trekkerør for sin ledning. Med unntak av ett år har forbruket vært lavt, og vi har trolig unnlatt å kreve betaling for vannet. Vannmåleren fikk vi gratis, og monterte den trolig i 1998.

Da vaktboden ble fornyet og flyttet fra sjøkanten til ny plass øst for verkstedboden ble det lagt vannledning fra enden av skinnegangen, bak verkstedboden og tilknyttet den nye vaktbodens opplegg i østre ende. Det er ikke funnet byggemelding eller dokumentasjon på betalt tilknyttingsavgift for brakken. Vaktboden har varmtvannstank i kjøkkenbenken. Denne er imidlertid ikke i bruk, delvis på grunn av frostfaren og delvis for å unngå fare for overheting/brann når tanken må tømmes om høsten. Varmtvann vil også øke kostnadene både til strøm og vann. Bruk av varmeovn samtidig med vannvarming kan dessuten overbelaste brakkens 10 A sikringer.

Opplagsplassen for kran (parkeringsplassen) kan ha fått opplegg for strøm og vann da den ble etablert ca 1970. Årsmeldingen 1987 forteller at vann og strøm er lagt om på opplagsplassen. Både vann og strøm ble lagt over plassen fra verkstedbodens vestre ende. Nøyaktig plassering er ikke kjent, og ledningene ligger nå frakoblet.

Da strømmen ble forsterket på bryggene trolig i 2005 ble vannforsyningen på parkeringsplassen utvidet ved at en av de gamle lysmastene ble satt opp der veien kommer ned på plassen og tilknyttet vann og strøm gjennom en grunn grøft tvers over plassen.

Vannledningen langs skinnegangen fikk ofte lekkasjer, enten på grunn av dårlig kvalitet eller på grunn av tidligere skader fra kjøring langs skinnene. Det ble på 80-tallet montert trykkreduksjonsventil ved vinsjehuset for å få ledningen til å holde bedre. Disse ventilene får etter hvert en liten feil/slitasje slik

at trykket holdes som innstilt under bruk, men øker etter hvert når det ikke brukes vann. Ventilen ga derfor etter hvert større ulempe enn nytte, og ble fjernet ca 200x.

Både for å få slutt på lekkasjene og for å øke vanntilførselen til kranopplaget ble ledningen fra svingskiven til verkstedboden lagt om fra ø25 til ø32 millimeter i 20xx. Omleggingen ga kraftig kapasitetsøking slik at høytrykkspyling under opptak gikk betydelig lettere. Da strømforsyningen på opplagsplassen skulle fornyes i 201x ble vannledningene samtidig lagt om til ø32 i felles grøft med strømforsyningen. Denne nye ledningen ligger bak bodene, og krysser parkeringsplassen nesten midt på slik at trykktapet til ytre kran skal bli minst mulig. Den gamle ledningen over plassen til kranen der veien kommer ned på parkeringsplassen ble ikke lagt om.

Fram til 201x hadde fordelingsnettet en stengeventil mot bryggene, mens det ikke var mulig å stenge anlegget på opplagsplassene uten å stenge mot bryggene samtidig. Dette året ble det bygd ventilkum nord for skinnegangen ved svingskiva, slik at bryggene og opplagsplassene kan ha vannforsyning uavhengig av hverandre. Samtidig ble resten av det gamle ledningsnettet ved svingskiva byttet ut til ø32 plastrør. Opplegget nå mangler en ventil for å forenkle vintertømming av bryggene mens det fortsatt skal være vann på land.

I 2016 fikk vi tilsyn fra vannverket, og varsel om pålegg om å installere dobbelt tilbakestrømsikring i vanntilførselen. En ventil skulle stå i kummen der vi henter vannet og en mer kostbar ventil skulle monteres nede ved vinsjehuset. Vi kommenterte pålegget, og foreslo en løsning vi mente ville gi mindre problemer for vinterforberedelsene våre. Pålegget vi fikk omfattet bare ventilen i kummen, det er ikke klart om dette var ønsket eller en forglemmelse fra kommunen. Ventilen ble montert høsten 2016, og samtidig ble de to kuleventilene våre i kummen byttet til ny og trolig bedre kvalitet enn de gamle.

Sommeren 2017 fikk vi igjen tilsyn fra vannverket for å kontrollere at tilbakeslagsikringen var i orden. Under tilsynet ble den nedre ventilen etterlyst, vi fortalte da at vi hadde engasjert rørlegger som monterte i samsvar med pålegget vi hadde fått. Dette må så være aksepter siden vi ikke har fått nytt pålegg om å montere den nedre ventilen.

Sommeren 2017 oppsto det en lekkasje på sjøledningen vår. Flere medlemmer hørte sus på bryggene uten å varsle havnekomiteen. Det er ikke kjent hvor lenge lekkasjen varte. Under reparasjonen fant vi et messing grenrør som har blitt slept langs bunnen med bryggenes bevegelser, trolig fra 1987, men kanskje helt fra 1968. Dette hadde lekkasje gjennom utvendig mekanisk slitasje i gjengepartiene.

På bryggene ble det gamle røropplegget fra 1987 beholdt da nytt lysanlegg ble montert i 201x. Bare koblingsrøret opp til de nye stolpenes vannkraner måtte byttes. Anlegget har fungert problemfritt, uten lekkasjer, og var planlagt overført til de nye bryggene

etter hvert som de skal byttes ut.

Da brygge 2 ble byttet ut høsten 2017 viste det seg å være umulig å få fram vannledningen på samme måte som på de gamle bryggene. Merkostnaden ved å legge nytt anlegg med større dimensjon, opp fra ø20 til ø25, var ubetydelig med tanke på innspart montasjetid og økt levetid på anlegget. Nytt vannanlegg legges derfor på de nye bryggene, på motsatt side i forhold til el-kablene etter hvert som bryggene byttes.

Spillvannet

Tekst i *kursiv* er ikke entydig dokumentert, men er slutninger eller erindringer.

Så langt vi kjenner til ble det i 1971 bygd på en enkel utedo på redskapsboden vi i mange år hadde hatt bak verkstedboden, og utvidet i 1967. Vi kjenner ikke byggeåret for redskapsboden. Doen ble utstyrt med smekklås med samme nøkkel som medlemmene hadde til brygga. Havna hadde da eksistert i neste 20 år uten do.

Doen hadde oppsamling i åpen bøtte, og det var havnekomiteens jobb å holde denne tømt. Tømming foregikk med nedgraving i terrenget rundt brakker/opplagsplass.

I årsmøtet 1990 etterlyste medlemmene en toalettløsning, men ble bare henvist til avtredet bak boden. Denne boden med utedoen ble revet i 1995, og det ble planlagt ny toalettløsning kommende sommer.

Ny vaktbod med vannklosett ble montert sommeren 1996 eller 1997. Oppsamlingstanken på 3 m3 ble hentet fra et nedlagt hydroforanlegg i Lier. Tankstørrelsen samsvarer med minstetakst for henting. Massen som måtte graves opp for å få plass til tanken ble brukt til fundament under vaktboden.

Hydrofortankens mannlokk ble fjernet og åpningen brukes både til innløp, tømming og overvåking av tankens fylling. Overvåkingen var ved manuell inspeksjon fram til 2017 da det ble montert mekanisk nivåvakt med lyssignal som indikerer at tømming må bestilles. Lys tennes både ute og inne i boden når tanken er nesten full.

Overgang til å pumpe spillvannet opp til kommunens avløp i Micheletsvei er mulig, men er ikke funnet økonomisk gjennomførbart. Problemene knytter seg delvis til problemer og kostnader for å få ledningen ført opp bakken og gjennom private tomter, og delvis til spørsmål i forhold til hvordan kommunen vil beregne kloakkavgiften. Normalt betales det avgift for samme mengde avløp som vannforbruket. Dette vil gi en vesentlig høyere avgift enn det vi nå betaler for tømmingen. Å ta opp forhandlinger med kommunen om egen måler for vaktboden kan være en mulig løsning.

De tekniske mulighetene for å pumpe avløpet ut er nå så godt utviklet at det ikke skal by på store utfordringer, selv om det fra tid til annen kan bli behov for vedlikehold eller utskifting av pumpe og pumpestyring.

Om høsten, når vannet stenges, kan vannklosettet selvsagt ikke brukes. Døren ble derfor låst utenfra for å minne medlemmene om dette. Ikke alle godtok denne stengingen og noen ganger fant vi rommet åpent og kraftig tilgriset, på tross av låsing og plakat på døren. En spesiell låseordning ble derfor montert, slik at medlemmene ikke kom seg inn på rommet. Etter hvert har medlemmene forstått situasjonen, og vinteren 2017/18 har døren stått uten ekstra låsing.

En annen episode kan også nevnes. Når toalettdøren låses innenfra kan det ikke låses opp igjen dersom dørvrideren er nedtrykket. Dette førte en gang til panikk og knust dør på grunn av at vedkommende trykket ned håndtaket før låsen skulle åpnes. Det er ikke rapportert problemer med dette de siste årene. *Det kan kanskje vurderes om låsen bør byttes til en sikrere type.*

Miljøgodkjenning av havna

Tekst i *kursiv* er ikke entydig dokumentert, men er slutninger eller erindringer.

Myndighetenes første innspill om miljøet kom allerede i 1980. Da måtte vi slutte å brenne avfallet i den ovnen vi hadde anskaffet i 1967. Det var også i mange år lovlig å brenne bråte og trematerialer i havna når dette telefonisk var avtalt med brannvesenet. *Brenningen skulle foregå i dagslys.*

Fylkesmannen tok i 2004 kontakt med kystkommunene, blant andre Bærum kommune, angående avfallsplaner for båthavnene. Purring ble sendt i brev 22.07.2005. Dette brevet ble videresendt til oss 25.08.2005 og vi ble pålagt å ta kontakt med fylkesmannen innen 01.10.2005.

Hva som videre skjedde fram til 2011, da saken kom opp på nytt, er ikke kjent. På den tiden var vi i gang med å utarbeide vår visjon for havnas framtid, et arbeid som ble ferdigstilt med navn «Slik vil vi ha det». Her arbeidet vi med et kapittel om HMS. Dette kapittelet ble skrevet med tanke på å få fylkesmannens godkjenning uten store endringer i driften av havna.

I vårt første utkast til HMS-dokument står det at vi ikke kjenner til kommunens henvendelse fra 2005, men at vi skal nå følge saken opp så godt vi kan.

De generelle kravene som ble stilt ville medføre store kostnader for oss, vi måtte derfor sette grenser og regler for hvordan vi skulle drive havna. Det ble blant annet stilt krav om mottaksordning for avfall og lasterester, noe som ikke er relevant i vår havn. I vår kontakt med fylkesmannen viste vi til en rekke unntaksbestemmelser i lovverket som gjorde det mulig å bli fritatt for mange av kravene.

Vi hadde et møte med fylkesmannen 02.02.2012 hvor vi presenterte vårt arbeid med HMS. Etter møtet ble en betydelige mengder bilder fra havna og analysedata av slammet i havna oversendt til fylkesmannen. Disse slamanalysene hadde liten relevans for vår godkjenning, men var av generell interesse for fylkesmannen.

Det var trolig også en befaring i havna hvor fylkesmannen vurderte vår situasjon og den miljøbelastningen driften ga. Det er imidlertid ikke funnet noe notat om dette. I befaringen fikk vi kritikk for å ha transportert inn fyllmasser som kunne inneholde frø fra planter som ikke fra før fantes i havna.

Ett av de vanskelige punktene i de varslede kravene var at vi ikke kunne spyle båtene ved opptak uten en omfattende oppsamling og rensing av spylevannet. Vår argumentasjon om at oppsamlingsordning ved slippen ikke er praktisk gjennomførbart på grunn av vanskelige grunnforhold og vanskelig adkomst ble akseptert. Det ble også tilnærmet enighet om at det som spyles av er organisk stoff som i stor grad tilbakeholdes i vegetasjonen og brytes ned der året etter, og at spyling er nødvendig for å redusere fare for personskader ved arbeid (skyving) på glatte, slimete båter.

For kranopptaket viste vi til at båtene ble spylt på sin opplagsplass hvor avspylt slam blir tilbakeholdt i løsmassene under båten og i svært liten grad blir vasket ut til sjøen igjen. Også her mente vi at slammet ble nedbrutt organisk året etter.

Avskraping av bunnstoff, lakk og lignende skulle både for slippen og kranopptaket skje med oppsamling og levering til godkjent mottaksordning.

Et annet vanskelig punkt var kravet om å være tilknyttet kommunens renovasjonsordning. Her viste vi til vedtektene våre, og lang tradisjon (fra 1980) med at medlemmene selv fjerner sitt avfall fra havna. Dette ble godkjent siden vi ikke har gjestehavn eller annen publikumsrettet virksomhet som genererer avfall. At medlemmer som forsøpler kan ekskluderes var et godt argument for å fortsette med den gamle ordningen.

Fylkesmannen var godt fornøyd med vårt HMS-arbeid, men foreslo noen få endringer og krevde spesielt at det måtte lages en egen avfallsplan for havna. Denne planen skulle være et sammendrag av det som sto i HMS-dokumentet.

HMS-dokumentet med avfallsplan ble fullført 23.05.2012, *og antas sendt til fylkesmannen kort tid etterpå. Det er ikke kjent om vi så fikk formell godkjenning fra fylkesmannen, men vi har forholdt oss som at godkjenningen foreligger i den form vårt HMS-dokument da hadde*.

24.06.2014 fikk vi beskjed fra kommunen at vi kunne bli med i en kommunal godkjenning som kommunen var pålagt å søke om for havnene i kommunen. Alternativt, hvis vi ikke svarte på vedlagt skjema, måtte vi selv hvert tredje år søke fylkesmannen om separat godkjenning for vår havn.

Vi brukte litt tid på å fylle ut skjemaet, og hadde det klart til oversending 17.07.2014. *Vi har etter det ikke hørt noe verken fra kommune eller fylkesmann, og regner derfor med at havnas utslippstillatelse fortsetter som før men nå med kommunen som utslippsmyndighet. Det er ikke sagt noe om hvor lenge godkjenningen varer, eller hva som utløser eventuelle krav om ny søknad fra oss.*

Dugnadene i Holtekilen

Tekst i *kursiv* er ikke entydig dokumentert, men er slutninger eller erindringer.

Dugnader har vært en vesentlig del av foreningens drift, og har bidratt sterkt til at foreningens kontingent har vært, og fortsatt er lav. Det skriftlige materialet vi har funnet skiller ikke alltid klart mellom våre to havner, vi har imidlertid utelatt ting som bare er relevant for havna i elva.

Arbeidet som utføres på dugnad er i hovedsak relatert til tre områder: nyanlegg, løpende vedlikehold og opptak/utsett. Det store arbeidet som hvert år gjøres gratis av styre, komiteer og arbeidsgrupper regnes ikke med i dugnadsinnsatsen.

Et annet populært tiltak som ikke regnes som dugnad, er noen medlemmers vaffelsteking og kakebaking til dugnadsdager, båtpuss/utsett om våren og opptak om høsten. Dette er nærmere omtalt i kapitlet om sosiale aktiviteter.

Det framgår i flere dokumenter at en stor del av utbygging og vedlikehold av havnene er utført på dugnad. Foreningen har hatt flere utgaver av standardiserte brev for å kalle inn til dugnad. Senere ble det i mange år innkalt til dugnad med oppslag på bryggeporten, og etter 2015 er det brukt mail og melding på mobiltelefon for innkalling, noe som fungerer svært godt.

Ett brev fra 1948 for innkalling sier at medlemmene har arbeidsplikt, at arbeidet foregår 5 dager i uken fra kl 18.00 og at alle må møte, dog er foreningens to kvinnelige medlemmer fritatt. Arbeid kan gjøres i helgene etter nærmere avtale. Dette brevet er datert før vi hadde havn i Holtekilen, men viser klart at omfanget av dugnad var stort på den tiden.

Tidlig i oktober 1958 gikk det ut brev til årets nye medlemmer at de måtte delta i dugnad for å bygge 20 m opplagsløp til deres egne båter. *Det antas at dette var en ekstraordinær innsats i tillegg til alle medlemmenes ordinære dugnader.*

Bot for uteblitt dugnad ble innført i 1959, og i 1961 fikk 45 mann bot, de fleste fra Holtekilen. Samme år ble det nedsatt en komite for å utrede hvordan foreningens økonomi kunne bedres slik at dugnadsomfanget kunne reduseres. Det er ikke funnet stort mer om dugnadene, bortsett fra at betaling for skulk et år ble avregnet med 7 kr/time. Det er ikke kjent når, eller om boten er formelt avviklet.

Dugnadsplikten ble vedtatt i 1995 og er innført i vedtektene i 1996. Det er ikke kjent hvorfor det ikke finnes noe om dette i tidligere vedtekter. Det tidligste vi har funnet i vedtekt/havnereglement er fra 1957. Her står det at båteierne plikter å holde det ryddig under og rundt båt i opplag. Avfall skal fjernes, eventuelt brennes på anvist plass.

Ekstraordinær dugnad ble også benyttet da bryggene skulle få nytt bryggedekke i 2011. Dette fungerte bra i begynnelsen, men arbeidet var omfattende og oppmøtet ble etter hvert så lite at det ble engasjert snekkere for å fullføre arbeidet.

I 2013 ble det i egen dugnad bygd terrasse mellom verkstedbod og vaktbod. Det ble leid inn gravemaskin for å planere terrenget til ønsket nivå, resten ble gjort av foreningens medlemmer.

Det har i mange år nå vært to dugnader for vedlikehold hvert år. Om våren foretas rydding av opplagsplassen, renhold og løpende vedlikehold. Omfanget av dette arbeidet varierer fra år til år. Enkelte år fjernes store avfallsmengder, andre år ingenting eller noen få søppelsekker.

Om høsten fjernes vegetasjon på opplagsplassene og det ryddes langs veien, kyststien og skinnegangen. Grasset og vegetasjonen som tas ned legges til kompost på området.

Vedlikehold av opplagsplassen for kran har i mange år krevd stor innsats. Plassen må være svært jevn for å unngå at båtene begynner å pendle når de kjøres innover plassen, eller verst tenkelig at krana velter. Mange timer ble nedlagt i manuelt arbeid med river og spader uten at kranfører ble fornøyd. Først da vi bygde om en gammel, tung seilbåtkrybbe til slådd utstyrt med tenner av gamle svillespiker fikk vi orden på plassen. Slådden henges under en gammel båthenger og dras fram og tilbake over plassen med bil. I kombinasjon med litt manuell flytting av løse masser til plassens laveste partier har dette gitt godt resultat. Av og til må det likevel tilføres litt ny pukk for å holde plassen jevn. Slådding utføres på ettersommeren hvert år, arbeidet forutsetter at ingen biler er parkert på plassen.

Østre del av opplagsplassen for kran er vokseplass for grove tistel-planter som er vanskelige å fjerne med håndkraft. Luking med gravemaskin og grovtannet skuff ble gjennomført på forsommeren 2017, før noe ny singel ble kjørt inn og planert ut på plassen. Også på slippens opplagsplass er det enkelte år brukt gravemaskin for å fjerne busker og røtter som trives godt der.

Foreningen har noe verktøy til dugnader og til utlån til båteiere. Til pliktarbeidet i 48 måtte medlemmene ta med hammer, øks eller spade. Nå er det river, høygafler og ljåer med og uten motor

som er det største behovet. I 1972 etterlyste styret verktøy som var borte fra havna. Det har i alle år vært et problem at verktøy forsvinner, eller like ofte at privat verktøy blir gjenglemt etter dugnader. Mange skjeve hammere er gjenglemt etter opptak på slippen. Enkelte ganger låner medlemmene verktøy for bruk hjemme, og glemmer å levere det tilbake.

Mindre forståelig er det at mange av slangekoblingene som sitter skrudd fast på alle vannkranene forsvinner hvert år. Delvis kan dette skyldes at når en slange flyttes fra en kran til en annen, tas koblingsdelen med for sikkerhets skyld (hvis den nye plassen skulle mangle denne koblingen). Når koblingen likevel er på plass, legges den andre enten igjen på bakken, eller den glemmes i en lomme slik at foreningen må kjøpe ny.

Opptak og utsett av båter krever stor dugnadsinnsats. På slippen må medlemmene som skal ha båt opp eller ut møte til fastsatt tid, senest 09.00 de aktuelle dagene. Når krana er i arbeid er det meningsløst at alle (50-60 båter) møter samtidig. For mange til stede øker risikoen for ulykker. Her prøver vi å få til at eierne møter i god tid, men best mulig fordelt slik at det er minst 4 – 6 båteiere til stede til enhver tid. Opptak og utsett er beskrevet i egne kapitler for slipp og kran.

Opplag på slippen i Holtekilen

Tekst i *kursiv* er ikke entydig dokumentert, men er slutninger eller erindringer.

Opptak og utsett av båter på slippen krever stor dugnadsinnsats. Dette løses ved at båteieren deltar hele dagen når hans båt skal opp eller ut. Arbeidet fordeles over tre helger, alltid med oppmøte senest 09.00. Noen få ganger har det vært nødvendig å vente på høyvann før opptak/utsett var mulig. Manglende oppmøte medfører at båten blir liggende igjen på land eller på sjø, og båteieren får tilsnakk/forklaring på hva dette medfører av ekstraarbeid for foreningen.

Ett opptak foretas midt i september og to i første halvdel av oktober. Relativt mange ønsker tidlig opptak, men da vi prøvde å gjøre opptaket en uke tidligere var det svært få som møtte opp. Siste opptak ønskes så sent som mulig av de ivrige fiskerne, men midt i oktober synes gunstig i forhold til frostfare og vinterstenging av 6vannet i havna. Opptak på lørdag er valgt for at vinterklargjøring kan gjøres dagen etter, uten å ta fri fra jobb.

En viktig del av dugnadsarbeidet ved opptak er spyling under vannlinjen mens båten trekkes opp. Foreningen holder to høytrykkspylere, en på hver side av slippskinnene, slik at båtene er grovspylt når de kommer til svingskiven. Allerede i 1979 var det ønske om at foreningen skulle anskaffe høytrykkspylere, men dette ble avvist i frykt for at ingen ville ha ansvar for, og ta vare på maskinene. En del medlemmer lånte ut sine maskiner flere år før foreningen kjøpte egne spylere.

Arbeidet med oppretting og skyving av båtene ble vesentlig mindre risikabelt i tillegg til at arbeidet ikke var så skittent og ubehagelig etter spylingen. Denne risikovurderingen er medvirkende til at vi fortsatt har lov til å spyle på denne måten.

Utsett har i svært mange år vært siste søndag i april og de to første søndagene i mai. Dette ga en hektisk helg i havna, når kranutsett foregikk fredag og lørdag før det var utsett med slipp på søndag. De siste årene har utsett fra slippen blitt forskjøvet slik at slippen ikke brukes samme helg som vi har kranutsett. Søndag er fra gammelt valgt som utsettdag på grunn av at bunnstoffet måtte påføres mindre enn 24 timer før utsett, noe som ikke lenger er relevant. Onde tunger sier at tradisjonen videreføres for å holde trebåteierne våkne i lensevakt natta før de skal på jobb på mandag.

Arbeidet med utsett går fortere etter at det høsten 2003 ble innført liste hvor båteierne i god tid før opptak om høsten må velge dato både for opptak og for utsett neste vår. Intern flytting i opplaget for å få fram klargjorte båter forekommer nå nesten ikke. Slik flytting medfører noe risiko, og kan være forstyrrende for den som fortsatt jobber med å klargjøre sin båt.

Denne effektiviseringen har påført havnekomiteen et betydelig merarbeid ved at opptaket må planlegges nøye slik at båtene blir plassert riktig i forhold til utsett-rekkefølgen. Merarbeidet om høsten oppveies i stor grad av innspart tid om våren. Effektiviteten om høsten er i stor grad avhengig av hvor godt havnekomiteen holder styr på rekkefølgen i opptaket, det vil si sender båteier ut etter båten i rett tid og holder oversikt på hvor saksene er, og at de er klargjort. Denne oppgaven synes enkel, men svikter regelmessig.

Det er båteiers ansvar å sikre oppstøttingen av båten når den står på slippvogna. Mange hjelper til, og havnekomiteen gir råd når det synes nødvendig. Til hjelp for oppbevaring av saksene (båtenes støtter i transport og vinteropplag) om sommeren ble det i 2014 laget et stativ vest for vinsjehuset. Stativet er en tilnærmet kopi av de gamle stativene som sto bak vaktboden, og var tungvinte å benytte på grunn av avstanden fra slippen.

Stativet er for lite, men vi fikk avslag fra naboen, den felleseide bryggen vi leverer vann til, da vi ba dem om å få leie en liten stripe grunn langs vår felles grense i 2013. Inntil videre står derfor et antall sakser om sommeren støttet mot slippens østre opplagsløp.

Stativ for lagring av presenninger er fortsatt plassert øst for vaktboden. Materialene må fortsatt bæres fram til vaktboden og sommerlagres der sammen med kranbåtenes stativer.

Kranopplag og opplag på tilhenger

Tekst i *kursiv* er ikke entydig dokumentert, men er slutninger eller erindringer.

Opptak og utsett med kran utføres med innleid utstyr. Dugnadsbistanden er å være hjelpemannskap for kranføreren. Denne bistanden er avgjørende for tidsbruken, mye tid spares når hjelperne samarbeider godt med kranfører.

Kran ble brukt første gang i 1979, eller kanskje få år tidligere. Første året ble det trolig tatt opp tre båter, en seilbåt og to motorbåter som var for store for slippen. Foreningens styre planla i 79 for opptak av 6 – 8 båter med kran, det måtte da mudres en kanal inn til opptaksplassen. Mudring ble gjort i 1980.

Opptak ble i mange år utført siste lørdag i september. Etter hvert som flere og flere båter skulle opp ble det svært lange dager for kranfører, dagslyset forsvant før jobben var ferdig, og det var full enighet mellom kranfører og havnekomite at jobben måtte fordeles over to dager. Første år med opptak over to dager var 2006, da ble de siste 15 båtene tatt opp søndag morgen. Krana har alltid hatt frammøte til opptak kl 07.00 på lørdag, mens vi prøvde med ulike oppmøtetidspunkt, fra 07.00 til 09.00 på søndagen. De siste årene har oppmøte vært 07.00 begge dagene.

Samtidig, da vi innførte opptak over to dager ble det bestemt at også utsett skulle gå over to dager. Utsett begynte da kl 14.00 på fredag og fortsatte lørdag 07.00. Utsett kunne ikke gjøres på søndag da vår faste kranfører da var engasjert i en annen havn. Oppstart har etter hvert blitt framskyndet fra 14.00 til oppmøte for krana kl 12.00. I alle år fram til 2014 foregikk utsett første helg i mai. Etter 2014 har utsett vært en uke tidligere, det vil si siste helg i april. Vi har ikke sjekket med kranfører om vi etter denne flyttingen kan ha utsett lørdag og søndag (som om høsten).

Havnekomiteen var tilsynelatende ikke interessert i å delta i kranopptaket, slik at dette foregikk som en egen dugnad arrangert og ledet av de aktuelle båteierne. *Dette kan ikke være den fulle sannheten siden foreningen mudret, og havnekomiteens formann var sterkt involvert i arbeidet da utsett-brygga ble bygd.* Opptak og utsett ble imidlertid i mange år utført uten deltagelse fra havnekomiteen.

Tidevannet, sammen med vindretningen er bestemmende for når det er mulig å ta opp eller sette ut de dype seilbåtene. Opplaget planlegges slik at det blir mulig i noen grad å ta båtene opp og ut i annen rekkefølge enn «fra kanten». Denne planleggingen ble litt lettere da vi høsten 2003 innførte liste som båteierne måtte føre seg inn på i god tid før opptaket. Listen dokumenterer også at båteier er klar over at han er ansvarlig for eventuelle små skader, som knekt vindex, salingshorn og lignende.

På slippen kan vi ta opp leietakere som ikke tilhører havna når vi har plass til det. På kranplassen skal det ikke tas opp andre båter enn de som eies av medlemmer eller leietakere som har hatt plass i havna om sommeren. Dette for å ha nødvendig parkeringsplass under båtpussen vår og høst.

En del båteiere ønsker å ha båten stående på tilhenger om vinteren, delvis fordi den brukes i lengre sesong enn våre opptak og utsett tillater, *og delvis for å slippe å delta i dugnadene opp og ut*. Før tilhengerplassen innenfor kranbåtene var ferdig i 2016 var det et stadig mas om å få parkere båter på kranplassen. Nå, etter at vi har fått tilhengerplassen ferdig er det betydelig mindre etterspørsel etter slike plasser.

I 1993 var det en oppfinnsom leietager, bror av et medlem, som fikk tillatelse til å ha en båt på tilhenger på plassen om vinteren. Han plasserte tre tilhengere med båt i tillegg til den lovlige.

Betaling av kranen ble de første årene ordnet direkte mellom båteierne og kranfører. Etter hvert som antall båter med kran økte fant foreningens styre ut at de ville ta mer kontroll med dette opptaket. *Motivasjonen kan ha vært økonomi-bekymringer og ønske om bedre kontroll på hvordan båtene ble plassert på land.* Fra 1986 var det foreningen som bestemte opptaksdag, bestilte kran og gjorde opp for den. Regningen ble fordelt likt på alle båtene og innkrevd sammen med årskontingenten, en gang i året.

Betaling over foreningens regnskap ble innført i vedtektene i 1986, men ble fjernet igjen i 1995 da ordningen var arbeidskrevende og lite hensiktsmessig i forehold til regnskapsførselen. *Ordningen ga merarbeid for kassereren, det var en del ganger behov for purringer og det kunne bli nødvendig å avskrive enkelte krav når et medlemskap ble avsluttet før krana var betalt.* Etter at kontant betaling ble innført igjen i 1995 har et medlem på vegne av kranføreer samlet inn betalingen fra hver enkelt eier og gjort opp med kranfører etter fullført jobb.

Det går fortere å sjøsette båtene enn å ta dem opp, og når da krana betales med timepris vil det bli ulik pris pr båt vår og høst, beløpet er også avhengig av tilfeldigheter som været og andre uforutsette forsinkelser som kan oppstå. Dette ble skjønnsmessig utjevnet til et rundt beløp, slik at overskuddet om våren balanserte underskuddet om høsten.

Kontant oppgjør for krana er ikke populært i kranas regnskaper, revisoren ønsker derfor å sende faktura for å synliggjøre at det ikke foregår ulovlig svart arbeid. Kranfører tok dette opp med oss i 2015 eller 2016, og overgang til faktura vil trolig bli innført våren 2018. Foreningen vil da trolig sende kravet videre til båteierne med reell pris kort tid etter at jobben er utført vår og høst.

Det ble de første årene brukt flere forskjellige kraner, og overgang til bruk av truck ble også vurdert. Truck ble forkastet da det viste seg vanskelig å transportere en egnet truck til og fra havna. Tidevannet er også en uoverstigelig hindring for bruk av truck, siden den ikke er tilstrekkelig fleksibel i forhold til å sette ned og ta opp båter i tilfeldig rekkefølge i opplaget. En mobilkran kan i mye større grad hente opp eller sette ned båter midt i en rekke, slik at seilbåtene i noen grad kan tas på høyvann utenom planlagt rekkefølge.

Medlemmenes dugnadsinnsats for kranbruken er like viktig, men på mange måter ikke sammenlignbar med arbeidet på slippen. Kranfører har ansvaret for båtenes stabilitet under løftet, men det er båteier som har ansvaret for at stroppene ikke skader båten (drev, akslinger og annet). Enkelte ganger er det noe uenighet mellom kranfører og båteier om plasseringen av båtstøttene, noe som av og til har gitt ekstra tidsbruk.

Båteier sammen med dugnadsgjengen sørger for at nødvendig opplagsmateriell er på plass eller ryddes vekk når båten skal tas opp eller ut. Dette arbeidet ledes av havnekomiteen, slik at det ikke blir ventepauser for krana.

Kranføreren jobber raskest når en trenet person dirigerer arbeidet, både for kjøringen og for å sette båten ned på korrekt plass. Å få stroppene riktig på og av båtene krever også øvelse, og å holde båtene i korrekt posisjon mens krana er i bevegelse er en krevende jobb. Disse funksjonene er det bare få medlemmer som mestrer godt. Disse deltar derfor tilnærmet ubrutt så lenge krana er i havna. I tillegg til dette er det behov for fire mann hovedsakelig for å holde båten i rett posisjon når den settes ned, og for å sette båtstøttene på plass før kranas stropper kan tas av.

Unødig mange tilstede vil i mange tilfeller utgjøre en uoversiktlig risiko, folk kan komme i klem under båt som er i løft og de kan forstyrre kranføreren og den som dirigerer. I motsetning til slippen er det derfor ønskelig at båteierne bare møter opp i passe god tid for å klargjøre sitt opplagsmateriell. På grunn av usikkerhet i framdrift og rekkefølge av båtene må likevel båteierne møte i god tid, og heller være oppmerksom på at risikoen øker når det er for mange i aktivitet omkring båten som løftes. At 50-60 mann møter 07.00 om morgenen er ikke ønskelig.

Når båten er på plass om høsten er det eiers ansvar å sikre oppstøttingen. Om våren må han sørge for at opplagsmateriellet ryddes vekk så fort som mulig, etter at dugnadsgjengen først har fjernet det fra kranas kjørevei. Det ble i 201x bygd stativ for lagring av opplagsmateriell, felles for slipp og kran, til båtenes vinterpresenninger. Stativet står like utenfor opplagsplassen, øst for vaktboden. Her er det også stativ for sommerlagring av støtter under båtene i vinteropplag.

Leca-blokker som benyttes under båtene om vinteren skal legges på anviste plasser av eier når båten er sjøsatt. Dette blir ikke alltid gjennomført, blokker og plastkanner ligger ofte langs opplagsplassen lenge etter at båtene er ute.

Kyststien gjennom havna

Tekst i *kursiv* er ikke entydig dokumentert, men er slutninger eller erindringer.

Allerede da havna ble etablert på 50-tallet hadde den adkomst fra vest. Denne adkomsten kan ha vært lettere kjørbar enn adkomsten fra øst var den gangen, og kan ha gått helt i strandsonen. Det finnes ingen dokumentasjon på dette, bortsett fra at det har vært konflikt med grunneier på grunn av kjøring her.

Lenge før kyststiens bakke ned til havna ble åpnet i 2010 var det anlagt en bratt sti der med utgravde trinn forsterket med treverk ned fra Michelets vei. Denne stien kom ned på skinnegangen 2-3 meter lenger mot vest enn nåværende bakke, og hadde jord/grassdekke som hindret at regnskyll førte masse ned i skinnegangen. Vår havnesjef på 80-tallet brukte alltid denne adkomsten med sin moped. Det var få eller ingen andre som brukte sykkel/moped i denne bakken, men det var en god del fotgjengere som gikk her.

Etter at vår store parkerings-/opplagsplass var ferdig satte vi opp en sperre i enden av skinnegangen ved verkstedboden for å unngå bilkjøring i skinnegangen. Denne sperringen ble fjernet av kommunen da de oppgraderte stien til «kyststi». Skinnegangen ble også gruset mellom skinnene. Vi måtte etterpå fjerne noe grus som ga problemer for slippvognen, men hadde ikke andre problemer med dette bortsett fra det som beskrives i neste avsnitt.

Den ombygde bakken ned fra Micheletsvei, som ble åpnet i 2010, har gitt oss betydelige ulemper på grunn av grus som vaskes ned i skinnegangen når det regner kraftig. Dette har vi påtalt og gitt en del innspill om til kommunen for å unngå dette merarbeidet for oss. Kommunen har prøvd å finne løsning på problemet. I 2013 planla de å lage grøft i bakken, noe som skulle hindre nedvaskingen.

Hver vår og høst når vi benytter slippen tre helger må vi hver gang fjerne mye masse fra skinnegangen og legge den tilbake etterpå. I disse periodene er grusdekket noen uker løst og uvant for syklistene, uten at vi har sett fall eller ulykker på grunn av dette.

Det første vi gjorde kommunen oppmerksom på allerede i 2011 var at syklister som kom fra øst og skulle opp bakken skled på skinnen vår og falt inn mot fjellskrenten. Vi var også bekymret for fare for kollisjon med våre opplagsløp for dem som kom ned bakken. Kommunen har sagt seg tilfreds med den polstringen vi har satt opp med isoporblokker, men mener ellers at syklistene etter hvert har blitt klar over risikoen og tilpasser ferdselen etter det. Kommunen har satt opp skiltstolper som markerer hvor kyststien går, og stolpene har tekst som anmoder syklistene om å senke farten. Vi skilter i tillegg med varseltrekant når slippen er i bruk.

Vår bønn om at det ikke må benyttes hjulgående maskiner langs skinnegangen har stort sett blitt for etterkommet. Vi rydder hele traseen, også den delen som går bak verkstedboden og opplagsplassen for at kommunen ikke skal behøve å gjøre vedlikehold her. At vi rydder stien er meddelt både muntlig og i mail til prosjektansvarlig. I 2017 var likevel kommunen innom med maskin for kantslått, med risiko for å skade både skinnegang, vannledninger og strømkabler. Kanskje bør vi ta et nytt initiativ i saken, for å unngå hjulskade på vårt anlegg..

Siste kjente kontakt med kommunen om kyststien var i 2014. De lovte da å vurdere problemene i bakken på nytt etter sommerferien. De håpet at skiltene om å dempe farten skulle hjelpe. Vi bør kanskje legge saken død, og akseptere gravearbeidet når slippen skal brukes.

Kommunens planer om å videreføre stien over vår svingskive og videre mot vest er trolig oppgitt, eller skjøvet ut i tid. Kanskje er det fornuftig å varsle fylkesmannen om at vi har en fungerende slipp med svingskive som bør få en form for bevaringsverdig status, slik at det blir vanskeligere for kommunen å gjøre endringer her. Fylkesmannens miljøvernavdeling antydet noe slikt da de var på befaring før de ga oss miljøgodkjenning.

I 2011, da vi hadde gjentatte kontakter med kommunen om kyststien gjennom havna foreslo vi at det på taket av vinsjehuset kunne anlegges en rasteplass. Framtidig videreføring mot vest kunne da legges over vinsjehuset i stedet for over svingskiva vår. Problemstillingen var da interessant, men ikke aktuell da kommunen ikke fikk grunneierne i vest med på å tillate stien over deres grunn.

Vi er opptatt av å holde et best mulig forhold til kommunen og kyststiens brukere. Av den grunn ønsker vi ikke at våre medlemmer parkerer i kyststien. Bildet viser at det enkelte plasser er mulig å sette fra seg en tilhenger uten store ulemper for kyststien, men henger med båt eller bil på samme sted vil være til hinder når sykler og barnevogner møtes der. Spesielt når opptak og utsett med kran foregår, og vi har for få parkeringsplasser, vil hindringer i stien presse stiens brukere over på opplagsplassen, noe som kan medføre ulykker.