

KLEPPE BÅTLAG – *Tilsluttet KNBF*

Fra bygd uten havn til bygd med båtlag

Man kan nesten si at historien om Kleppe båtlag startet rundt år 1900. Da sendte bygda den første søknaden til Statens havnevesen om å få molo og havn. Det skulle gå 83 år før noe skjedde. Da tok Kleppe Båtlag skjeen i egen hånd.

AV CECILIE KLEM

Før vi forteller historien om hvordan et styre på åtte (pluss noen gode hjelpere) klarte å få bygd molo og havn til en hel bygd, forteller Edgar Bjørøy om de nyeste store investeringene båtlaget har gjort:

- I 2018 visste vi at den eine brygga, som vi bygde i 1990, var i så dårlig forfatning at noe måtte gjøres. Da hadde vi fått flere henvendelser fra medlemmer som ønsket seg en bod i havna. Da så vi for oss en løsning, og fornya kaia samtidig som vi satte opp laga boder i en 60 meters rekke med 4,5 meters bredde.

Hver bod er fire kvadratmeter, og vi fikk leid ut alle bodene allerede mens vi bygde dem. Vi startet opp grunnarbeidet i februar 2019 og var ferdig med kaien og bodene i august 2019, forteller Bjørøy.

Kleppe båtlag har inngått en avtale med Tekslo dykkerklubb om vedlikehold av anlegget mot at laget holder dem med hus og båt plass. Det nye huset til dykkerklubben er ferdig i løpet av høsten og står i forlengelsen av de nybygde bodene.

I tillegg har båtlaget flyttet gjestebrygga og

lagt ut nye flytebrygger i år, som ga 40 nye plasser. Totalt er antallet nå 160.

Rekruttering av unge krefter til styre og stell har båtlaget også vært gode på de siste årene. De mener å ha funnet nøkkelen til å få også unge voksne og barnefamilier engasjert og interessert i drifta av båtlaget.

- Det gjelder å ha noe å tilby. Vi stiller treningslokaler til disposisjon, og alle kan bruke klubbhuset vårt til fester og andre samlinger, foreningsarbeid og sosiale tiltak, sier Kleppevik.



KLEPPES UTSETTINGSTRUCK kan sette ut båter opp til 12 tonn. Den har egen garasje med verksted og kontor i andre etasje.



DET ER VÆRHARDT I KLEPPE, og uten molo ville det ikke vært mulig å ha fritidsbåtaktivitet i bygda.

Slik blir man kjent med hverandre på tvers av generasjoner, og man skaper motivasjon til å ta ansvar og sørge for kontinuitet i driften av anlegget og laget, mener han.

Lag historie

Da historien om dagens havnemolo startet, i 1983, var det gjort flere forsøk på å gjøre det mulig å bruke fritidsbåt i kystbygda Kleppe. Jan-Inge Kleppevik har vært styreleder i båtlaget i til sammen 24 år, og forteller litt fra historien:

- Første gang det ble fremmet krav om molo var rundt 1900. Da var bygda befolket av fiskebønder som stort sett satte langegarn og hadde småbruk med dyr og dyrka mark. Men Kleppe kom ikke engang på listene til Statens havnevesen, som Kystverket het den gangen. Først en gang på 1930-tallet figurerte vi på listene, og hver gang vi nærmet oss toppen ble vi nedprioritert. I 1963 gjorde bygda et forsøk på å mudre ut en fjære og lage en havn, men den var ikke brukandes. Første høsten kom det en storm i september og tok opp til flere båter, forteller Kleppevik.

Først i lobbyen

Tyve år etter var det slutt på tålmodigeten, og 1. desember 1983 ble Kleppe Båtlag stiftet med det formål å drive lobbyvirksomhet for havn og molo.

- Formålet var å påvirke myndighetene slik at vi kunne komme opp på Kystverkets prioriteringslister for havneutbygging, forteller Edgar Bjørøy.

Men i kommunestyret i april 1984 ble Kleppe nedprioritert til fordel for kai i Telavåg.

- Da ble det bestemt at me gjer da sjøl, forteller Bjørøy.

Jan-Inge Kleppevik legger lakonisk til at han er glad for kommunens nedprioritering av Kleppe, for hadde bygda fått førsteprioritet den gang, hadde de kanskje vært like langt i dag. Telavågkaien er nemlig ikke bygd ennå.

- Vi kan være j.... glad for at kommunen nedprioriterte oss, for da hadde vi ikke satt i gang, sier Kleppevik.

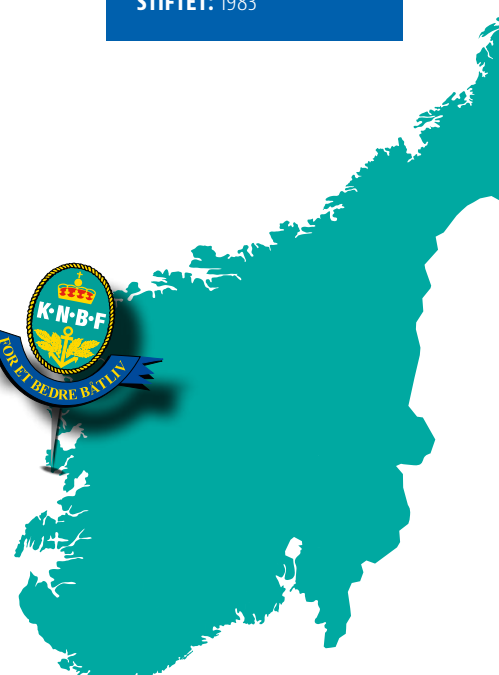
- Det måtte gjøres skikkelig

Initiativet som kom i 1983, ble tatt av Jan Inge Kleppevik og Halvor Kausland pluss styret i det nystiftede båtlaget: Ivar Kleppe, Steinar Kleppe, Halvard Kleppe, Monrad Kleppevik, Gunn Sangolt, Karl Ove Kleppe og varamedlemmene Arvid Steinsland og Arvid Førde.

Da avslaget fra kommunen var et faktum, satte de i gang med å få utarbeidet et godt bannkart. Det ble satt ut til en ingeniør i entreprenørselskapet Furuholmen. Da ble det også lagd en grovskisse for anlegget og man



FAKTA:
MEDLEM AV KNBF
ANTALL MEDLEMMER: 121
ANTALL BÅTPLASSER: 160
STIFTET: 1983





DISSE NYBYGDE BODENE har vært en suksess, og ble bokket og leid av medlemmer lenge før de var ferdige i 2019.

beregnet masseuttak. Materialet ble sendt til Statens hydrodynamiske laboratorium, som lagde en ny grovskisse før teknisk sjef i Sund kommune utførte detaljtegninger som gikk ut på anbud. Entreprenør ble Nils Nesse.

Prosjektet var lånefinansert og hele bygda hadde tegna støttemedlemskap i båtlaget for å få dette til.

- Ja, dette måtte gjøre skikkelig, sier Kleppevik. - Med vind fra vest ligger hele storhavet der ute. 270 grader rett vest og det første landet vi treffer på er New Foundland, ler han.

Fest og feiring

Båtlaget sier de «ble landfaste» i 1986, og ferdige i mai 1987. 30. mai det året var det stor fest og snorklipp ved stortingsrepresen-



HER ER DET EDGAR BJORØY som ser til at en utsetting går greit.

tant Nils O. Golten. Hele Sund formannskap var invitert.

Da hadde det blitt lempa på sjøen 134 000 kubikkmeter med stein. Resultatet var det som den gangen var Norges største privatbygde molo.

- Hele bygda var med, forteller Bjorøy. - Alle meldte seg inn for å støtte arbeidet, de skjønte hvilken sosial funksjon vi ville få for bygda, og hva det betød for folk. Utvikling av båtlivet etter at havnen kom har vært enorm. Bygdefolket har mulighet til å bruke skikkelige turbåter og vet at båtene ligger trygt, sier Bjorøy.

Båtlagets klubbhus er et omgjort notheng (naust) med 200 kvadratmeter grunnflate. Første etasje er intakt med ruller og steiner



BÅTLAGETS KLUBBHUS er et omgjort notheng (naust), og har 200 kvadratmeter grunnflate.

og luker, og bøteloftet er innreda som klubblokaler med kjøkken, «storsal» og toalett. Huset kan leies av alle som fest- og samlingslokale. Et idrettslag får låne grunnflaten til trening, og det er stadig biler og busser innom for å nyte havsutsikten og se på båter.

En viktig hendelse

Foreningen har en stor bilcamp med kloakktømmingsanlegg og en truck som kan slippe båter opp til 12 tonn. Den har sin egen garasje, hvor klubben har styrerom og verksted i andreetasje.

- For bygda var dette ein drøm som gjekk i oppfyllese. Ein god bekreftelse på detta er uttalelsen frå Mons Nesse da han var 90 år ... det var da viktigaste som hadde hendt i hans levetid, avslutter Jan-Inge Kleppevik.



Forlat brygga og holmen #likefinsomfør

KNBF er med i Hold Norge rent-kampanjen #likefinsomfør, et felles initiativ for å begrense forsøpling og bevare naturen gjennom sommeren 2020. Prosjektet sponses av Handelens Miljøfond, Miljødirektoratet og Grøntpunkt.



Nytt kontor

Nye, lyse, romslige lokaler på Løren er på plass og KNBFs sekretariat har endelig flyttet inn. Her er det ekstra arbeidsplass for tillitsvalgte og frivillige i båtforeningene våre. Her er det kaffe til alle som kommer innom og vil hilse på eller bare komme på en omvisning.

Adressen er Frydenbergveien 46 C

Velkommen!

KNBF-LEDER

Nyt båtlivet – på naturens premisser

Det begynner å gå opp for oss at skal vi fortsette å nyte vår unike natur. Må vi alle gjøre en bevisst innsats for å bevare våre fantastiske omgivelser.

Vi båtfolk har tradisjonelt benyttet vår herlige kystlinje med hav og strand til noe av det mest avstressende man kan tenke seg. Det er her mange av oss fyller vår mentale verktøykasse med energi for en hard vinter og stressende hverdager.

Dessverre er dette i ferd med å endre seg. Våre fjorder og strender er ikke like ren og fristende lenger langs hele vår lange kystlinje. Båtene og skipperne er heller ikke lenger hva de var når de kommer rasende i 50 knopp. Kanskje vi må stoppe opp litt - hva er egentlig det grønne og avstressende båtlivet. Kanskje vi bør lage en «vær varsom plakate» for fritidsbåtfolket!

NRKs store innsamlingsaksjon, TV-aksjonen 2020 (18. oktober), går til WWF og kampen mot plast i havet. Kanskje kan vi gjøre en innsats der også!

KNBF har utarbeidet flere informasjonsfoldere for å hjelpe til for å få et bedre båtliv på naturens premisser.

1. Farlig avfall må ALDRI nå sjø og strand.

- Bruk absorberende materiale som kan suge
- opp søl av olje på land, i båten og i vann.
- Bruk en oljesugepute i bunnen av båten for å hindre at olje blir lenset på sjøen.
- HUSK at oljesugeputer, oljefiller og lignende tilsølte ting skal leveres til godkjent mottak.
- Ved større lekkasje, meld fra til brannvesenet tlf. 110.
- Vær nøye ved fylling av drivstoff, unngå søl av bensin eller diesel.



2. Avfallshåndtering og avfallsplan i båthavna

- Enhver båthavn skal ha en avfallsplan. Den skal være lett tilgjengelig og kjent av alle med båt i båthavna. Her finner du opplysninger om hvordan du skal håndtere ditt avfall på riktig måte. Alle er ansvarlig for å håndtere sitt eget avfall på riktig måte. noe som også kan være at du skal ta det med ut av båthavna og levere det til godkjent mottak selv.
- Ha med sekker til søppel, ta med søppelet hjem. Kast ALDRI søppel på sjøen eller på stranda.



3. På tur i vår følsomme natur

- Støy er også forurensning. Stjel ikke stillheten, freden og roen fra noen.
- Kast ikke avfall, tauverk, plastposer og lignende på sjøen. Det er både miljøskadelig og kan ødelegge en fin tur. Tenk deg en plastpose i kjølevannsinntaket/motorhavari.
- Ta hensyn til fuglelivet. Respekter skilting som viser naturreservater. Vis spesielt hensyn i hekketiden. Du er pliktig til å gjøre deg kjent med lokale restriksjoner.
- Ta hensyn til faststående redskap for yrkesfiskere, oppdrettsanlegg o.l.



- Fisk aldri innenfor 100 meter fra oppdrettsanlegg.
- Meld fra om du oppdage fiskeredskaper som er på vandring og har mistet sin eier. Slike redskaper fanger gjerne fisk og andre sjødyr fortsatt hvor de ender med en sakte død – dette kaller vi «Spøkelsesfiske».
- Bruk gjestebøyer der de er tilgjengelig

4. Tømming av båtoalett

Bruk alltid tømme-stasjoner der de finnes. Ved tømming på sjøen skal dette skje minst 300 meter fra land (gjelder saltvann). Om det ikke finnes toalett i uthavner-grav ned dine etterlatenskaper.

5. Kasserte fritidsbåter

Miljømyndighetene har igangsatt et arbeid for å få destruert gamle fritidsbåter på en miljøriktig måte. Dessverre har nok mange gamle båter endt sine dager på sjøbunnen hvor de blir liggende og forurensning i mange hundre år. Minst 5.000 båter vrakes årlig, men bare ca 1.000 av disse kan det gjøres rede for. Hvor blir det av de 4.000 andre? Fra 1. oktober 2017 kan du levere fritidsbåter på opptil 15 fot, uten innenbords motor på kommunenes avfallsmottak eller andre godkjente mottaksanlegg. Leveringen er gratis, og du mottar også 1000 kr per levert båt om du søker refusjon av Miljødirektoratet. Dette var en god start, men per i dag er vi ikke kommet så mye lenger. Det er fortsatt for få mottaksanlegg som kan ta imot større båter. Vi venter spent på utviklingen videre!

La oss sammen gjøre en dugnad for miljøet og sikre oss et grønt båtliv i fremtiden også!

GOD SEILAS
Med vennlig hilsen
Jørn Fjellsaune,
leder i KNBFs
miljøkomite



MILJØHjørNET

Framdrift for elektriske fritidsbåter

Fredag den 3 juli besøkte KNBF Evoy AS i Florø. Der fikk vi en interessant samtale med Leif A. Stavøstrand som er både grunder og daglig leder.

TEKST: IDAR KRUMSVIK, REGIONLEDER I NORDVEST OG MEDLEM I MILJØKOMITEEN I KNBF

Evoy er en forkortelse for Electric Voyage, og bedriften lever opp til navnet sitt med et mål om å levere helelektriske fremdriftssystemer til nye og brukte hurtiggående båter. Typisk størrelse på båter vil være mellom 20 og 50 fot med installasjon mellom 135 til 800 hk, med rekkevidde på opptil 50 nautiske mil og fart på over 50 knop.

Evoy er ledende både på det nasjonale og internasjonale markedet og har vunnet flere innovasjons- og miljø priser blant annet fra Innovasjon Norge. De tar nå imot bestillinger for nøkkelferdige fremdriftssystemer for båter som er stillegående, rene, bærekraftige og økonomiske.

Det er ikke utenkelig at daglig leder Leif A. Stavøstrand kunne tenke seg å dele erfaringer med Tesla-grunderen Elon Musk. Selvfølgelig kjører Stavøstrand rundt i en Tesla.

Prototypen

Den første prototypen med navnet «Evoy1» ble sjøsatt og døpt av statsminister Erna Solberg i august 2019. Den er på 28,2 fot og er utrustet med 800 Hk el-motor og duoprop drev. I november 2019 satte «Evoy1» ny uoffisiell verdensrekord for seriøproduserte elektriske båter med en oppnådd fart på over 55 knop (100 km/t).

Den største kundegruppen vil i første omgang være profesjonelle næringer, spesielt fiskeoppdrettere, da de får statelig støtte via



Enova. Evoy regner med å levere opp mot 20 innenbordssystemer i løpet av 2020.

Innenbordsmotor 800 Hk

På «Evoy1» er det brukt Power-batterier av typen som er brukt i elektriske busser og ferger. På neste generasjon ønsker Evoy å kunne bruke Energy-batterier som blant annet brukes av Tesla. De veier halvparten så mye og har dobbel energitetthet. Denne type batteri forventes å bli vesentlig billigere etterhvert. KNBFs utsendte fikk inntrykk av at det tekniske fungerer tilfredsstillende på prototypen «Evoy1».

Utenbordsmotor 150 Hk

I andre kvartal i 2021 vil Evoy kunne levere elektriske utenbordsmotorer. Utviklingen

er gjort i et samarbeid med Frydenbø Marine og Hurtigruten som skal bidra med testing av prototypene.

Fritidsbåtmarkedet

For fritidsbåter stiller det seg annerledes. Det er per i dag ingen insitamenter eller støtte fra det offentlige, slik det er for elbiler. Leif A. Stavøstrand mener at staten burde gi like mye støtte til kjøpere av norskproduserte el-fritidsbåter som de gir til kjøpere av utenlandsk produserte el-biler.

KNBFs miljøkomite følger med på utviklingen innenfor utslippsfrie alternativer for fritidsflåten.

Vi er midt i det grønne skiftet, noe som angår oss alle, også fritidsbåteiere- og brukere.

HYDROGEN

Det er mye snakk og mange teorier rundt dette med Hydrogen kontra Liium-ion batterier som energibærere. Her er en enkel forklaring.

De fleste teknologer mente for ti-tolv år siden at hydrogen var fremtidens svar på utslippsfrie energibærere. Men det var før Tesla og litium-ion-batteriet kom på banen og beviste at batterier er bedre til det meste. Det har nærmest «torpedert» bilprodusentenes satsing på hydrogenbiler, med få unntak.

Hydrogen kan lages av fornybar kraft når det er overskudd på strøm. Derfor kan hydrogen være en del av fremtidig miljøløsning på frakting av store tonnasje over lange avstander, slik som skip, hurtigbåter, tog og trailere. I hovedsak blir Hydrogen brukt på brenselceller for produksjon av

elektrisitet til en batteribank som supplerer strøm til elektriske fremdriftsmotorer.

Ulemper: Hydrogen er svært eksplosjonsfarlig om det ikke behandles riktig og det trengs store og tunge tanker selv for å lagre noen få kilo. Virkningsgraden er lav fordi mer enn 50 prosent forsvinner fra strøm via hydrogen til strøm igjen. I praksis er ikke hydrogen mer energieffektivt enn fossile brennstoffer i stempelmotorer.

LITUM-ION BATTERIER.

På grunn av den høye energitettheten har litium-ionbatteriene per i dag ingen konkurrenter for mange viktige anvendelser. Det er enerådende til bruk i mobiltelefoner, bærbare datamaskiner, oppladbare verktøyer, elektriske biler og etterhvert også busser, trailere, båter og fly. Det er investert enorme beløp i utvikling av batteriene nettopp på grunn av disse anvendelsene og

kostnadene for litium-ionbatterier er redusert med cirka 75 prosent siden 2008.

Revolusjonen vi har sett innenfor bærbar elektronikk ville ikke vært mulig uten litium-ionbatterier.

Teknologien er i dag ganske robust og batteripakker for elektriske biler forventes å nå en levetid på opptil 18 år, som er en betydelig forbedring sammenlignet med for noen år tilbake.

Ulemper:

Litium-Ion batterier fungerer best i et relativt smalt temperaturvindu, det vil si i området 0°C til 40°C og derfor er det viktig med effektiv temperaturregulering. Det er også utfordringer knyttet til miljøvennlig produksjon av batteriene. Ofte benyttes for eksempel kobolt og nikkel, med ulemper forbundet med drift av gruvene.

Besiktigelse er blitt Båtsjekken

I årevis har KNBF administrert det som til nå har hatt navnet «besiktigelsesmannsordning». Nå heter det Båtsjekken.



Båtsjekken er et unikt tilbud til medlemmer og andre som vil ha en teknisk kyndig person til å se over båten sin. Hele 130 kompetente båtkontrollører er spredd langs Norges kyst.

For å få et navn på ordningen som er lettere å oppfatte også for nye, uerfarne båtfolk og folk flest, har vi besluttet å omdøpe ordningen til Båtsjekken.

Ikke bare er det enklere å skjønne hva ordningen innebærer, det er et kjønnsnøytalt betegnelse, noe som bare er viktig og riktig i et moderne forbund

som vårt.

Båtsjekken innebærer kontroll av alle sentrale funksjoner og installasjoner som motor, gass- og elektrisk anlegg, skroggjennomføringer og sikkerhetsutstyr. En Båtsjekk gir deg verdifull informasjon om behovene for reparasjoner eller utskiftninger. Prisen er 600 for medlemmer og 950 for ikke-medlemmer.

Et personlig medlemskap i KNBF koster bare 375 kroner, og da får du tilgang til alle medlemsfordelene våre. Hvis du ikke allerede er KMBF-er, meld deg inn!



Sikkerhetskampanje

Virusrestriksjoner og hjemmesommer har ført til rekordmange båter på fjorden. Med sin kampanje vil Sjøfartsdirektoratet informere om tiltak for en trygg og trivelig båttur. «Trygg i båt» har både nye og erfarne fritidsbåtbrukere som målgruppe.

Som en del av kampanjen har folk fra Sjøfartsdirektoratets 16 tilsynskontorer besøkt norske småbåthavner for å prate med båtfolk om sikkerhet. I tillegg er informasjonsbrosjyren "Trygg i båt" sendt ut til et

stort antall husstander langs hele norskekysten. Brosjyren gir råd om sikkerhet i båt, en oversikt over sjømerkene og informasjon om regelverket knyttet til fritidsbåter.



NORGES STØRSTE BÅTFELLESSKAP

Kongelig Norsk Båttforbund er Norges største og eneste landsdekkende interesseorganisasjon for fritidsbåtbrukere. KNBF har doblet antall medlemmer de siste 8 år og vi er nå 47 100 medlemmer fordelt på 383 medlemsforeninger samt personlige medlemmer. Vi arbeider for et bedre båtliv på naturens premisser. KNBF er en sammenslutning av båtforeninger, båtklubber, lag og personlige tilsluttede medlemmer. KNBF er en ikke-fortjenestebasert, frivillig, ideell og allmenntilnyttig organisasjon.

NOEN AV FORDELENE:



Juridisk førstehjelp



Gunstig båt- og foreningsforsikring i Norske Sjø



Telenor Kystradio: Rabatt på VHF-radio, kurs, lisens



Sikkerhetsbesiktigelse av båt



20% rabatt på WiMEA trådløs dødmannsknapp



3 utgaver av Båten Verden pr. år



Hjertestarter til medlemspris



40-50 % rabatt på fortoyngsmateriell fra Erling Haug

Det lønner seg å ta del i Norges eneste og største interesseorganisasjon for båtfolk! Her er noen av fordelene for deg som privatperson. Flere, samt fordeler for båtforeninger, finner du på knbf.no.