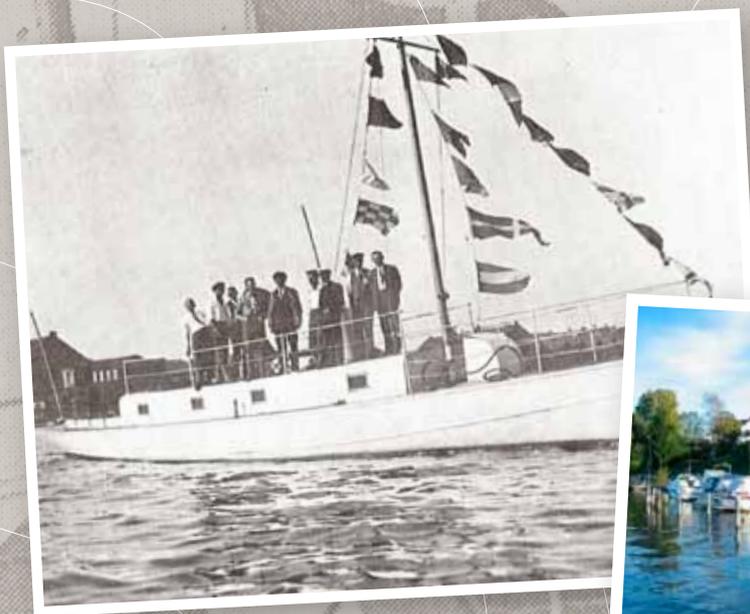


# 80-års beretning



**Porsgrunn Motorbåtforening**  
**Stiftet 23. mai 1930**



# 80 års tilbakeblikk for Porsgrunn Motorbåtforening

I forbindelse med at Porsgrunn Motorbåtforening er 80 år i år (2010) har styret bedt kollegiet av innehavere av ordenen Den gyldne propell om å utar beide et tilbakeblikk gjennom disse begivenhetsrike årene.

For tiden består kollegiet av: Hans F. Drage (1987) Isak M. Lunde (1992), Helge M. Pedersen (1992), Petter Juul (1999), Kjell Gundersen (1999), Bjørg Lunde (2001) og Berit Lunde (2005).

Grunnlaget for dette historiske tilbakeblikket ble lagt av Kåre Nilsen med Jubileumsberetningen til Porsgrunn Motorbåtforenings 50 års fest i 1980. Vi har brukt mye av innholdet i dette og forsøkt å få med oss det som vi mener har skjedd i og rundt foreningen de neste 30 årene. Notater fra Sigurd Mathisen har også vært til stor hjelp

## Porsgrunn Motorbåtforening blir stiftet

Den 21. mai 1930 sto følgende annonse i Porsgrunds Dagblad:

*Porsgrunn Motorbåtforening skal stiftes fredag 23. mai kl. 8.30 aften i Sjømannsforeningens lokaler. Alle interesserte bedes møte.*

*Arbeidsutvalget.*

Dette er den første offisielle meddelelse om dannelse av motorbåtforening i Porsgrunn, men etter referatet i PD den 24. mai hadde et arbeidsutvalg gjort en god del forarbeid til møtet. Referatet sier også at møtet var godt besøkt. Det ble ledet av overrettssakfører Winter-Hjelm, som på arbeidsutvalgets vegne ønsket velkommen, og fremhevet behovet for en motorbåtforening som han mente hadde flere oppgaver å løse.

Utvalget hadde utarbeidet forslag til lover, og la frem forslag om at navnet skulle være Porsgrunn Motorbåtforening, og at den ble søkt opptatt i Kongelig Norsk Motorbåtforbund.

Dette ble vedtatt og kontingenten ble fastsatt til kr. 8,- d.v.s. kr 4,- til PMF og kr. 4,- til KNM.

Som den første formann ble valgt: Farverieier Andreas

Rust Hansen, viseformann ble broformann Knudsen, kasserer ble overrettssakfører Otto Winter Hjelm, sekretær ble lærer Jacob Johannesen og styremedlem baker Harald Dyrås.

Det ble også valgt en regatta- og målekomité bestående av: Fabrikkeier Ludvik Johannesen, ingeniør John Abrahamsen, Charles Helgesen og tollbetjent Olsen.

Det går videre frem av referatet at det var på grunn motorbåtspor at det ble søkt medlemskap i KNM og at småbåthavn spørsmålet ble høyt prioritert.

Så langt referatet i Porsgrunds Dagblad.

## **Formål:**

Foreningens første formålsparagraf var: *"Å utbre interessen for motorbåtspor og forsøke å bedre havneforholdene for motorbåter i byens havnedistrikt".*

Ved lovrevisjon i 1984 ble det tilføyd: *"fremme interessen for godt båt miljø",* mens båtspor ble tonet noe ned. Småbåthavner og opplagsplasser ble igjen fremhevet.

Ved senere lovrevisjoner er båtspor tatt helt bort, mens småbåthavner, opplagsplasser, båt miljø og arbeid med å sikre friområder for båtfolket, er viktige formål for PMF.

## **Foreningens drift**

Som foreningens første formann ble som tidligere nevnt Andreas Rust Hansen valgt, et verv han skjøttet med stor interesse helt frem til 1956. Han ble utnevnt til Æresmedlem i 1970.

Behovet for en slik forening i Porsgrunn på den tiden syntes klar, allerede i 1931 var medlemstallet 50 og det steg til 70 i 1937.

Slik vi leser de gamle protokollene var foreningens tillitsmenn (og det var bare menn) tro mot formålsparagrafen.

Det ble anlagt brygger i Sundjordkanalen og i Leirkup. Regattaer ble arrangert og regattaregler ivrig diskutert (Se omtale i annet avsnitt).

Vi finner lite omtale av økonomi, men det må antas at dugnadsånden var sterkt til stede.

Generalforsamlingen i 1940 var berammet til 13. april. Av kjente grunner ble det ikke noe av denne, og foreningen gikk, som så mange andre "under jorden" i hele krigstiden.

6 år forsinket ble det avholdt generalforsamling 23. april 1946. Årsberetning og regnskap fra 1939 ble godkjent. Kontingent for medlemskap ble satt til kr. 10,- , medlemskap + båtplass til kr. 15,- , båtplass alene kr. 20,- og opplag kr. 5,- . Medlemstallet var ca 50.

På generalforsamlingen i 1947 ble det opprettet en orden som fikk navnet "*Den gyldne propell*". For å bli slått til ridder må kandidaten ha minst 10 års medlemskap og ha gitt tilkjenne sin evne og vilje til å arbeide for foreningens ve og vel. Ordenen har egne statutter, og vurderer og utnevner selv nye riddere. Finansene var ikke de beste og for å rette på dette ble det satt i gang utlodning av båter. Den første i 1952, en flott 24" trekogg med 2 sylindret motor. Senere i 1954 ble det på nytt loddet ut båt, også denne gangen med stor suksess. Dette fikk økonomien på rett kjøp.

Styret arbeidet iherdig med å skaffe båtplasser i 50 og 60 årene. I 1957 ble Assuransbrygga bygget i samarbeide med kommunen. PMF fikk skjøte i 1965. Fantastisk fremsynt.

Porsgrunn fikk ny bybro i 1957 og fremsynte medlemmer i PMF fikk bygget Brobrygga i 1958. I 1966-68 ble Bienbryggene bygget. Ett stort løft for foreningen.

I h.h.t. protokollene var 50 og 60 årene en aktiv tid i foreningen, og det er tydelig at interessen for møter og festlige samvær var god. Et sitat fra en tale av Alf Myhra, formann, i 1956, understreker dette: "*Det er 3 store høytider i Porsgrunn: Jul, 17. mai og PMF's årsfest*".

Porsgrunn Motorbåtforening var fra den ble stiftet, og fremover, kun forbeholdt menn. Damene ble bare tatt frem ved de festlige anledningene, til årsfester og jubileumsfester. Hva kunne vel kvinnfolk bidra med når det gjaldt bryggeprosjekter og utregning av regattaregler. Nei, dette var det mannfolka som måtte diskutere, gjerne over en pjoletter og gjennom sigar-, pipe-, og sigaretttrykk like tykk som Londontåka. Dette var viktige

saker, hvor innblanding fra kvinnfolk ikke hørte hjemme. Damene fant ut at de hadde lyst til å se hverandre også utenom årsfester, så de dannet egen damegtuppe i 1976. Karin Brynhildsen og Ella (Lillemor) Auli var initiativtakere. Formålet for foreningen skulle være å støtte hovedforeningen, men ettersom denne var ganske selvhjulpent økonomisk, ble det besluttet å samle inn penger til Redningsslskapet i stedet, noe de gikk inn for med liv og lyst. Gruppen hadde både basarer på torget, og sto for loddsalg. De fikk også "lov" til å smøre rundstykker og koke kaffe på møtene i hovedforeningen, og å holde denne med duker, servietter og lys. Ved siden av månedlige møter hadde damene festlige utflukter en gang i året. Disse gikk f.eks. til Kristiansand og tur med "Øya", til Den Blå Lanterne i Lyngør, tur med dampbåten "Kysten II" fra Tønsberg, ferge fra Fredrikstad til Strømstad, blomstertur og mange andre. PMF hadde arrangert et båttreff i 1975, og damegruppa syntes at dette var en god ide. Så i 1978 tok damegruppa på seg å arrangere to treff, et på Siktesøya og et på Arøya. Tradisjonen ble så videreført med støtte av hovedforeningen.

Den første turkomiteen som ble valgt var i 1979 og besto av familiene Bjørg og Isak Lunde, Berit og Helge Lunde, og Kjersti og Sverre Melby. Dette året gikk første turen til Barkevika i juni, og den andre til Vestre Havneholme i Bamble i august samme år. Siden har det fortsatt med 1 eller 2 båttreff hvert år, og dette er fremdeles et populært tiltak.

Etter lovendringen i 1984, der hvert medlemskap gir 2 stemmer, ble damene integrert som "fullverdige medlemmer" i PMF. Damegruppa ble oppløst i 1986, og i 1988 fikk Porsgrunn Motorbåtforening sitt første kvinnelige styremedlem. Bjørg Lunde ble valgt til kasserer.

Første kvinne som ble leder var Heidi Lunde, som overtok klubba i 2001.

I 1984 utlyste foreningen en konkurranse for å få ideer til en foreningsvimpel. Det kom inn flere flotte forslag, og konkurransen ble vunnet av Willy O. Kristiansen med 14 av 23 stemmer. Forslaget tok utgangspunkt i Porsgrunns byvåpen, og ble, med en bitteliten justering, bestilt inn til salg blandt medlemmene, og i større format til bryggene våre. Den blir også benyttet som foreningens logo.

70 og 80 årene var preget av et stort og frustrerende arbeid for å beholde Sundjordkanalen som småbåthavn. Den var lenge truet med gjenfylling, men en stor folkeopinion fikk satt en stopper for disse planene. I 90 årene ble det kjempet for å redde deler av bolverket som holdt på å rase ut. Dette fikk sin lykkelige slutt i 2007.

I 1989 foretok foreningen nok en fremtidsrettet investering. Den gikk til innkjøp av Skiensgate 6. (Forlengelse av Assuransbrygga mot nord). For å sikre finansieringen ble alle som disponerte båtplass tilskrevet og bedt om å innbetale kr. 2000,- i innskudd for sin båtplass. Alle betalte uten innsigelser. Med i denne handelen fikk vi også egen båthall som brukes til større vedlikehold og lignende på medlemmenes båter. Det hadde fra tidligere tider og med jevne mellomrom vært oppe forslag om eget klubbhus.

I 2005 ble dette en realitet. 3 "gamle" modulbrakker ble satt sammen. Og med iherdig dugnadsinnsats, har vi nå et eget sted med kontor, møterom og ikke minst et toalett, som også server båtopplagsplassen.

Porsgrunn har i de første årene av det 21. århundre vært preget av et stort press på tomter langs elva. Det er fremmet reguleringsforslag som vil omfatte våre brygger på Sundjordet, Brobrygga og Bienbryggene. Det er også varslet omregulering som vil omfatte vår eiendom Assuransbrygga (syd og nord) Styret melder at de har tatt de nødvendige forhåndsregler for å sikre våre interesser. Dette blir historie til 100 årsberetningen.

## **Regattaer**

Som det tydelig går frem av den første formålsparagrafen, var motorbåtsporet, eller regattaer som ble den populære betegnelsen, en viktig sak i foreningen. Interessen var stor og diskusjonene mange og lange om måleregler. Det ble stort sett konkurrert etter handicapprinsippet. Første båt i mål vant.

Det ble avholdt flere regattaer hvert år, vårregatta, turregatta, Jomfrulandsregatta og høstregatta. Interessen må sies å ha vært stor, 30-35 båter i de lokale-, noe mindre i Jomfrulandsregattaen. KNM's regattaregler ble brukt. Fartsformelen var stadig gjenstand for forandringer. Den opprinnelige formelen

ble utarbeidet av ing. Rustad i 1911. Så kom KNMs formel i 1925 og i 1928 kom ing. Furuholmens, som ble endret i 1933 og brukt frem til 1954. Da kom ing. Sam Rise med en ny formel som igjen ble forandret i 1955 og 1957. Ingen av disse formlene klarte å yte alle båttypene full rettferdighet og derfor dabbet nok interessen av.

Porsgrunn Motorbåtforening brukte ofte sin egen formel. Det ble kjørt "fartsmil over grund" fra den svarte kosten vest av Lagmannsskjær og til den røde kosten ved "Skottland" syd for Langøy i Voldsfjorden. Det var to kontrollører med under testen og motorens turtall ble kontrollert for å sjekke at den gikk "full fart". Trussel om kontroll umiddelbart etter regattaen hang i luften. Her skulle ikke være noe juks. Så ble båtens handicap regnet ut. Nå var det opp til båtføreren å finne leia som var kortest og som hadde minst motstrøm.

Det var mange forberedelser til deltagelse i regattaene. Deltagerne tok nok dette mer eller mindre alvorlig. Flere slippsatte båten, og det var mye hemmelighetskremmeri rundt hva som ble smurt under. En oppskrift som lakk ut var: Dunder og portlodd (grafitt oppløst i rødsprit) malt inn i tjære i bunnen. Dette skulle etter sigende være som "å sprute vann på gåsa". Båten skulle gå utrolig lett gjennom vannet. Hvordan det var for groing vites ikke, men ryktene sa at enkelte blandet inn kobberspon fra Metallverket.

De første årene etter krigen, startet regattaene fra Rust Hansens stolte båt Ulven på Frednesøya. Etter at Brobrygga ble ferdig, gikk starten fra denne. Her var det jo bygget fint regattakontor. Jomfrulandsregattaen ble etter hvert kortet ned til å gå rundt Siktesøya. Turen rundt Jomfruland med datidens små og saktegående båter må ha vært lang og svært væravhengig.

I 1959 arrangerte Porsgrunn Motorbåtforening KNMs landsregatta. Flere av våre medlemmer tok premier. Trygve Mathisen med "Rapp" tok kongepokalen, Henry Knudsen med "Liv" fikk Porsgrunn Kommunes gavepremie. Olav Brynhilsen med sin båt ble også premiært. PMF gjennomførte Landsregattaen med bravur.

Lokalt i foreningen ble det satt opp en porselensurne med påmalt motiv fra Saltbua Fyrlykt, Fjordpokalen. Den skulle vinnes 3 ganger. Det ble bare avholdt 4 regattaer. Arne Arnesen med "Kos" fikk et napp, Henry Knudsen med "Liv" fikk et napp, og Trygve Mathisen med "Rapp" fikk to napp. Så var det slutt, siste regatta i regi av Porsgrunn Motorbåtforening ble kjørt i 1970.

### **Kongelig Norsk Motorbåtforening og andre samarbeidspartnere**

Ettersom interessen for båtsport (regattaer for motorbåter) var stor, var det naturlig å slutte seg til Kongelig Norsk Motorbåtforbund (KNM). PMF var i mange år aktiv deltager i forbundet. Vår mangeårige formann Andreas Rust Hansen var styremedlem gjennom mange år, og for sin store innsats ble han også æresmedlem i forbundet. Også hans etterfølger Alf Myhra var styremedlem i forbundet i noen perioder. Etter krigen var Per Christensen medlem av teknisk komité, og ble også valgt til viseformann i forbundet på Landsmøte i Porsgrunn i 1959. Etter hvert som interessen for regattaer dalte, ble vårt engasjement i forbundet også mindre. Vi deltok fra tid til annen på landsmøtene, siste gang i Oslo i 1994 ved Petter Juul og Odd Skillhagen.

I 1967 fusjonerte Kongelig Norsk Motorbåtforbund med Norges Småbåtforbund. Det nye navnet ble Kongelig Norsk Båtforbund (KNBF).

På 90 tallet var vi engasjert i distriktsrådet for Østlandet av KNBF. Petter Juul og Jan Ulvær var vararepresentanter til styret i noen perioder.

Nytten av vår tilknytning til KNBF var stadig oppe til diskusjon i 70, 80 og 90 årene. Ved flere anledninger var det sak på årsmøtene, og i 1998 ble det vedtatt å melde seg ut.

Vi har sporadisk deltatt i møter i Grenland Båtråd, som er ett kontaktorgan mellom Grenland Havnevesen og båtforeningene i distriktet.

Helt fra før krigen har vi med jevne mellomrom gitt økonomisk støtte til Brevik Motorbåtforenings arbeid med merking av båer og skjær. Et arbeid vi alle har stor glede av når vi ferdes i den flotte skjærgården vår.

### **Bryggene våre**

Det arbeidet som alle styrer, gjennom all disse 80 årene, har brukt mest tid på, er å skaffe, anlegge og vedlikeholde brygger og opplagsplasser. Før Porsgrunn Motorbåtforening ble stiftet i 1930 var det båteierne selv som fant et sted å fortøye, og å ta opp båten på. Enten på egen eiendom, etter avtale med eier, eller rett å slett å ta seg til rette. Det var ikke alltid brygger, men det ble slått ned en trepåk i bakken til fortøyning forut, og en dregg eller stein til akterfortøyning. Båtene var jo ikke så store, det var mest prammer og små kogger på 18–20 fot. Det fantes også noen som hadde båthus, og da var nok båtene av en bedre standard. Slettbygde båter med langt dekk, som gikk fort, med herrer i hvite skjorter og damer som holdt på de store hattene sine. Ser vi på de som stiftet PMF, hadde de nok båter av det bedre slaget, men neppe båthus. Både de som satt i arbeidsutvalget som innkalte til stiftelsesmøte, og de som ble valgt i det første styret ble benevnt med titler —. Båtplass og opplagsplass under ordna forhold var nok det som samlet til stiftelsesmøte i 1930. Vi velger her å ta hver brygges historie (så langt vi kjenner den) sammenhengende.

**Sundjordkanalen** var det stedet PMF samlet seg først om. Her var det jo en naturlig havn i blindtarmen som engang hadde vært en del av Porsgrundselven. Allerede i 1932 ble foreningens båtplasser forbedret med en 30 m lang brygge, og det ble satt ned 16 påler til akterfortøyninger, en for hver båt. (Dette sier jo noe om båtenes størrelse) Vinsj og tralle kom i 1935. Etter at båtlivet hadde ligget nede i de fem krigsårene, ble det nytt liv og røre blant båtfolket i 1946. Som Kåre Nilsen skriver i sin 50 års beretning: "Når havnefogd Nils Fjeldstad lot sin rungende røst lyde over Sundjordkanalenes vanne, da var det vår, og liv og røre blant båtfolket." (Dette opplevde jeg som guttunge, og jeg fornemmer enda den spesielle stemningen det var langs kanalen og i båtene på vår og sommerkveldene. Noen sveivet og svettet og bannet, mens andre sto på land og ga gode råd; – du må gi'n en dram på toppen – det er nok magneten som er rå – o.s.v. Alle kjente alle og tonen var god. (HMP bemerkning.))

I 1951 ble pollen innerst i kanalen stengt av og pumpet tom for vann, og det ble bygd betongmur langs hele sørøstbredden. Senere ble det også rammet ned nytt kreosotimpregnert bolverk utenpå det gamle, langs ytre del av kanalen. På innsiden ble det lagt ny kloakkledning som endte i kanalens utløp.

Porsgrunn kommune opparbeidet en fin park på sørøstsidan av kanalen, samtidig som Sundjordets Idrettsforening hadde rustet opp fotballbanen og bygd klubbhus på Frednesøya. Området ble en perle i byen. Støttemuren og 1,5 m gangvei langs pollen ble overdradd fra kommunen for kr. 17.000,- , samt at foreningen fikk kr. 3.000,- utbetalt i kontanter. Foreningen hadde søkt om penger fra bensinavgiftsfondet og fått bevilget kr. 20.000,- til arbeidet med støttemuren. (Bensinavgiftsfondet var en veiavgift som lå i bensinprisen, og som kunne søkes tilbakebetalt av f.eks. båtforeninger til bryggeanlegg o.l.) PMF fikk tinglyst skjøte på denne eiendommen i 1953. Men Sundjordkanalen var ikke bare til glede for de som satt i styrene i 50 og 60 årene.

Allerede i 1959 ble det oppdaget at støttemuren begynte å tippe utover. Det ble foretatt årlige målinger, og det ble stadig verre. Det var tydelig at forankringene ikke var gode nok, Samtidig som bil- og busstrafikken i Storgata økte. Det gikk rundt 50 busser fra Hydro ved arbeidstidens slutt. Foreningen mente at det var dette som påførte muren for stor belastning. Kommunen vendte det døde øret til og dette medførte utallige brev og møter.

Problemet ble løst da en sykkelsti tvang seg frem langs Storgata i 1980-åra. Stein fra tomte til Evangeliehuset i Frednesbakken ble fylt på utsiden av muren, og blokker fra syretårnene på Hydro dannet feste for en ny trebrygge langs pollen.

På 70 tallet ble det rammet ned impregnerte stolper til akterfortøyninger. Dette skapte nye problemer. Isen løfta stolpene og vi måtte investere i bobleanlegg.

I 80-årene begynte også bolverket i den ytre delen å tippe ut. Forankringene ble etter hvert løftet opp av tele og rystelser fra trafikken i Storgata. Båtene ble større, og løpet i kanalen grunnere. Mudring var nødvendig. Det hadde vært mudret fra land flere ganger, men det kom stadig nye masser til. Problemet var at dette er kommunens eiendom og vi hadde en bruksavtale som påla oss deler av vedlikeholdet. PMF møtte svært liten samarbeidsvilje i administrasjon i kommunen.

Problemene med Sundjordkanalen ble en gjenganger på møter og årsmøter gjennom hele 90- årene, og var på vei til å splitte hele PMF.

Heldigvis var det også noen utenfor PMF som så verdiene av dette fine området, og saken kom opp i formannskap og bystyre, som bevilget 2 millioner kroner til opprusting. PMF måtte ut med kr. 500.000,- til mudring. Muddermassene ble klassifisert som spesialavfall, men her møtte foreningen en utrolig velvilje fra Hydro og fikk dumpe disse i deres deponi, kostnadsfritt.

I 2008 var arbeidet fullført. Det var bare det at i 1992 ble det vedtatt en ny reguleringsplan for området hvor opplagsplassen ikke var tegnet inn. Foreningen fikk ikke lenger ha båter i opplag på Sundjordet. Igjen ble foreningen motarbeidet av administrasjonen i Porsgrunn Kommune.

Det er montert lys og servisebokser med strøm og vann langs hele kanalen.

### **Brygge i Leirkup (Lilleelva)**

Sundjordkanalen fyltes snart opp og medlemmer fra øvre bydel ønsket seg også bryggeanlegg.

I 1933 ble det satset på nytt bryggeanlegg. Vi sakser fra årsberetningen dette året: *"Foreningen har i året som gikk opparbeidet en 60 m lang brygge i Leirkupelven i østre Porsgrund. Bryggen er oppført under ledelse av havnechef Hans Knudsen. Den var allerede i samme sesong helt utnyttet, så vi må altså fremdeles gå ut i fra at det er mangel på gode båtplasser i byen."*

Krigsårene uten vedlikehold, hadde gjort at bryggen etter hvert var i dårlig forfatning. Båtene måtte her ligge langsetter, og det ble dyrt å reparere i forhold til leieinntektene. I 1951 avviklet således foreningen sitt engasjement med brygge i Leirkup.

### **Assuransebrygga (Storgata 190)**

Men foreningen ga ikke opp planene om bryggeanlegg i øvre bydel. Her sakser vi fra Kåre Nilsens 50 årsberetning.

*I 1952-53 ble planlegging med prosjektet Storgata 190 påbegynt i samarbeid med kommunen. Planen var først å bygge brygge og opplagshus, et stort prosjekt til kr. 165.000,- .*

*Dette ble senere trukket tilbake for husets vedkommende, i påvente av kommunens arbeid med veien ovenfor.*

Men det ble arbeidet videre med bryggeplanene, og søknad om tilskudd fra bensinavgifts-fondet ble sendt. Forarbeidet med det økonomiske grunnlaget, dro imidlertid i langdrag, og først i 1957 sto prosjektet foran sin løsning.

Av bensinavgiftsfondet var det da foreslått en bevilgning på kr. 20.000,- og kommunen hadde vedtatt å bevilge kr. 15.000,-.

Et anbud på arbeidet på kr. 38.500,- ble godtatt, og arbeidet fullført samme året.

Hele byggesummen, med oppsatt kran, ble på kr. 42.778,-, hvorav kr. 7.778,- gikk over foreningens driftskonto.

I 1965 fikk foreningen tinglyst skjøte på eiendommen, d.v.s. brygge og opplagsplass.

Igjen er det bare å bøye seg i støvet for fremsynte tillitsmenn i PMF.

I 1969 var det forslag om sette ned peler som akterfester, men et tilbud på kr. 5.420,- var for høyt til at foreningen så seg i stand til gjennomføre dette.

Det var klager på ujevnt underlag på opplagsplassen, og i 1972 ble det bevilget kr. 1.500,- til planering.

Det ble i 1975 lagt ut moringer med kjetting og bøyer til akterfester. Det ble også lagt opp vannpost med ledning fra Storgata.

Etter mange års planlegging ble winsjen på krana skiftet ut i 1983.

I 1986 ble bøyene til akterfestene erstattet med peler.

Brannsløpet fikk spuntvegg og ble fylt igjen. Det ga ny bryggeplass og plass til 2 brakker vi hadde fått.

Ingen ting varer evig. I bertningen for 1998 leser vi at mye av treverket ytterst på brygga var ødelagt og mange av bærestolpene var ødelagt i toppen. Dette ble reparert.

Den ensomme gatelysarmaturen midt på plassen, ble i 2001 erstattet med 3 lysmaster som vi hadde fått fra Hydro. På hver av disse ble det montert serviceuttak for strøm og vann.

Det ble også montert strømsøyle ute på brygga, midt på, også her med vannkran.

Den tidligere omtalte krana ble fjernet i 2005. Nå er det bare kranbil/mobilkran som duger

Våren 2008 ble foreningen rammet av alle båtforeningers skrekk – BRANN. 5 båter ble sterkt skadet, eller brant opp, mens de sto i opplag og ventet på å bli satt på vannet. Ett inferno i flammer og røyk før brannvesenet fikk kontroll.

De årlige dugnadene er et viktig bidrag til at brygge og opplagsplass skal fungere, og at vi holder prisene nede. Assuransbrygga har hatt, og har, dyktige bryggesjefer. Det er viktig at medlemmene bakker disse opp.

## **Brobyrgga**

Brobyrgga har sin helt spesielle historie. Som navnet sier, har det noe med Porsgrunnsbrua å gjøre, men ikke som mange tror fordi den ligger ved siden av brua.

I 1891 ble den først brua mellom øst og vest bygget i Porsgrunn. Fra østsiden ble det satt med trepåler et godt stykke ut i elva og på disse ble den faste delen av brua bygd. For at skipstrafikken skulle komme forbi, ble resten av brua bygd på lektere slik at den kunne åpnes for trafikken på elva. Denne brua brant opp ved bybrann i 1905, men ei ny bru ble bygd på de samme pelene. I 1957 fikk byen, etter lang debatt, ny klaffebru av betong, bygget litt nord for gamlebrua, som dermed ble overflødig.

Igjen var det fremsynte menn i Porsgrunn Motorbåtforening som så mulighetene til å få ei ny brygge. Sigurd Mathisen tegnet brygga på det gamle brufundamentet, og med han i spissen ble det forhandlet frem en avtale med Porsgrunn Kommune. På styremøte 24/9 1958 forlå følgende kalkyle: Arbeid utført av snekkermester Hansen kr. 4.500,-, impregnerte trematerialer kr. 9.000,-, jernbjelker kr. 2.600,-.

I årsrapporten samme år, ble det opplyst at bryggen ville bli ferdig med det første, og at alle plasser var bortleid. Kostnaden hadde beløpt seg til kr. 24.000,-. Halvparten ble senere refundert av bensinavgiftsfondet.

Bryggen ble de første årene prioriter brukt av medlemmer fra Vestsiden, da foreningen ikke hadde klart å skaffe egnet sted for småbåtbrygger der.

Brobyrgga fikk 4 stk. lysmaster i 1982.

Båtene ble større og høyere etter hvert, og i 1990 ble stagene for wirefestene for akterfortøyingene forlenget. I 1994 ble det montert servicesøyle for strøm og vann på brygga.

Vi moderniserte i 1997, de gamle akterfortøyingene nedstrøms ble fjernet, og det ble montert utliggere. Ett stort løft økonomisk. Regnskapet viste nesten kr. 100.000,- i minus.

Noen ønsket fast strømtilførsel til båten, og i 2002 det ble montert 2 nye servicesøylar med 4 stk KWh målere i hver.

Det ble foretatt undervannsinnspeksjon av brygga i 2006. Treverket under vann er bra, men det står dårligere til med det som er i overgangen mellom vann og luft. I 2007 ble det igjen tatt et stort løft på Brobrygga. Det ble montert utliggere oppstrøms og de gamle lysarmaturene ble byttet ut. Ca. kr. 220.000,- i minus dette året. Dette var litt av historien til en brygge som har sine røtter (peler) fra 1891.

## **Bienbryggene**

I årsrapporten for 1965 leser vi om planer for småbåthavn ovenfor Porsgrunnsbrua, på området kalt Bien. Det var innhentet pris på pontonger fra firmaet Høyer- Ellefsen. Kalkylen var på kr. 100.000,-, og styret konkluderte med at dette vanskelig kunne realiseres. På samme årsmøte ble båtlassavgiften øket fra kr. 20,- til 30,-, og opplag fra kr. 15,- til 20,-. Medlemskontingenten på kr. 15,- ble stående uforandret.

På samme årsmøte lanserte Sigurd Mathisen en annen løsning for brygger ovenfor Brua, som han mente ville kunne realiseres for halve prisen. Dette skulle det arbeides videre med.

På medlemsmøte 17. november 1966, refererte formann Kåre Nilsen brev fra Porsgrunn Kommune om tillatelse til å bygge brygge ved "Neptun" på visse betingelser. Det ble nedsatt en byggekomité bestående av Alf Oppsund, Halvdan Bjønnes og Olav Lundefaret, og med Sigurd Mathisen som konsulent.

Det ble forsøkt å få bygningsetaten i kommunen å utarbeide tegninger for bryggene, men det gikk ikke. Sigurd Mathisen kontaktet Selmer AS, hvor Ingeniør Mevik påtok seg dette.

På styremøtet 23. mai 1967 var alle formalia i orden. Ett tilbud fra Selmer på kr. 126.500,- ble godtatt. Det ble opplyst at det var søkt om midler fra bensinavgiftsfondet for halve beløpet, og det var også søkt om støtte fra Porsgrunn Kommune.

I betingelsene fra Porsgrunn Kommune, forpliktet PMF seg til avsette 5 båt plasser til oppsittere i Storgata, som tidligere hadde tomter langs elven i det aktuelle området.

For å finansiere prosjektet, ble det på årsmøte 15. februar 1968 vedtatt å øke medlemskontingenten med kr 5,-, til kr. 20,-, og øking av båtlassavgift til kr. 60,- . På styremøte 9.mai 1968, ble det vedtatt å ta opp lån i Porsgrund Sparebank på kr. 45.850,- med sikkerhet i Storgata 190.

Det ble bestemt at bryggene, to utstikkere, med plass til 56 båter, skulle ha navnet Bienbryggene. Den offisielle åpningen med flaggheising, skjedde 8. august 1968. Sluttsummen ble på kr. 133.982,14.

Bensinavgiftsfondet bevilget kr. 65.000,-, og Porsgrunn Kommune bevilget kr. 18.600,- , og garanterte også for lånet i Porsgrunn Sparebank.

I 1972 var det drøftet bygging av ytterligere en utstikker, og det ble bestemt å gå videre med saken. Dette ble det ikke noe av, men på medlemsmøte 21. oktober 1977, ble det vedtatt å bygge en flytebrygge og flytte de minste båtene dit. Alf Hansen sto for bygging av denne, som var klar til sesongen.

Etter mange års savn, ble det i 1981 montert 3 stk. lysmaster på hver av bryggene.

Ved ekstremt høyt vann og dårlig vær fredag 16.oktober 1987 fikk Flytebrygga hard medfatt. I tillegg til springfloen, kom det mye tømmer nedover elva fra Union. Også Bieenbryggene fikk skader.

Flytebrygga fikk en forholdsvis kort levetid og ble avviklet/solgt i 1988.

Etter mange oppfordringer ble det montert serviceskap for strøm på bryggene i 1994. Det ble også lagt frem vannpost. Graving for kablene ble gjort på dugnad Det ble plassert ytterligere en servicesøyle på hver brygge, denne gang med KWh-målere.

Det ble også montert to ekstra vannuttak på hver brygge.

Lysarmaturene fra 1981 ble skiftet ut i 2006. Arbeidet ble utført på dugnad.

Bryggene ble kontrollert under vann av froskemenn i 2006. Treverket var i prima stand, men noen viktige bolter var rustet bort.

I forbindelse med utbygging av Neptunbygget og nybyggene i 2007 ble vi nesten innesperret av et anleggsgjerde gjennom hele sesongen.

Parkeringsforholdene er ble bort i mot umulige i området ved Bro og Bieenbryggene, og det er derfor innkjøpt en flytebrygge som servicebrygge ved av- og pålasting. Denne er plassert ved Assuransbrygga, og der er også parkeringsplasser for båteierne ved Bro- og Bieenbryggene.

De av våre medlemmer som stod i spissen ved planlegging og bygging av Bieenbryggene er borte nå, men den innsatsen de gjorde for PMF har vi hatt stor nytte og glede av.

## **Skien gate 6**

På slutten av 80-årene var behovet for flere båtplasser og opplagsplasser stort, og foreningen var på utkikk etter et nytt område. Porsgrunn Kommune ble kontaktet og det ble sett på brygge på Vestsiden vest for Sjømannshuset, og på området nord for Teknikkerskolen. Dette førte ikke frem, men vårt medlem Jan Paulsen, hadde fått snappet opp at parsellen av Skien gate 6, som ble brukt til trelastlager, ble vurdert solgt. Dette ville jo være helt ideelt for PMF. Det var jo en forlengelse av eiendommen Storgata 190 (Assuransbrygga). På styremøte 21/4-89 ble det nedsatt en komité til å forhandle og komme med innstilling.

På ekstraordinært årsmøte 27/10-89 vedtok de 38 fremmøtte medlemmene enstemmig å gå til innkjøp av eiendommen, med lagerhall, for kr. 605.000,-.

Foreningen hadde også i 1977 fått tilbud fra Haugerud om å overta eiendommen, men hadde på den tid ikke midler til et så stort økonomisk løft.

Finansieringen ble gjennomført ved at det ble betalt kr. 2000,- i innskudd på alle eksisterende og nye båtplasser, samt å bruke oppsparte midler.

Styret godkjente utkastet til kjøpekontrakt på styremøte 16/10-90.

I 1991 ble det satt opp lysmaster og serviceskap. Del ble samtidig lagt opp vannuttak på hver lysmast.

I 1992 ble det bygd "Miljøbod" for mottak av spillolje og defekte batterier. Etter krav fra miljømyndighetene ble denne ombygd i 2006/2007.

Det er i løpet av årene tilkjørt grus for planering, og i 2003 ble det gjort ett større arbeid med drenering av plassen.

Støttemuren står på trepeler, og virker dårlig forankret. Men treverket ble kontrollert av dykkere i 2007, og fikk godkjent.

Hallen har vært flittig brukt av medlemmer som har hatt større reparasjoner eller vedlikehold på sine båter. Det blir også leid ut hylleplasser for oppbevaring av båtutstyr til medlemmene.

I 2006 lånte vi bort plassen og hallen i forbindelse med Porsgrunn Friteaters byvandring, Stedsans. Her var det telt med bespisning for publikum, og trekkspillmusikk fra båtene ved brygga. Dette var god reklame for PMF. Kjøpet av Skien gate 6 var en fremtidstett og god investering

## **Sjøbua**

Helt fra starten av ønsket PMF seg eget foreningslokale, og eller utfartssted.

I begynnelsen av 50-tallet ble det jobbet seriøst med begge deler.

I forbindelse med overtakelse av Storgata 190 (Assuransbrygga) var det foruten bryggeplaner også planer om båthall langs Storgata. Planen om båthall måtte skrinlegges på grunn av kommunens planer for Storgata.

Det var også planer om å kjøpe et utfartssted på Oksøya. Dette ble nedstemt på medlemsmøte 23. august 1954, mot en stemme.

I 1958 fikk vi vårt første "Klubbhus" eller regattakontor, i forbindelse med bygging av Brobyggga.

Foreningens arbeid med vedlikehold og utbygging av brygger og opplagsplasser på 60 tallet, gjorde at planer om eget hus kom i annen rekke.

Medlemsmøter og fester ble arrangert i Sjømannsforeningens lokaler og foreningens eiendeler ble oppbevart hos de enkelte styremedlemmene.

I 1986-87 ble det anskaffet to utrangerte arbeidsbrakker som ble plassert i brannlepet på

Assuransbrygga. Den ene av disse var i dårlig forfatning, og på tross av vedlikehold ble den bare verre. I 1989 fikk vi en båthall, noe vi har savnet i mange år.

I 1997 ble naboeiendommen vår, Storgata 194, lagt ut for salg. Styret bestemte seg for å by på denne til foreningslokale. På ekstraordinært årsmøte 9/9-97, ble det vedtatt med 28 mot 3 stemmer at styret skulle få fullmakt til å gå videre med denne saken. Det viste seg at bygningen var i dårlig forfatning. På styremøte 10/9 ble det vedtatt å by kr. 360.000,-, som ble høynet til kr.395.000,-. Prisen ble etter hvert så høy at på styremøte 17/10, ble det bestemt at vi ikke skulle gå videre med dette kjøpet.

I 2003 ble det nedsatt en egen komité med tanke på bedre lokaliteter for våre møter, og ikke minst til å oppbevare våre eiendeler.

Komiteen handlet raskt og i løpet av sommeren 2003 kjøpte vi 2 arbeidsbrakker som var satt sammen. Den dårligste av de brakkene vi hadde ble kondemnert. Den gjenstående og de to nye ble bygd sammen. Det ble røstet felles tak, og se, der begynte klubbhuset å ta form. Med iherdig dugnadsinnsats gjennom 2004 og deler av 2005, tar SJØBUA form, med både møtelokale, kontor og toalett.

Møtelokalet kunne vi vel ha ønsket oss større enkelte ganger, men til de fleste arrangementene våre, klarer det seg. Særlig toalettet, med tilgang utenfra, er satt stor pris på under båtpussen.

Det er også kommet på plass utemøbler som blir benyttet både av medlemmer og andre som besøker området vårt.

### **Båttreff og arrangementer**

I 1975 holdt foreningen i følge våre protokoller sitt første båttreff på Siktesøya.

Lørdag 17.06.78 ble den første oppfølgeren til båttreffet arrangert på Siktesøya, av damegruppa. Ca 30 personer koste seg med pølser, øl og annet medbrakt, som det står skrevet.

Senere, den 20.08 samme år, ble Arøya valgt som treffsted. Denne gangen var vi invitert til hytta til Alf og Lillemor Auli. 20 deltok og man hygget seg stort utover lørdagskvelden.

I de påfølgende årene ble det arrangert både vårtreff og høsttreff. Damenegruppa var på den tiden hovedarrangør, men fikk hjelp av hovedgruppa som etterhvert valgte en turkomite bestående av 3 medlemmer med ektefeller. Senere ble komiteen utvidet til flere medlemmer.

Vårtreffa foregikk som regel med få unntak i Bamble-skjærgården på andre siden av Rognsfjorden. Dette ble av enkelte betegnet som vågale turer siden Rognsfjordens rykte ikke var det aller beste og mange skrekkehistorier var blitt fortalt om nestenforlis og det som verre var. Treffene i Bamble-skjærgården ble i all hovedsak holdt på Vestre havneholme i Melbyfjorden, men ble enkelte ganger avløst av Østre havneholme, også i Melbyfjorden, og Skutevikkilen på Gumøy. Et treff ble også holdt på Oterøya, som vel kan betegnes som det mest fjerntliggende treffstedet som foreningen har hatt. Om høsten ble de indre fjordområder innenfor Langesunds-fjorden valgt til treffsteder. Her var det "Andedammen" og Svendsvika på Siktesøya, Dikkon på Sandøya, Barkevika i Mørjefjorden og Veaholmen og Sildevika i Ormerfjorden som var populære.

På treffene ble det arrangert aktiviteter for store og små. Det ble som regel inndelt i lag som besto av den enkelte båts mannskap. Så var det å begi seg ut på en vandring langs en merket sti hvor det var innlagte poster

med spørsmål av maritim karakter, og også praktiske oppgaver. Ungene hadde i tillegg rokonkuranse. Det var da satt ut to flytebøyer som de måtte runde og to like joller ble brukt som konkuransébåter. Det ble delt inn i to lag og så var det bare å ro så skummet spruta. Det ble heiet og ropt og det var et svare spetakkel til sistemann hadde kommet i mål. Dette var noe som engasjerte ungene og som var meget populært. (Kanskje dette kunne betegnes som en videreføring av tidligere tiders regattaer?)

Av spesielle hendelser kan nevnes Vestre havneholme i 1979, hvor det ble arrangert fotballkamp på ei grass-slette inne på øya. Alle framkomte ble delt i to lag med både store og små. Dommerne hadde kledd seg ut, og hadde utstyrt seg med store blå kort (Øyeblikkelig utvisning), som ble flittig benyttet. Ikke alle var like enige i korta som dommerne delte ut, og ga således uttrykk for sin frustrasjon over urettferdig behandling, så dette ble en livlig kamp som ble husket.

Oterøytreffet i Bamble-skjærgården i 1981 ble husket for sitt noe spesielle dansegulv. Komiteen hadde funnet ei slette som det gikk an å danse på, men problemet var at det fantes en del kuruker der. Det løste komiteen med å legge litt store steiner på disse. Om kvelden, da det begynte å mørkne, ble de dansende irriterte på steinene som var i litt i veien, og fjernet dem. Resultatet vår at neste morgen oppdaget alle at sko og klær var fulle av kumøkk. Ikke så morsomt, men ganske minneverdig.

På vårtreffet på Dikkon i 1983 ble det arrangert et rebusløp for medlemmene. Starten gikk fra Langesund, og ingen av deltagerne visste hvor treffet skulle holdes. Dette var en del av rebusen. Det var også lagt inn idealtid på distansen, så det var ikke den første i mål som vant. Alle hadde fått med seg en konvolutt med riktig navn på treffstedet, og de som ikke fant ut av oppgavene, kunne åpne denne konvolutten, men da var de ute av konkurransen.

På Østre havneholme i Bamble-skjærgården, ble det i 1994 arrangert brannøvelse for medlemmene. Eystein Ellingsen som var tidligere brannsjef i Porsgrunn, sto for øvelsen. Dette var nyttig lærdom, og de som ville fikk prøve seg på brannslukkning. Det ble brukt pulverapparat til å slukke et avskjært oljefat som det var satt fyr på. Det viste seg at dette ikke var så lett som

man skulle tro, og mange sto lenge før de fikk slokket ilden.

I slutten av mai 1990 ble det åpnet nytt Sjøfartsmuseum i Porsgrunn. I den anledning kom seilskuta Sørlandet på besøk til byen vår. PMF fikk da ideen om å be med seg pasienter fra Porsgrunns sykehjem i båtene våre, for å møte Sørlandet på Frierfjorden og følge skuta opp til dampskipsbrygga. Vi fikk positivt svar fra Frednes og St.Hans-åsen sykehjem, og de møtte opp med betjening og pasienter, noen med rullestoler og andre temmelig dårlige til beins. Vi fikk med noe vanskelighet plassert alle i båtene våre, med rullestoler og div. utstyr. Der pakket vi dem inn i pledd o.l. og serverte kaffe og kaker underveis. Alle syntes det var veldig stas å se den stolte skuta, og til tross for litt sur vind, virket det som om alle koste seg på turen. Det ble en stor opplevelse både for våre medlemmer og gjestene.

### **Porsgrunn Motorbåtforenings Æresmedlemmer:**

- 1970 Andreas Rust Hansen (en av stifterne)
- 1983 Eilef Birch Smith
- 1983 Kåre Nilsen
- 1992 Sigurd Mathisen
- 1992 Olav Olsen
- 1992 Alf Hansen
- 2005 Hans Drage
- 2009 Helge M. Pedersen

### **Riddere av den Gyldene Propell**

Utdeles av ordenskollegiet, som gjerne tar i mot forslag til kandidater.

- 1948 Hans Hansen  
Hans Knudsen  
Nils Fjeldstad  
Ludvig Johannesen
- 1958 Andreas Rust Hansen  
Lars Thorsen  
Henry Knudsen  
Victor Damquist  
Halvor Thorstensen
- 1960 Harald Dyraas  
Robert Wold  
Olav Brynhildsen  
Georg Johnsen
- 1975 Sigurd Mathisen  
Kåre Nilsen
- 1976 Eilef Birck Smith
- 1978 Alf Hansen  
Ole Abrahamsen
- 1980 Asbjørn Lorentzen  
Olav Lundefaret
- 1985 Olaf Olsen
- 1986 Halvor Halvorsen
- 1987 Hans F. Drage
- 1992 Isak M. Lunde  
Helge M. Pedersen
- 1999 Petter Juul  
Kjell Gundersen
- 2001 Bjørg Lunde
- 2005 Berit Lunde





