



Havnen ligger i dag i et av Norges største utbyggings-områder Hinna park, og det har skjedd en utrolig forandring på de siste 50 årene.

Historien om Jåttåvågen båtforening fra 1968 til 2018

av Svein Olav Joakimsen

16. juni 2018 feirer Jåttåvågen båtforening sitt 50 års jubileum. Derfor synes styret at det er på sin plass å skrive ned historien til foreningen, noe som aldri før er gjort.

Mye av stoffet er hentet fra Stavanger Aftenblad sitt arkiv, fra styredokumenter og referater, og ikke minst fra foreningens egne medlemmer. Det kan forekomme feil mht årstall og hendelser, men i det store og hele tror vi at fremstillingen gir et riktig bilde på aktiviteten i Jåttåvågen båtforening gjennom 50 år.

Vi vil også rette en stor takk til Per Magne Vølstad som har gitt oss sin fars svært innholdsrike fotoarkiv fra den første tiden i foreningen og frem til nittitallet.





Havnen har vært på flyttefot 2 ganger, i 1972 fra "søppelfyllingen" til dokken der Ekofisktanken ble bygget og 20 år senere, i 1991, til nåværende plassering på Boganeset.

Historien på 1-2-3

Foreningens historie kan deles inn i tre epoker. Den første fra stiftelsen i 1968 da foreningen skiftet navn fra Hinna og omegn båtlag til Jåttåvågen båtforening. Da lå havnen bak en fyllingsmolo bak det som ble kalt «skitkaien» og antall båter var ca 60 - 70 stk, for det meste motorbåter på 20 - 24 fot.

I 1971 ville Selmer bygge en stor lagertank, "Ekofisktanken" på stranden ved siden av havnen. Det gikk raskt i orden mot at foreningen kunne overta bassenget som båthavn. Allerede i 1972 kunne foreningen flytte båtene over i den nye havnen som kunne romme ca. 5- 600 båter. Her fikk også båter fra Vaulen en ny og bedre kaiplass. I tillegg beholdt man den første havnen og la ut to brygger der. Foreningen ble etter hvert en av Norges beste båthavner og alt var bare fryd og gammen.

Men i 1991 ønsket NC å utvide sin virksomhet og da trengte de området til havnen. Det var greit for foreningen mot at kommunen/NC skaffet en tilsvarende havn i bydelen. Dette skulle vise seg å bli vanskelig og flere alternativer ble utredet. Det medførte mye bråk og mye presse, ja foreningen sto i en periode i fare for å bli oppløst. Men tilslutt kom man til enighet og havnen ble bygget på Boganeset på det som ble kalt Klubben. Havnen ble ikke like stor som ønsket, ca 100 plasser mindre. Fra da av har det vært ganske stille i pressen om foreningen. I dag fremstår Jåttåvågen Båtforening som en topp moderne og veldrevet båthavn integrert i det som er et av Norges største utbyggingsområder, Hinna park.



I 1968 lå hvnen like ved Stavanger kommunes fyllplass i Jåttåvågen. Her krelte det med rotter og forholdene var svært "primitive" Kaier fantes ikke , bare noen hjemmespikrede planker som ble skylt vekk ved stormflo.

Årene før etableringen av Jåttåvågen båtforening.

Fra gammelt av lå det en brygge rett innenfor Klubben som tok imot drit fra Bergenske utedoer på stedet som ble kalt «Skitbrygga». Det var også mange båtstøer som hørte til gårdene som lå rundt Jåttåvågen. Disse hadde båtene liggende utenfor den første moloen, de siste lå helt frem til 1985 da området ble fylt ut. På Boganeset, der havnen ligger i dag, lå det flere hytter og det var noen båtstøer og en strand. Allerede i 1965 lå det båter i det som omtales som den første havnen i Jåttåvågen. Den lå like ved Stavanger kommunes søppelplass hvor det også var en fyllingsmolo for å holde de verste bølgene og vindrásene i sjakk fra sør-øst vinden som herjet i Gandsfjorden.

Havnen var preget av at hver mann hadde sin båt, noen laget sin egen spinkle brygge og måtte sørge for det meste selv. Båtene som ikke fikk plass langs kanten inne i bukten ble lagt på svai med et anker eller en stor stein som eneste feste i bunnen. Det var ikke alltid godt nok på sandbunnen, så det var ikke uvanlig at de slet seg og havnet inne på sandbunnen i Hinnavågen. Båthavnen kalte seg, etter det som er omtalt i Aftenbladet, for Hinna og omegn båtlag.

I havnen var det stort sett folk fra Hinna, Jåtten, Gausel, Boganes og Vaulen som hadde båtene sine. Mao var det lokale som hadde fått legge båten sin på det som var en kommunal tomt hvor det pågikk utfylling av masse i tillegg til søppelfyllingen. Den gangen var Hinna og Jåtten preget av mange gårder, beitende dyr og jordbruk. Men det var også startet bygging av flere nye boligområder. Dette var starten på det som i dag omtales som Hinna bydel.



Slik kan Stavangers småbåthavner bli utbygget om planene fra det kommunale småbåthavnutvalget følges. I den femårsplanen som utvalget har lagt fram er de fleste av disse utbyggingsprosjektene tatt med.

Faksimile fra Stavanger Aftenblad i 1968. Det var på denne tiden stor mangel på båtplasser, noe kommunen ville bedre på.

Det var stor mangel på båtplasser i Stavanger

Med økt levestandard kom ønsket om egen båt for mange familier. Hytter var dyre, så det var billigere å satse på båtlivet. Ryfylke fristet med sin flotte natur, øyer og fjorder og mange nydelige natur havner. Men så var det å finne en båtplass da? Behovet var så stort at Stavanger kommune så seg nødt til å utrede flere aktuelle områder hvor folk kunne få tilbud om en båtplass. Hillevågsvannet var allerede fullt og på Sjølyst kunne man se langt etter en plass til seilbåten sin. Kommunens øyne falt på Jåttå/ Hinna området hvor det kunne etableres en båthavn som virkelig kunne romme mange båter. Det ble snakket om en havn som kunne ta rundt 2000 båter. Det var også flere andre steder som ble utredet og det faglige småbåt-rådet og Stavanger havnevesen hadde det travelt med å dra på befaringer. Dette var kanskje den foranliggende grunnen til at det i 1968 ble etablert en ny båtforening som skulle hete Jåttåvågen båtforening.



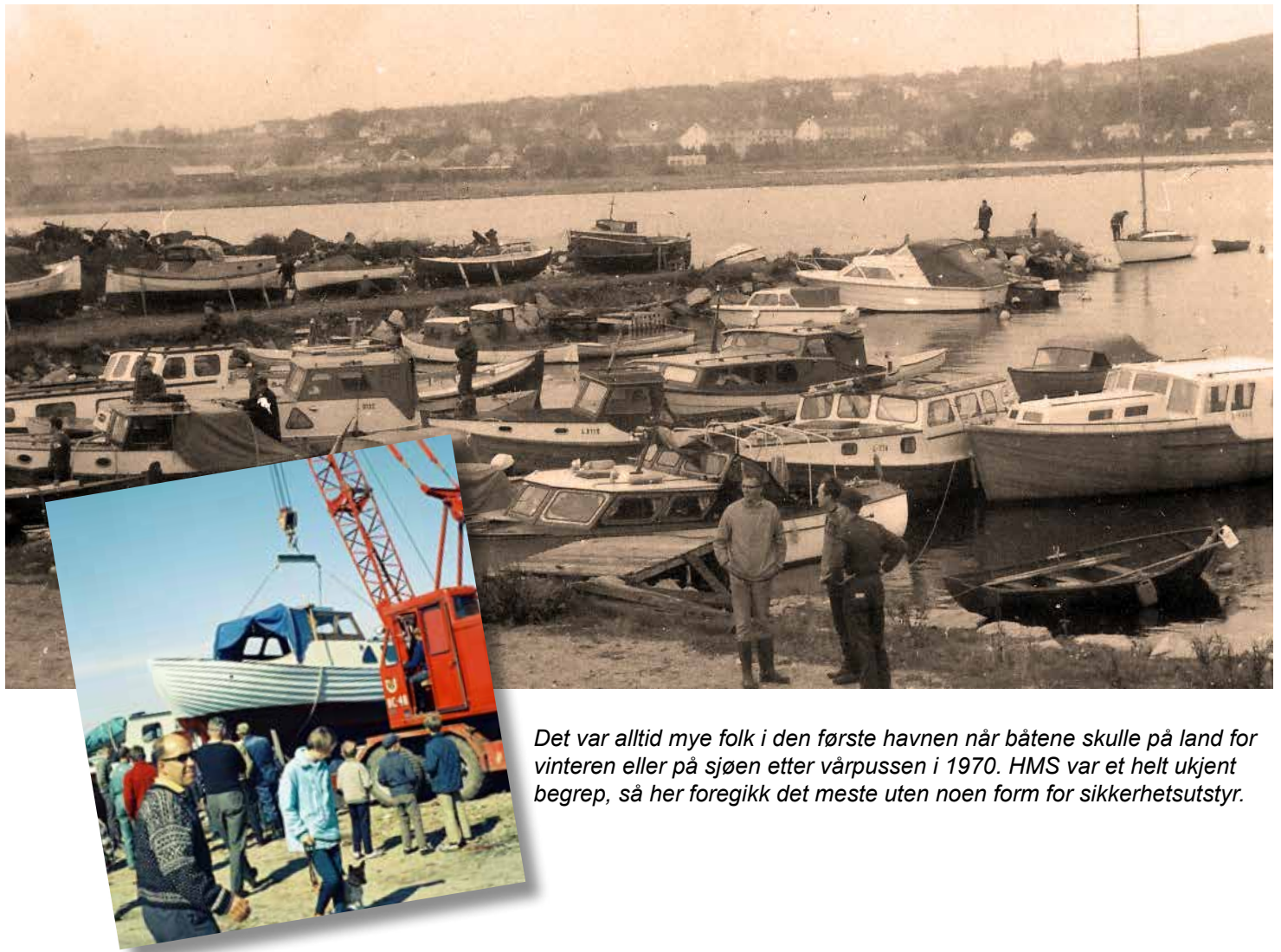
Faksimile i Aftenbladet etter den første generalforsamlingen i januar 1970. Tegning av Imsland ifm. at noen lesere syntes at havnen lå alt for langt vekke fra byen. Båten ville aldri bli brukt.

Etableringen av Jåttåvågen Båtforening i 1968

Foreningen ble etablert av mange av de som tidligere var med i Hinna og omegn båtlag. Dette var kjernen i medlemsmassen. Noen mente at Jåttåvågen lå så langt ute på landet at det kun var de lokale som ville ha glede av havnen, og i avisen kunne man finne leserinnlegg som stilte spørsmål om båtene ville bli brukt når de måtte dra helt fra Tasta eller Våland.

Og når sant skal sies, så var ikke forholdene tilrettelagt for at så mange nye båter kunne legge seg i havnen. Det var svært værhardt og det var begrenset plass for opplag om vinteren. Forholdene var ganske primitive i forhold til mange av de mer etablerte havnene i området. Og ikke minst så lå Stavangers søppelplass som nærmeste nabo, og her krydde det med rotter. Men Stavanger kommune hadde store ambisjoner for området, både når det gjaldt etablering av industri og båthavn. Noe av det første Stavanger kommunen fikk innført i foreningen var betaling av båt feste og leie av området foreningen disponerte til kommunen. Dette ble det i første omgang bråk om da man i Jåttåvågen mente det var gjort så mye dugnadsarbeide at dette ikke kom på tale, men etter noen møter roet det seg og man ble enige om å betale vanlig festeavgifter.

Foreningen var nå etablert, så da måtte styret finne veien videre for medlemmene. Det første styrets sammensetning på årsmøtet i 1969 var: Formann Magne Bakka, Nestformann Karl Hinna, kasserer Per Vølstad, sekretær Kjell Hoff og havnesjef Th. Thommassen. Styremedlemmer ble Harald Vareberg, Åsmund Bryn og havnekomiteen besto av Per Stangeland, Torolv Vølstad og Lars Lofthus. Før årsmøtet redegjorde også Stavanger småbåutvalg ved Roald Topdal, for komiteens arbeid og planer for utbygging av småbåthavnene i Stavanger-området.



Det var alltid mye folk i den første havnen når båtene skulle på land for vinteren eller på sjøen etter vårpussen i 1970. HMS var et helt ukjent begrep, så her foregikk det meste uten noen form for sikkerhetsutstyr.

Båtopptak i Jåttåvågens første havn (1970)

Opptak av båter om høsten og utsetting om vårene var store begivenheter for båtfolket. Jåttåvågen hadde ikke egen kran for opptak, så derfor måtte man leie en stor mobilkran. Den gang måtte alle båteierne stille opp samme dag for å få båten på land, så da var det bare å legge seg i kø for tur. HMS var et ukjent begrep, dette var før oljealderen. Når båten var på land og var støttet opp, så var det å skrape bunnen ren for skjell og annet som hadde grodd under kjølen før man pakket båten inn med presenninger for å motstå de verste vinterstormene. Høytrykksspylere fantes heller ikke. Alle så frem til våren og vårpussen for å gjøre båten klar for en ny sesong på fjorden. Den gang gjorde eierne det meste selv, eller kanskje hadde man en som kjente en som kunne fikse motoren eller bygge et overbygg. De fleste båtene var av tre, og det var et materiale som skulle pusses, lakkeres eller males. Båtfolk var ofte veldig nevenyttige karer som mestret det meste enten det var å blande eget bunnstoff eller å lage noen nye finurlige løsninger ombord. Oppfinnsomheten var stor og det samme var samholdet. Folk hjalp hverandre og det fantes alltid en løsning. Det var kanskje ikke alle båtene som kunne betegnes som «skjønnheter», men gleden over båtlivet overskygget slike bagateller. Man var glad for at man i det hele tatt eide en båt og ikke minst hadde en båtplass. Og når kona og ungene kom og skulle være med på årets første tur, så var lykken fullkommen for foreningens mange «kapteiner».



Bilde fra 1969. Det kan blåse kraftig i Jåttåvågen. Kastevindene fra Lifjellet over Gandsfjorden blåste flere ganger båtene som lå på svai på land inners i bukten. Heldigvis var det sandstrand, så skadene var ikke store. Kastevindene kan fremdeles forårsake at båter på land velter, så i Jåttåvågen må man fortøye og sikre båtene godt.

Vær og vind i Gandsfjorden

Det har alltid vært værhardt i Gandsfjorden. Med de høye fjellene på Dale siden og den lave kysten på Hinna siden har dette skapt kraftige kastevinder som kunne gå hardt utover båtene i havnen. Storm fra sørøst i kombinasjon med springflo kunne mange ganger hive båtene opp i fjæresteinene eller de slet seg og drev inn på sandstranden i Hinnavågen. Da gikk medlemmene «mann av huse» for å redde det som reddes kunne, og alle hjalp hverandre hvis ulykken skulle være ute. Værforholdene ble et argument mot å legge havnen på Boganaset i 1991, men med en solid molo så har dette stort sett gått greit, men båteierne har alltid fått beskjed om å følge ekstra godt med når det meldes uvær.



Båten ligger på land innerst i bukten, så da var det bare å vente på flo sjø slik at man kunne få den ut og "tøffe" tilbake på plass.



Dette bildet er fra den første pelingen for å lage bassenget for byggingen av Ekofisk tanken i 1971.

1971 var året da olje industrien gjorde sitt inntog i Jåttåvågen.

I forbindelse med utvinningen av olje på Ekofiskfeltet kom man frem til at en kjempestor tank i betong var løsningen for lagring av olje i Nordsjøen før den ble fraktet videre med tankskip. Byggingen skulle starte umiddelbart da tidsrammene var korte. Det første stedet man ville legge byggingen var i Dirdal, innerst i Høgsfjorden. Men da ble det ramaskrik i Gjesdal kommune siden kommunestyret der ikke var informert om dette og da måtte man finne et alternativ. Stavanger kommune sto klar med åpne armer og foreslo Jåttåvågen.

Kommunen hadde lært seg at her gjaldt det å handle raskt, hvis man skulle henge med i den «amerikansk pregede» oljebransjen. Og ikke minst, dette var en vinn- vinn situasjon for alle, kommunen, båthavnen og for utbyggeren.

Etter grunnundersøkelser ble Jåttåvågen valgt, da det innfridde alle kravene byggherren hadde. 4. juni ble kontrakten med Stavanger kommune undertegnet. Kommunen sikret seg en småbåthavn for ca. 500 båter som gjenytelse når anlegget var ferdig og den skulle ligge i den tidligere dokken til Ekofisk tanken. Rekkevidden av denne kontrakten kjenner Jåttåvågen båtforening godt, som senere fikk flytting ifm bygging av Condeep-plattformene.

Først 14. juni 1971 vedtok Stavanger bystyre formelt avtalen ang. byggingen. Da hadde allerede arbeidet med tørrdokken startet med planering. Uken etter var man i gang med spuntveggen som skulle holde vannet ute. Så gikk det for fullt med mudring og klargjøring av den 110 x 110 meter byggegroppen bak den 300 meter lange spuntveggen. Hele sommeren pågikk arbeidet i Jåttåvågen, mens det lokale næringslivet i Stavanger-området ble tildelt del kontrakter til arbeidet. Og ikke minst, arbeidet med tanken kom i en periode med lav aktivitet innen byggebransjen i Stavanger-området, og på topp hadde beskjeftiget anlegget nærmere 800 mennesker.

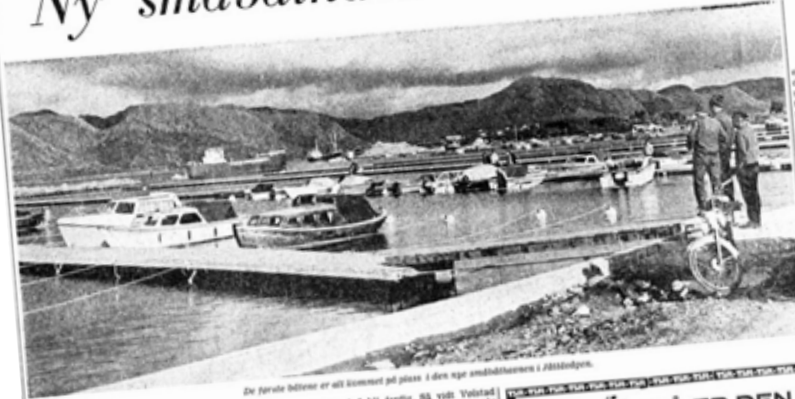
Aktiviteten pågikk nærmest dag og natt for å bli ferdig til midten av august, da selve bygge arbeidene skulle starte. Ett års leveringstid hadde man med ferdigstilling, til 1. august 1972. For Jåttåvågen båtforening betød dette at en stor spuntvegg lå tett på havnen, men med utsikt til en ny og topp moderne havn i 1972, så var sikkert dette å leve med.

Endelig - ny havn

I juni 1972 kunne man endelig flytte båtene over i den nye havnen der Ekofisk tanken ble bygd. Dette var en ny tid for foreningen som hadde levd ganske kummerlig i lang tid. Havnesjef Per Vølstad kunne stolt vise frem havnen og de 5 flytebryggene som var første trinn. Det ble også lagt ut enda 2 brygger, men disse skulle andre disponere. Havnen skulle teoretisk ha plass til ca. 400 båter, i praksis var det 350. Dette var mer enn nok plass for Jåttåvågen båtforening, i første omgang. Noe av det mest kritiske for den nye havnen var adkomsten, som var under all kritikk. Man manglet også utfylling av moloen for å skjerme havnen mot sør/øst vind og bølger.

Dette var også kritisk for havnen i den første fasen, da den lå åpent til mot Gandsfjorden. Det sto mye igjen som måtte komme på plass i havnen, noe Stavanger kommune hadde store planer om.

Ny småbåthavn tatt i bruk



En første bilens er all kommet på plass i den nye anslidshallen i Hållodgen.

Batistik som søkker til Jætt-
tjener som med stor glæde på det
som ud skæjer i balthavene. — Det
er lagt ud fem stykker, og
vi regner med at alle disse
meninger skal ha kommet still kald
i løbet af to uger, som For Valdet
— som er havneplad i den nye
balthavene.

Det er lagt ud fem stykker for
balthavene, og det skulde to-
retinsk gi mig ud 400 biter. Men
i praksis gi mig ud 400 biter. Men
og 300, som Valdet. Den skal
vi gi stykker til. Den skal

Man vender og på sit møde

skil sig herlig. Så vidt Vedstads
købmester vil ansejere det og så
som begynder spørgningen for
vareoverblikket. Det skal kjøves
størst for dem til møden. Kanakje
kan det være arbeidet komme i gang
og om endrede tid.

Det er ikke forvaring i leg-
gense ved de to yttreste byg-
gense for møden er klar, som
Vedstads. Men skal byggenes
før i dag — uten bekræftning —
vil det ikke blive som den det
skulle blive op og dag.

ONNY SE BRETTEN • 1



5 SUZUKI 50
2,5hk. fem gear
egen oljetank
mye utstyr

Phillips ikke inn i DSD

[illegible]

*Faksimile fra
Aftenbladet i 1972
ifm åpningen av ny
havn.*

NÅ ER DEN KOMMET...
 Pris kun 14.900,- basant,
 inkl. avg. og 36 mnd.
 Pr. mnd. kr. 500,-

SUZUKI 50

**2.5hk. fem gear
egen oljetank
mye utstyr**

THOR S. ROVIK:
 JORDAN - SANDNES
 Tel. 43 60 00, Sandnes og vnr. 01. 16
 02. 45 03.01 - 45 03.02
 Kva koster innlever 02 kl. 19.00



Foto over de nye bithusen i Åltangen, sett sørøst. En ser den gamle bithusen i bakgrunnen, med appelpjålesen mellom de to

Kloakk i havnen og misnøye med fremdriften.

Havnesjef Per Vølstad var svært misfornøyd med fremdriften i havnen og med Stavanger kommune for at de ikke kunne skaffe det mest elementære for driften som vann, strøm, telefon og en liten bod til verktøy og redskap. Man måtte springe over til gamle havnen for å ringe. Frustrasjonen besto også i at man ikke fikk uttale seg om situasjonen i de rette fora i tillegg til at det var gjort en del grove tabber ved selve byggingen av havnen som f.eks. at bryggene var lagt for tett, de som monterte bryggene brukte feil bolter for feste til betongkanten og at vektene som fjæret fortøyningen løsnet. Kaikanten var også i det laveste laget, under stormflo seg vannet inn på plassen og skylte ut massen som var kjørt på her. Men det som skapte mest oppmerksomhet og frustrasjon var at kommunen hadde lagt et kloakk utløp i havnen og som lå på grunt vann. Det ble sagt at dette var overløpsvann, men det kunne Per Vølstad avkrefte med håndfaste bevis. Problemet for kommunen var at det ikke forelå noen reguleringsplan for området, derfor tok alle avgjørelser lang tid. Denne planen kom ikke før på 80 tallet.



Havnen ble etterhvert en fin havn, men det tok tid. Mye var galt i den første tiden, og det var ikke alltid at Jåttåvågen var første prioritet i kommunen når ting skulle utbedres.

Båtene blir større.

I den gamle havnen var båtene i gjennomsnitt mellom 18 - 25 fot. Det var få båter som var større, så det var derfor enkelt å planlegge plasseringen i den nye havnen. Men på denne tiden begynte de såkalte «havseilerne» å bli populære. Det lå allerede flere på Sølyst, men denne havnen var full, så nå søkte de mot Jåttåvågen. Dette stilte nye krav til foreningen og kaiene og deres forankring. Vinden kunne være ganske hard og store seilbåter hadde mye vindfang. Derfor hastet det med å få på plass en fyllings molo som kunne skjerme for vind og bølger.



Sølyst var fylt opp med seilbåter, så nå kastet man øynene på Jåttåvågen for å få plass til de stadig større havseilerne. En ny epoke for båtfolket. Faksimile fra Stavanger Aftenblad

Jåttåvågen Båtforening bygget landets første portal kran

På grunn av at båtene ble større og at mengden båter hadde øket ble det snart behov for å finne en mer rasjonell løsning på hvordan man kunne få landsatt og sjøsatt båtene. Igjen var det Havneshjef Per Vølstad som var primus motor for å utvikle og få produsert en hydraulisk portalkran til havnen. Han hadde jobbet i flere år med prosjektet, og styret mente det ville være økonomisk overkommelig å investere i en kran som kunne løfte 7 tonn. Dette ville gi store tidsmessige besparelser under opptak og en mye enklere videre transport av båtene som alle hadde forskjellig skrogform. En ferdigbygget kran var stipulert til å koste mellom kr. 110 - 160.000,- noe som var en svimlende sum, men bygget man den selv var kostnadsrammen på kun 35.000,-

Disse kranene fantes allerede i Amerika og i Sverige og Danmark, men ingen i Norge. I tillegg til selve kranen og traktor til å dra den, måtte det bygges en rampe som båtene kunne kjøre inn i for å bli heist opp, eller satt ut. På generalforsamlingen i oktober samme år ble bygging av kranen vedtatt. Man trengte også et lån i banken for å realisere planene, og det gikk i orden mot at medlemmene i styret personlig kausjonerte for dette. I 1984 ble det kjøpt inn en splitter ny selvkjørende Wise portalkran som kunne løfte båter opp til 20 tonn. Prisen var sikkert den gang formidabel, den kostet kr 641.415,- og dokken kostet 45.000 så dette var en meget stor investering for foreningen. Men alt ble betalt med foreningens egne midler og kranen er fortsatt i full drift i 2018.



Per Vølstad var primus motor bak landets første portalkran. Han bygget også en modell før den ble enstemmig vedtatt på generalforsamlingen i 1973



Havnen lå i et av landets mest aktive industriområder.

Da Stavanger kommune planla Jåttå og Hinnavågen i 1968 så de for seg et grøntområde med park, campingplass og båthavn. I 1973 så det ikke slik ut. Etter at Ekofisk tanken var slept ut fikk Aker leie området mot Hinnavågen. På den andre siden var det ilandføring av sand, ja hele området så ut som en gigantisk byggeplass med båthavnen liggende midt i. Dette førte til mye støv og støy og ikke minst var naboene begynt å klage. Det ble også sendt klager fra foreningen til NC om at båtene ble nedstøvet, da støvet ga rustskader. Det ble gang på gang lovet bedring, men det var været som styrte støvet, og det styrer ingen. For kommunen var dette verdifulle arbeidsplasser for regionen og de fikk mange prosjekter bygget som kompensasjon for leie av området i 5 år. Et av disse var båthavnen, men det ble også laget en avløpsplan for Hinnavågen. Det ble i 1973 garantert av kommunen at det ikke skulle bli mer virksomhet innen plattformbygging etter denne perioden. Men allerede 4 dager senere fikk NC et nytt oppdrag og spørsmål om utvidelse kom opp. I 1974 ble det inngått avtale om opparbeidelse av området rundt båthavnen og en kloakkledning. Og slik fortsatte det, kommunen kunne ikke lenger si når avtalen med NC ville bli avsluttet og det endte i en rettsak som beboerne i området tapte. I 1985 ble det utarbeidet en ny reguleringsplan for området. Konklusjonen var at «et løfte var ikke et løfte» ikke når det kom til arbeidsplasser og inntekter til kommunen. NC var en stor og viktig bidragsyter til kommunen på denne tiden. De sørget for at mange av de planlagte prosjektene kommunen hadde ble realisert og bygget som kompensasjon for bruken av Jåttåvågen. Som en liten kuriositet kan det også nevnes at det i 1973 var en aksjonskomite som sammen med kommunen hadde ønsket om å bygge enda en havn, Hinna båthavn med plass til 500 båter, når NC sin avtale gikk ut. Men historien ble annerledes, NC utvidet sin aktivitet og fylte ut dette området. Interessant å tenke på da kommunen i 1991 prøvde å flytte Jåttåvågen båtforening til det samme området.



DeHavnen lå inneklemt mellom noen av verdens største byggverk, Condeep plattformene. det kunne gi utfordringer med både støv og støy.

Dugnadsånd

Jåttåvågen Båtforening har i sine lover fra 1969 en paragraf som sier at medlemmene må stille opp på dugnad. Det kommunen ikke leverte ble ofte gjort på dugnad, og mange av medlemmene stilte opp. Men ikke alle. Derfor ble det tidlig innført et gebyr for manglende oppmøte. Gjennom årene har man sett at medlemmene har forskjellig tilnærming til båten sin og foreningen. For noen er båt en hobby, det er folk som trives i havna og i miljøet. Men de aller fleste ønsker en båt de kan bruke i ferien og når det er fint vær. Sånn er det bare, derfor er det i stor grad den første kategorien som har dannet kjernen i foreningen innen styre og stell. Det er mange å takke for at foreningen er blitt det den er blitt opp gjennom årene, både blant styre og de frivillige i drifts gjengen, men også ildsjelene som har brukt mye av sine krefter og fritid for at man skulle oppnå de målene foreningen satte seg.

Marina med drivstoff og båtutstyr

I juli 1973 kunne FINA marina åpne et anlegg i Jåttåvågen, men det var midlertidig. Avtalen var at det var foreningen som skulle drifte anlegget, derfor ansatte man en person til dette. Her kunne båtfolket kjøpe bensin, diesel og smøreolje til båtene. Dette anlegget var plassert på en lekter i første omgang, slik at det var lett flytte ved behov. Nå kunne man fylle drivstoff i egen havn og slippe å gå til Hillevågsvannet eller enda lengre vekk for å bunkre. Lekteren skulle på sikt få en større og mer permanent marina på plass hvor man også kunne kjøpe utstyr til båten.

Men slik skulle det ikke gå, det viste seg at omsetningen ble for lav slik at personen som skulle betjene anlegget ble sagt opp og anlegget ble kun betjent på lørdagene av foreningens medlemmer. Prøvetiden var 1 år, og etter dette forsvant dette tilbudet.

I 1979 kom også Sørbø marina inn i havnen hvor de hadde både salg og verksted for båter. De la beslag på mye plass og til sist endte det med en konflikt med foreningen hvor sistnevnte ønsket at de skulle flytte til et annet sted i havnen for ikke å hindre driften. Etter dette forlot de havnen.



I en periode på 70 tallet kunne man finne både drivstoff og båtservice i havnen.

I 1976 ble Stavanger båtforeningers fellesråd opprettet

Jåttåvågen båtforening hadde lenge ivret for at foreningene i distriktet skulle etablere et felles fora for å ivareta felles interesser. Allerede i 1973 sendte Jåttåvågen ut en invitasjon om et møte til de andre foreningene, men kun 2 av 10 svarte på henvendelsen og dermed ble dette lagt på is. Men i 1976 hadde tanken fått modne og Småbåtrådet ble opprettet. Rådet skulle drive PR for båtsporten, skaffe økte bevilgninger, løse felles problemer, utgi et felles organ, tilrettelegge arbeidet for kampanjer og aksjoner, være et rådgivende organ for foreninger og myndigheter og bedre kommunikasjonen med det eksisterende småbåt utvalget.

Ønske om eget klubbhus

Jåttåvågen båtforening gikk allerede i 1974 sammen med Rogaland jeger og fiskeforening om å bygge eget klubbhus. De to foreningene hadde til sammen 1200 medlemmer og søkte om et fellesanlegg på ca. 300 kvm. Svaret fra bygningsrådet ble nei. I denne saken var det først og fremst hensynet til NC som avgjorde da bygningsrådet mente at de ikke kunne ta stilling til dette før leiekontrakten med NC utløp. Senere ble et klubbhus bygget og som fungerte frem til havnen ble flyttet. Dette er i dag Gandsfjord seilforening sitt i dagens havn. I 1991 overtok foreningen administrasjonsbygget til Botne og Forsand sandtak ved innkjøringen til havnen. Dette er i dag klubbhus og møtelokale for foreningen, men det leies også ut.

En av regionens beste båthavner

På slutten av 70 tallet og gjennom hele 80 tallet ble foreningen sett på som en av de best drevne i regionen og i landet. Det var nå ca. 450 båter i havnen, man hadde fått på plass infrastruktur, styrer kom og gikk etter valg, dugnader ble gjennomført og alt gikk på skinner. Det hadde vært nesten umulig å skaffe båtplasser på begynnelsen av 80 tallet, men på slutten endret dette seg. Det var bygget flere havner og det var også blitt markant dyrere å ha båt liggende både på sjøen om sommeren og på land om vinteren. «Hyttefolket seilte båtene sine innover i Ryfylke og lot dem ligge der», var en av begrunnelsene for at det ble mindre pågang. Man kunne få plass på dagen, noe som var helt utenkelig tidligere og som også skulle bli det på 2000 tallet.



NC skal utvide - båthavnen må vike!

Onsdag 9 januar sto denne overskriften i Stavanger Aftenblad, noe som skulle innlede den mest dramatiske perioden i foreningens historie. NC ventet en dobling av omsetningen og trengte derfor mer plass. Kommunen var positivt innstilt til dette og båtforeningen med formann Svein Inge Berentsen ble orientert om planene. Beslutningen kom ikke som et sjokk, da man hadde sett at noe slikt kunne komme. Foreningen var derfor ikke negativ til planene, men de presiserte at det måtte finnes et nytt sted i nærheten å lage en ny båthavn som kunne romme de ca. 600 båtene som lå i havnen. Ulike alternativer ble nevnt, men ingen ble pekt på konkret.

Jåttåvågen Båtforening var på dette tidspunkt en av regionens best utbygde havner, derfor mente både kommunen og foreningen at de sammen måtte finne et alternativ.

Dette var begynnelsen på en omfattende diskusjon om plassering og adskillige spaltemeter i Stavanger Aftenblad og andre medier.

NC må kjøpe ut båthavnen

Nyheten om flyttingen slo ned som en bombe i foreningen, Sinnene ble satt i kok og medlemmene nektet å flytte til midlertidige havner. De stolte ikke på kommunen, da foreningen allerede 3 - 4 år tidligere hadde sett at NC kanskje ville utvide sin virksomhet. Men dette innspillet var forsvunnet. Foreningen var redd for at kommunen ville spre båtene til andre havner mot en lovnad om at de skulle finne et alternativ. Men foreningen sto på sitt og nektet å flytte før man hadde funnet et permanent alternativ. NC var innstilt å bekoste flyttingen, men kommunen måtte peke ut den nye plasseringen. Og med dette var vel det som må kalles foreningens mest dramatiske epoke i gang.



Faksimile fra Aftenbladet. Meldingen som kom på trykk i Aftenbladet ifm utvidelsen til NC og flyttingen av havnen i januar 1991

Alternativene for ny båthavn

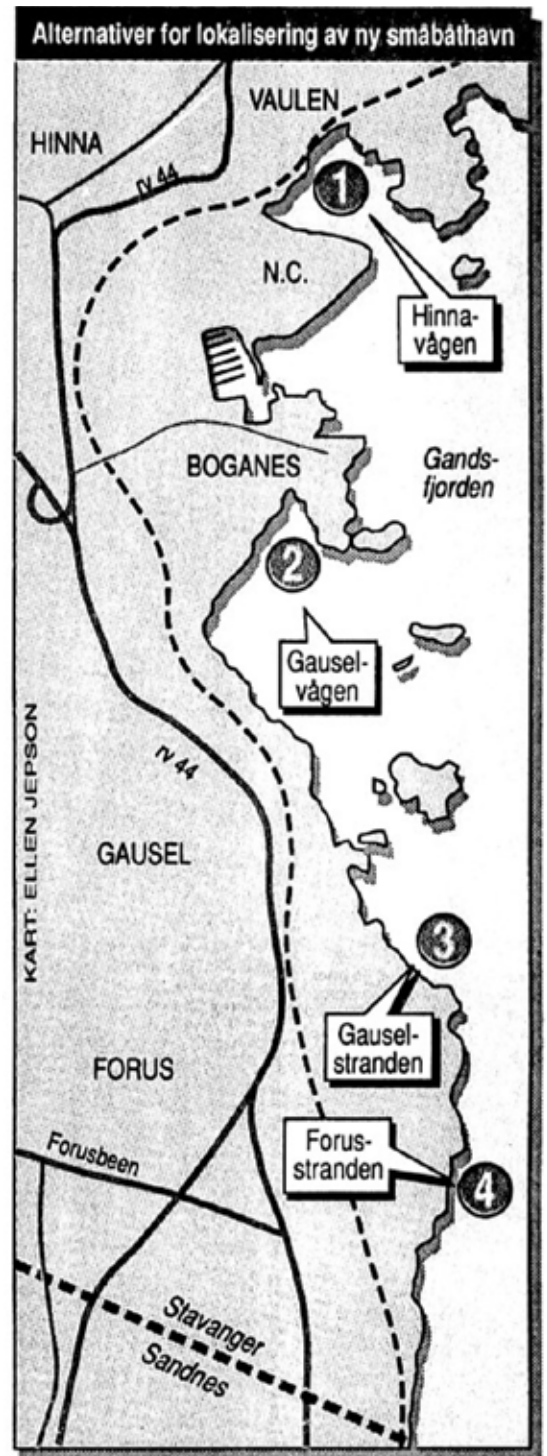
Stedene som først kom opp var Hinnavågen, Gausel vågen og Forusstranden. Kommunen var innstilt på å finne et sted innen bydelen. Uansett valg så innså kommunen at dette kom til å skape bråk fra naboene og det kunne bli dyrt. Foreningen sto på sitt og sa at flyttingen var kommunens sitt problem, da det var de som lot NC utvide. Kommunen lette med lys og lykter for å finne en løsning, for NC hadde hastverk. Hvis de ikke fant en løsning var de livredde for at NC kunne flytte virksomheten ut av kommunen. Det ville bli et stort nederlag og ikke minst tapte inntekter og arbeidsplasser. Og ikke ville det bli billig med en flytting heller, man regnet med at det fort ville koste 10 - 20 millioner, med fyllingsmolo, kaianlegg, forankring, vei, vann, kloakk, strøm osv. Kommunen og båtforeningen så for seg Hinnavågen som et godt alternativ etter å ha vurdert de to andre mulighetene. Men dette skapte ramaskrik fra både grunneiere og naturvernere, så nå var gode råd dyre. 530 båter skulle flyttes nærmest omgående, og det så ut som en spredning av båtene til andre havner var uunngåelig. Og da var Jåttåvågen Båtforening redde for at dette ble en permanent løsning og at foreningen som hadde brukt millioner av kroner og tusenvis av dugnadstimer, skulle bli oppløst.

Hinnavågen seiler opp som favoritt

Daværende ordfører Tore Nordthun tonet flagg og mente at Hinna vågen var det beste stedet å flytte havnen til. NC hadde gjort et grundig arbeide med å planlegge veien til området og alt så mye enklere ut. Også Hinna bydelsutvalg gikk inn for at havnen kunne flyttes til Hinnavågen. Men, bråket var ikke slutt med dette, Hindal gård protesterte høylytt og sa at de ble sperret inne og senere skulle flere i kommunen komme til samme oppfatning pga naturvern interesser. Saken var fastlåst. Nå begynte også flere leserinnlegg i Aftenbladet å foreslå alternativer som havn utenfor Hillevågsvannet og å utvide Lundsvågen på Bjørnøy.

Jåttåvågen båtforening var et hett tema i avisspaltene og på folkemøter i denne perioden.

Foreningen sto fullt og fast på at det skulle finnes et alternativ ellers var de innstilt på å gå rettens vei.



...og så var diskusjonen i gang. Hvor skulle havnen legges? Ill.fra Aftenbladet

Full retrett for Hinnavågen

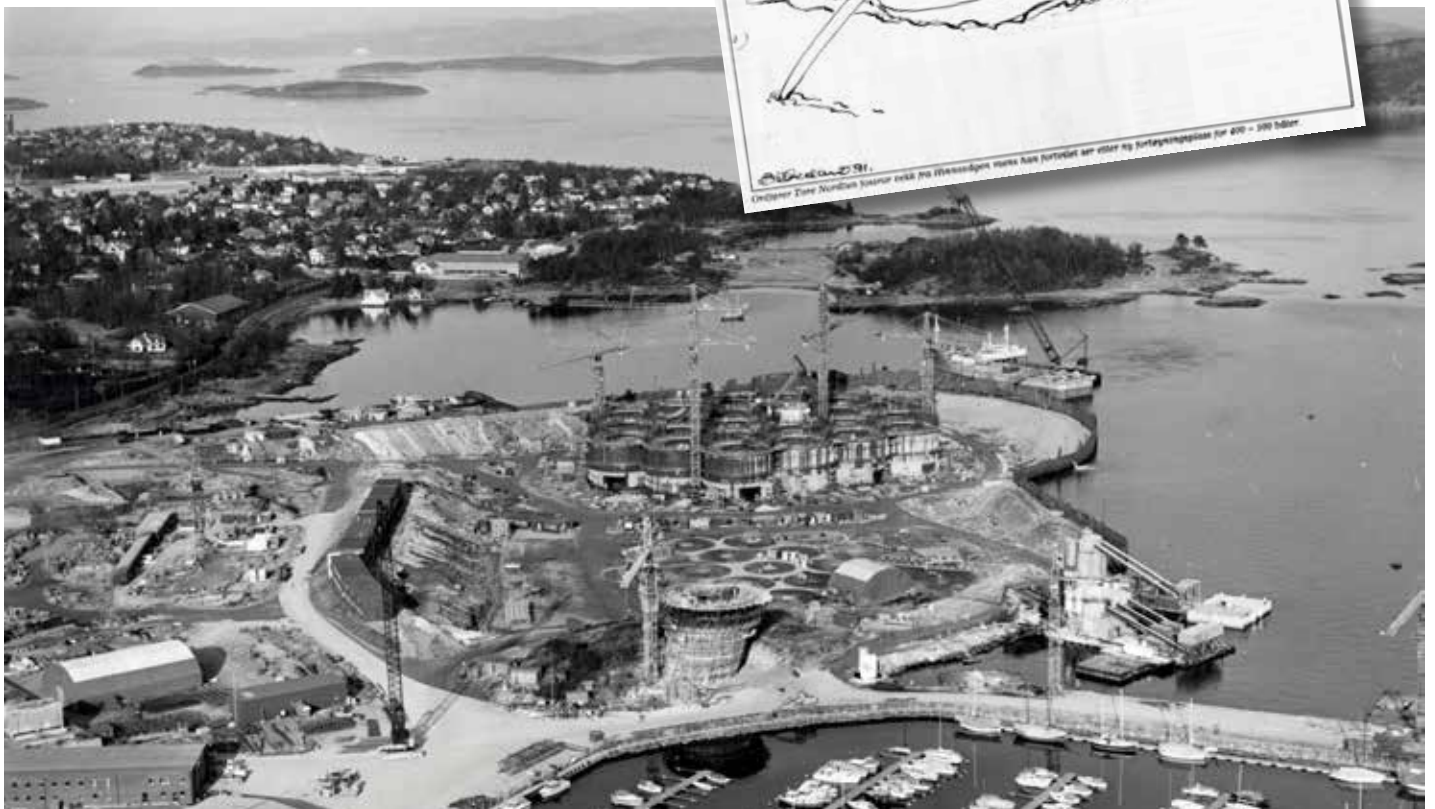
Båtforeningens formann Svein Inge Berentsen argumenterte sterkt for Hinnavågen og tilbakeviste mange av argumentene til motstanderne både på et møte i det skjeve tårn og i et flammende innlegg i Stavanger Aftenblad. Det ble etter hvert en ganske usaklig diskusjon hvor følelser og sinnene var satt i kok. Men da selveste fylkesmannen Kristin Lønningsdal kontant sa nei til Hinnavågen, så måtte også Stavangers ordfører «fossro» fra sitt standpunkt. Nå rodde ordføreren i retning Gauselstranden som lå nord for det som den gang var asfaltverket.

Diskusjonen fortsatte i Aftenbladet, og i et av innleggene spør innsenderen hvilke naturområde som ble så berørt når hele Hinnavågen faktisk lå i et av landets største industriområder.

Svein Inge Berentsen ser tilbake på kampen som den mest hektiske i hans liv. Telefonen sto ikke stille, han ble utskjelt av folk på gaten, og avisen var fulle av sinte innlegg. Tilslutt ble det så ille at han måtte ta fri fra jobben sin og kun konsentrere seg om Jåttåvågen båthavn. Han vil berømme Ryfylke Friluftsråd sin leder Jan Kåre Gjølme for sin innsats og for å ha stått skulder ved skulder under de tøffeste møtene, og Stavanger kommunes Tore Nordtun (AP), som viste en meget stor forståelse og kommunalt gikk i bresjen for at det skulle bli en god løsning for foreningen.

Hinnavågen var lenge det foretrukne alternativet, men etter en opphetet debatt i pressen og det faktum at fylkesmannen sa nei, så måtte ordfører Tore nordtun "fossro" for å finne et annet aktuelt sted. Foreningen sto fast på at de ville være i bydelen.

Tegning fra Aftenbladet av Kåre Eikeland.



Flere avisdebattanter mente at båthavnen ville forurense miljøet rundt Vaulen badeplass, mens båtforeningen mente at de ville bli en "buffer" mot en av datidens største byggeplasser og industrianlegg.

Endelig - en løsning?

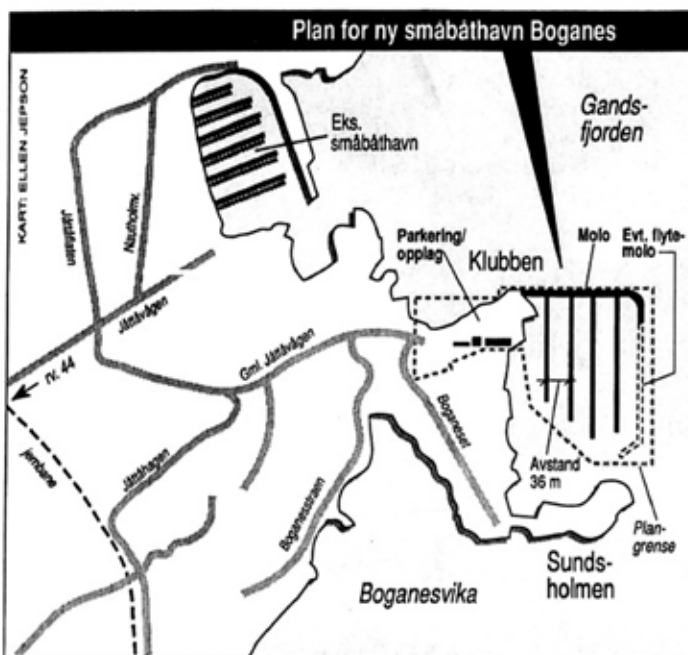
Som ånden i flasken dukket det opp den 15. april 1991 et nytt alternativ. Boganeset, stranden som lå mellom Klubben og Sumsholmen like ved der Botne og Forsand sandtak lå. Sistnevnte sa at det ikke var så avgjørende hvor de lå, så derfor ble det raskt gjort undersøkelser om dette kunne la seg gjøre. Det viste seg at dybdeforholdene ikke tillot en like stor båthavn som den i Ekofisk bassenget, men en som kunne ta ca. 100 båter mindre. Men det var også andre skjær i sjøen. Først måtte det inngås avtale med Botne & Forsand sandtak, NC og Aker singel singel & grus. Hinna bydelsutvalg var i mot, da de hadde gått inn for Hinnavågen, og det gjorde også parksjefen i Stavanger kommune pga naturverninteresser og i tillegg mente han stedet lå for værhardt til.

Også hytteeierne på Boganeset var negative, men hvis de fikk omregulert området til bolig, så var det greit. Eierne på Sumsholmen var også negativ og gikk senere til sak hvor det ble forlangt 2.5 mill. kr. som kompensasjon for at holmen ifølge henne ble liggende som en del av moloen. Hvis dette ikke gikk sto kun Bjørnøy igjen, men der hadde også fuglevernere protestert pga en hekkemåkekoloni på 499 fugler. Det skulle ikke være lett. Byplansjefens innstilling var å spre båtene på eksisterende båthavner, da det var mange ledige plasser på denne tiden. Da ville mest sannsynlig foreningens historie ha endt her.

I juni gikk styret i Jåttåvågen båtforening inn for Boganeset og Klubben som ny lokasjon.

Styret hadde imidlertid en rekke krav om at dette skulle være samme, eller helst bedre kvalitet enn den gamle både teknisk og at planering av området ble fullført samtidig. Havnen ville bli mindre, rundt 100 båter ville ikke få plass og måtte flytte til andre havner. Dette gikk greit da flere meldte overgang.

Båtene ble lagt på land om vinteren for at NC skulle få tilgang til området, og allerede i påsken 1992 skulle de første båtene legge til kai i det som skulle bli dagens båthavn ytterst på Boganeset ved knausen som ble kalt Klubben. En lang og opprivende kamp var endelig slutt, og styret og formannen i foreningen Svein Inge Berentsen skal ha all honnør for at han sto fast på foreningensbetingelser til siste slutt.



Den regulerte båtthavnen, som vist på kartet, er justert betydelig de siste dagene. Havnen er trukket lenger inn mot land. Flytebryggene skal gå inn mot land i stedet for parallelt med land. Dessuten skal kommunen jobbe for å forlenge flytebryggene ytterligere, over den stiplede linjen.



Helt ytters på Boganeset ved det som ble kalt "Klubben" fant man endelig et egnet sted.

III. fra Aftenbladet.

Faksimile fra Aftenbladet. Endelig på plass i ny havn etter en stri tørn for foreningen og ikke minst for ordfører Tore Nordtun.

Driftslederen - en som kan alt, og litt til.

Gjennom de femti årene som er gått har det vært 5 driftsledere. Den første ble ansatt så tidlig som i 1972 da man så at med det store antallet båter som nå var kommet inn i havnen, så nyttet det ikke å basere alt på dugnad. Det var veldig mye som skulle organiseres og gjøres i den første tiden, og oppgavene har ikke blitt færre med årene. Driftslederen hadde ansvar for opptak og utsetting av båter i tillegg til mye annet vedlikehold, regnskap og etter hvert data.

Den første driftslederen/havnesjef som ble ansatt av foreningen var Per Vølstad. Han la mye av grunnlaget for de arbeidsoppgavene som inngikk i stillingen, noe som fremdeles er aktuelt. Etterhvert har dette endret seg i takt med teknologi og driften av foreningen. Rune Myklebust har stillingen i dag. Han begynte i 1998 og kan feire 20 års jubileum i 2018. Han sier at en av de største endringene har vært innføringen av data, noe som både har lettet arbeidet, men også gitt en del utfordringer. Det er stadig nye programmer og oppdateringer å sette seg inn i.

I tillegg er det med årene blitt stadig mere fokus på miljø og HMS. Det er også blitt et godt samarbeide mellom båthavnene i Faglig råd fungerer godt. Det gjør også samarbeidet med grunneieren i havnen, Stavanger kommune. Men noe av det viktigste han fremhever er at det er stabilitet og kontinuitet i styret og i driftsutvalget. Det gir god fremdrift og gjennomføringsevne. Også båteierne har endret seg med årene. Båten brukes når været er fint og helst skal det fungere som når man starter bilen. Motorene i dagens båter tillater ikke lengre at man mekker» og fikser



Jåttåvågen Båtforening ble stiftet i 1968. Foreningen har i dag ca. 500 medlemmer og disponerer en ny, moderne småbåthavn på Foreneset med ca. 400 båtplasser, opplagsplass, klubbhus, kraner og kranheis. Foreningen arbeider nært sammen med Ryfylke Friidrettsråd i samme område. Båtforeningens daglige drift ledes av en heltidsansatt driftsleder som rapporterer direkte til foreningens styre.

Jåttåvågen Båtforening får ledig stilling som

DRIFTSLEDER

Vår driftsleder skal slutte, og vi søker hans etterfølger. Driftslederen er ansvarlig for daglig drift i foreningen og havneanlegget, omfattende kontorarbeid, medlemsservice, omkjøring med opptak og uttak av båter, opplag, vedlikehold på utstyr og i havneanlegg samt forefallende arbeid. Stillingens gjøremål er fastlagt i «arbeidsbeskrivelse». Det kreves evne og lyst til samarbeid, serviceinnstilling og selvstendig arbeid.

Opplysninger om stillingen kan fås hos nåværende driftsleder Einar Hobberstad, tlf. 51 57 56 60 eller hos styremedlem/økonom Geirmund Åreskjold, tlf. (priv.) 51 67 24 14. Søknader m/attester og vitnemål sendes til Geirmund Åreskjold, Åreskjold, 4300 Sandnes, innen 12. februar 1994.

JÅTTÅVÅGEN BÅTFORENING

Stillingsannonse fra 1994

Jåttåvågen Båtforening fra 1992 og utover 2000 tallet

Etter overtakelsen av den nye havnen i 1992 har foreningen stort sett hatt fokus på driftsmessige ting. Vedlikehold og utskiftninger har hele tiden hatt et stort fokus. Parksjefen og andre hadde rett i at havnen lå værhardt til. Vind fra kompassets østlige halvsirkel tar ekstra godt i havnen på grunn av terrengets utforming på andre siden av Gandsfjorden. På midten av 90-tallet kom den kraftigste stormene i havnens historie, noe som – sammen med diverse dårlige løsninger på brygger og fortøyning – førte til at en av bryggene brakk i to. Det var heldigvis mange medlemmer i havnen for å passe på båtene sine, og disse fikk, med hjelp av mannskap og utstyr fra brannvesenet, sikret bryggene slik at skader begrenset seg til området rundt bruddet. Denne hendelsen og det den avdekket, førte til at det ble lagt ut mange nye og større betonglodd og at utskifting av bryggene til betong startet tidligere enn det ellers ville gjort. Nå er alle brygger stødige og krenger ikke lenger slik at det blir vanskelig å gå på dem i storm.

Etter hvert ble også kravene til foreningen skjerpet når det gjaldt HMS. I det hele tatt så har det kommet inn en rekke nye momenter styret skulle ta stilling til og løse iht regelverket for småbåthavner. Data kom tidlig inn i foreningen, noe som har lettet mange arbeidsprosesser, men også gitt foreningen mange nye utfordringer med valg av system, support, back up osv. Havnen ligger i et av Norges største utbyggingsområder, Hinna Park sammen med Viking stadion, mange boligblokker og kontorbygg. Det har gjort området ganske tett befolket, noe som igjen har ført til et sterkt press for parkeringsplasser.

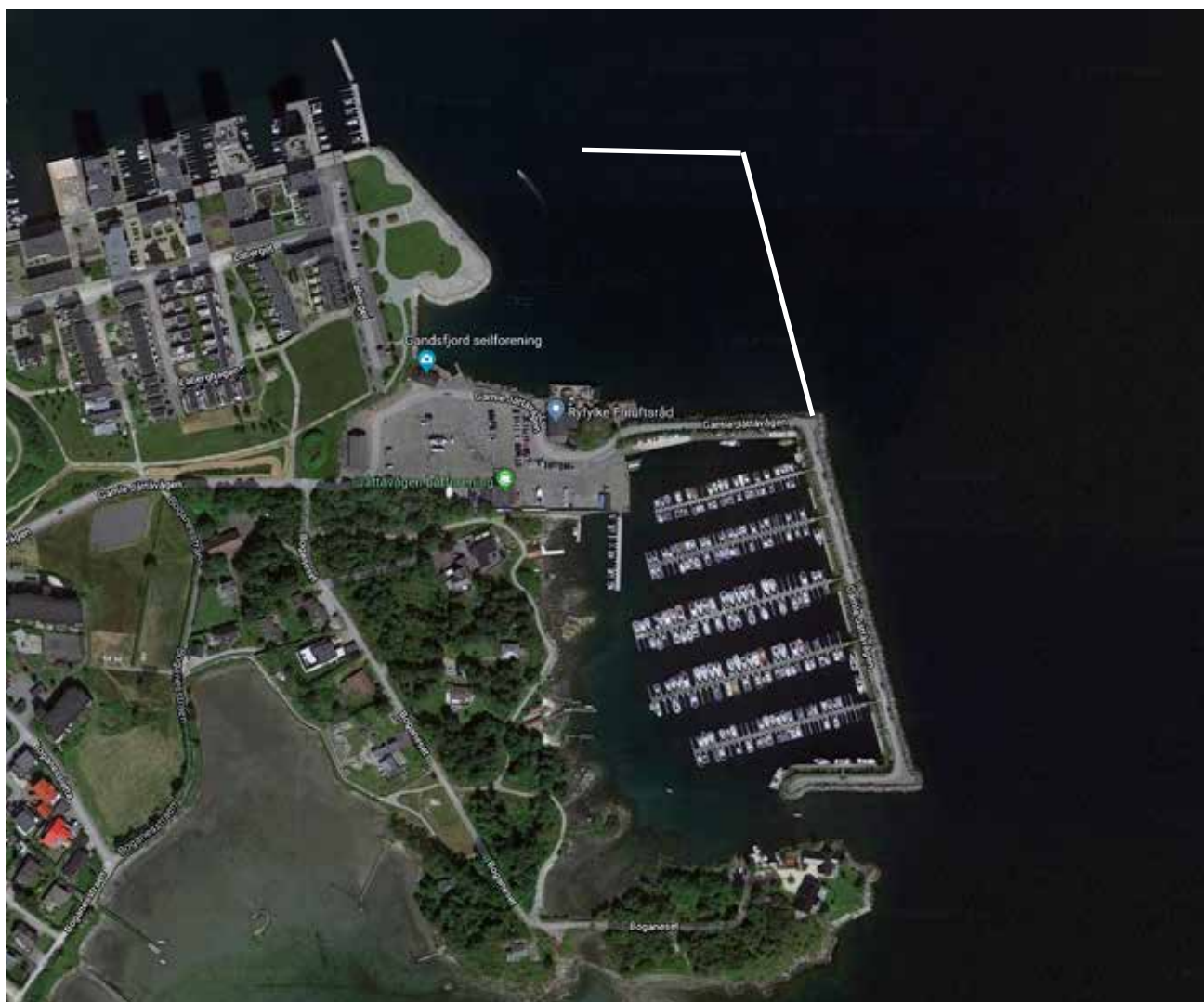
Veien som går ut på moloen er også en offentlig vei som inngår i et naturområde med gang og sykkelvei langs Gandsfjorden. Fra starten i 1968 og frem til jubileet i 2018 er det nesten ufattelig å se hvordan området er forandret. Det er nesten ikke til å kjenne seg igjen i. Det en gang så øde og forblåste området med «Skitbrygga», noen åkerlapper og Stavanger kommunes boss plass, er blitt til en glitrende og topp moderne by med kafeer, butikksenter og ikke minst, med en av Norges beste båthavner ytterst på Boganeset.



Idyll i havnen en vakker høstdag.

Jåttåvågen Nord

På grunn av stor mangel på båtplasser utover hele 2000 tallet og frem til i dag, ble det satt av midler i foreningen for å utrede «Jåttåvågen Nord». Dette var tenkt som en utvidelse av havnen ved å bygge fyllingsmoloen nordover for så å dreie inn mot Hinna Park. Havnen var tenkt å romme like mange båter som dagens havn, ca 400 stk. Man laget utredning om mulighetene for en fyllingsmolo og dybden ble målt, men det viste seg at det ble for dypt. Det ble også diskutert en flytemolo med rom inne i moloen, men man var skeptisk til vær, vind og strøm. Da Hillevågsvannet hadde konkrete planer om å bygge båthavn utenfor Strømsbrua innså Jåttåvågen at det ikke var behov for flere båtplasser hos oss. Derfor skrinla man planene, pga problemer med molo, svært dyre båtplasser og at det var andre båthavn-utvidelser som var mer realistiske.



Pga stor mangel på båtplasser og mange på ventelister utover 2000 tallet så vurderte foreningen å utvide havnen nordover med en fyllingsmolo eller en flytemolo. Dette viste seg vanskeligere enn antatt da dybdeforholdene, strøm og vindforhold gjorde at det ville bli vanskelig. I tillegg planla Hillevågsvannet en utvidelse på utsiden av Strømsbrua. Prosjektet ble skrinlagt da prisen på hver båtplass ville bli svært høy.

Ryfylke Friluftsråd og Gandsfjord seilforening

Ryfylke Friluftsråd kom inn i havnen allerede i 1978. Den gang het de Jæren friluftsråd, og de søkte om en båtplass. De hadde begynt opparbeidelse og tilrettelegging av båtutfarts områder i Ryfylke. Dette er blitt en permanent ordning og de har alltid hatt et meget godt samarbeide med foreningen. De har utvidet både kaiplass og disponerer i dag 3- 4 båter. De har også hatt sitt eget bygg for administrasjon både i havnen i Ekofisk bassenget og i dagens havn.

Gandsfjord seilforening ble også en integrert del i havnen på 70 tallet, og har siden hatt mange av sine medlemmers båter i havnen. Disse er også medlemmer i Jåttåvågen båtforening. De har også sitt eget klubbhus i havnen, som tidligere var Jåttåvågen båtforening sitt.



Tilstedeværelsen av Ryfylke friluftsråd har helt siden 70 tallet vært en del av havnebildet. Foreningen og friluftsrådet har alltid hatt et godt samarbeide i havnen.



Styre og drift av foreningen og havnen.

Mye av foreningens suksess har vært pga kontinuitet i styrene. Det er ingen tvil om at disse har vært kompetente i det arbeidet de har gjort for foreningen. Man har hatt diskusjoner om plasser, betaling osv. men de fleste konfliktene har blitt løst på en skikkelig måte. Styrene har hatt full tillit fra medlemmene gjennom disse årene, og det sier litt om at foreningen har vært styrt på en demokratisk måte hvor alle har fått fremmet sine forslag og meninger.

Foreningens høyeste organ er generalforsamlingen, og denne har blitt avholdt hvert år i hele foreningens historie. Det er også lagt strategier for foreningen som oppdateres hvert år slik at man skal være forberedt på det fremtiden bringer. I de senere årene har HMS og miljøhensyn mht forurensing i havnen vært mye fokusert på. Alt dette ber blitt tatt på alvor, derfor tør styret påstå at det har videreført ambisjonene for at foreningen er en av regionens og landets beste båtforeninger.



Båtforeningens klubbhus blir brukt til både møter og i festlige lag. Det leies også ut til medlemmene.

Klubbuset overtok foreningen i 1991 da det var adm. bygget til Botne & Forsand sandtak.



Vi ser fremover!

ved styreleder Terje Løland

Som forening runder vi nå 50 år, og mye har forandret seg i løpet av disse årene, båtene er endret, måten vi bruker dem på er endret, båtlivet og vårpussen er endret. Vi som husker den «gode» lukten av tjære, oljer og lakk merker at det er rensemidler og bonevoks som har overtatt. Kravene til foreningens anlegg endres konstant i takt med egne og myndighets krav. Vårt utstyr og vårt anlegg utbedres og fornyes fortløpende og vi har i løpet av de siste årene tatt flere store investeringer i brygger og anlegg, investeringer som vil være i bruk i 25 til 30 år. Jeg er trygg på at vi overleverer en kvalitets båthavn og en oppegående båtforening til neste generasjon for de neste 50 årene.

En stor takk til alle som har bidratt til at foreningen er kommet der vi er i dag, alle frivillige som har stått på, og ikke minst ledere og styrer som har slått i bordet og kjempet for vår eksistens.

Gratulerer med 50 års jubileumet!

