



2025







HANKØ YACHT CLUB 2025

Hankø Yacht Club er stiftet 21. august 1954 etter initiativ av interesserte seilere, og dens formål er å virke til fremme av internasjonal seilспорт og verne om Hankø som internasjonalt seilспорт-sentrum. Foreningen har sitt sete på Hankø.

STYRET

Nini Høegh Nergaard
Formann

Morten Mellbye
Susanne Wexels

Magnus R. Tvette
Henrik Kulseng-Hanssen

RÅD

Peder Nergaard
Carl Christian Ferner
Henning E. Astrup

TIDLIGERE FORMENN

Søren Wiese, Gregard Heje, Ingar Dobloug jr, Frederik Horn, Olaf R. Halvorsen, Knut Heje, Hans Petter Noreng, Erik H. Christensen, Arnfinn K. Heje, Jon D. Mellbye, Olav E. Klingenberg, Nils Ekjord, Jørgen G. Heje, Peder Nergaard, Henning E. Astrup, Christopher W. Ihlen

KLUBBHUSET

HYC sjøbod på Hankø er tegnet av arkitekt W. Swendsen, Trondheim, mens interiørarkitekt Ianke, Fredrikstad, hadde tilsynet med farger og innredning. Sjøboden ble åpnet for medlemmene 22. juni 1957.

ADRESSE

HANKØ YACHT CLUB
1. mai – 31. august: Hotellveien 2, 1620 Gressvik
1. september – 30. april: Fürstveien 50, 1367 Snarøya
www.hankoyachtclub.no

VERT

Marita Brattås
Treffes på vert@hankoyachtclub.no
Tlf HYC: 69 33 22 21 (betjent i kjernesesongen)

KLUBBSJEF

Erlend Bertelsen
klubbsjef@hankoyachtclub.no

HAVNESJEF

Marius Haaverstad
Tlf. 915 34 486
havnesjef@hankoyachtclub.no

REDAKTØR FOR HYCs ÅRBOK: MORTEN JENSEN



Nini Høegh Nergaard
og Morten Lund



Magnus R. Tveit

FOTOS: IVAR GILSA



HANKØ YACHT CLUB 2025

Hankø Yacht Club was founded August 21st, 1954 on the initiative of keen yachtsmen. Its purpose is to promote international yachting and preserve Hankø as an international yachting venue. The club is based at Hankø.

FLAG OFFICERS

Nini Høegh Nergaard
Commodore

Morten Mellbye
Susanne Wexels

Magnus R. Tvete
Henrik Kulseng-Hanssen

ADVISORY COMMITTEE

Peder Nergaard
Carl Christian Ferner
Henning E. Astrup

PREVIOUS COMMODORES

Søren Wiese, Gregard Heje, Ingar Dobloug jr, Frederik Horn, Olaf R. Halvorsen, Knut Heje, Hans Petter Noreng, Erik H. Christensen, Arnfinn K. Heje, Jon D. Mellbye, Olav E. Klingenberg, Nils Ekjord, Jørgen G. Heje, Peder Nergaard, Henning E. Astrup, Christopher W. Ihlen

THE CLUB HOUSE

The HYC dock house was designed by the architect W. Swendsen of Trondheim, while the interior architect Ianke of Fredrikstad oversaw colours and interiors. The dock house was opened to the members June 22nd 1957.

ADDRESS

HANKØ YACHT CLUB

May 1st – August 31st: 1621 Hotellveien 2, 1620 Gressvik

September 1st – April 30th: Furstveien 50, 1367 Snarøya

www.hankoyachtclub.no

HOST

Marita Brattås

vert@hankoyachtclub.no

Telephone: (+47) 69 33 22 21 (during the season)

CLUB MASTER

Erlend Bertelsen

klubbsjef@hankoyachtclub.no

HARBOUR MASTER

Marius Haaverstad

Tlf. 915 34 486

havnesjef@hankoyachtclub.no



VEDTEKTER

Vedtatt på ekstraordinær generalforsamling 11. april 1956, endret sommeren 2023 og vedtatt på ekstraordinær generalforsamling 16. oktober 2023.

1. Foreningens navn er Hankø Yacht Club. Dens stander er blå vimpel med hvitt diagonalt kors. Dens sete er Hankø.
2. Formålet er å virke til fremme av nasjonal og internasjonal seilspport og verne om Hankø som seilspportsentrum.
3. Medlemstallet er begrenset til 250 stemmeberettigete medlemmer.
4. I tillegg til stemmeberettigete medlemmer som i pkt. 3, har foreningen disse medlemskategoriene, som kan benytte seg av klubbens tilbud og fasiliteter, har møterett, men ikke stemmerett, i generalforsamlingen og betaler redusert årlig kontingent slik generalforsamlingen fastsetter:
 - a) «Old boys»: medlemmer som har status som pensjonist, har vært medlem i 10 år og har fylt 75 år, kan etter eget ønske bli overført til «Old-Boys».
 - b) «Etterlatte medlemmer»: enke eller enkemann (tilsvarende gjelder for samboerskap) etter medlemmer kan tre inn i medlemskapet til sin avdøde partner.
5. Foreningen ledes av et styre som består av formann, nestformann og inntil fire medlemmer. Formannen har dobbeltstemme ved stemmelikhet ved avstemninger i styret. Styret har ansvaret for den daglige driften og gjennomføringen av spesielt definerte aktiviteter som er behandlet og vedtatt på klubbens generalforsamling
6. Foreningen har også et råd på fire medlemmer som sammen med styret avgjør opptagelse av nye medlemmer etter anbefaling av to medlemmer. Beslutning om opptagelse skal være enstemmig og behandlingen hemmelig. For yngre medlemmer kan Styret og Rådet i fellesskap beslutte utsatt betaling av innmeldingsavgift. Styret og Rådet kan videre i fellesskap invitere Æresmedlemmer og Innbudte medlemmer til foreningen.
7. Foreningens råd fungerer som valgkomité
8. I løpet av sesongen holdes generalforsamling på Hankø. Det innkalles med 14 dagers skriftlig varsel til alle medlemmer og behandler:
 - a) Årsberetning og regnskap.
 - b) Andre saker som styret eller medlemmene måtte ønske å forelegge.
 - c) Valg av styre, råd og revisor.

Forslag til lovforandringer må være innkommet til styret innen 1. mai det år det skal behandles.

Et enstemmig styre kan innkalle ekstraordinær generalforsamling når det måtte ønske og da på samme måte som for ordinær generalforsamling bestemt. Ekstraordinær generalforsamling skal også innkalles når halvparten av foreningens medlemmer forlanger det.
9. Foreningens medlemmer er forpliktet til å betale slik kontingent som fastsettes av generalforsamlingen. Utmeldinger skal være styret i hende innen 31.12 foregående år. Medlemmer med to års utestående kontingent skal etter tre nummererte varsler miste sitt medlemskap i klubben med to måneders varsel.
10. Forandringer av disse vedtekter kan bare foretas på ordinær generalforsamling og da med 2/3 flertall av fremmøtte stemmeberettigede medlemmer. Skriftlig fullmakt vil bli godkjent. En forandring av vedtektene må enn videre bekreftes på senere innkalt ekstraordinær generalforsamling der samme krav til flertall gjelder.
11. For vedtak om foreningens oppløsning gjelder samme regler som for vedtektsforandringer, dog forlanges 9/10 majoritet blant samtlige medlemmer. Ved en oppløsning skal foreningens eiendeler overføres til en stiftelse som skal ha til formål å støtte norsk seilspport.



STATUTES

These statutes were adopted in an extraordinary annual meeting April 11th 1956,
and adopted in extraordinary annual meeting October 10th, 2023.

1. The name of the Club is Hankø Yacht Club. The Club's burgee is a blue standard with a white diagonal cross. Its quarters are at Hankø.
2. The purpose of the Club is to promote national and international yachting and preserve Hankø as a yachting venue.
3. Membership is limited to 250 members entitled to vote.
4. In addition to members entitled to vote as laid out in article 3, the Club has the following membership categories who may take advantage of the Club's offers and facilities, have the right to participate but not vote in the Club's Annual Meeting, and who pay a reduced fee as decided by the Annual Meeting:
 - a) «Old Boys»: members retired from work, have been a member of the Club for more than 10 years, and are older than 75 years, can by choice be transferred to «Old Boys»
 - b) «Surviving spouse» member; the surviving partner of a member can enter the membership of their deceased partner.
5. The Club is governed by a Board consisting of a chairman, vice chairman and up to four board members. The chairman can cast a double vote in the event of a tied vote. The Board has the responsibility for the daily operations of the Club and the execution of specific activities as discussed and decided at the Club's Annual Meeting.
6. The Club also has an Advisory Board of four members, who jointly with the Board, decides on admission of new members based on the recommendation by two members. The resolution of admission shall be unanimous and the proceedings shall be confidential. The Board and the Advisory Board can in collaboration decide on delayed payment of enrolment fee for young members. The Board and the Advisory Board can furthermore jointly invite Honorary and Invited Members to the Club.
7. The Advisory Board acts as nomination committee to the Board.
8. The Annual Meeting is held at Hankø during the summer season. All members shall be given a written notification 14 days prior to the meeting. The proceedings shall comprise:
 - a) The annual report and accounts
 - b) Annual fees and enrolment fee for the coming calendar year
 - c) Other matters submitted by the Board or by members
 - d) Election of board members, advisory board members and auditor

Proposed amendments to the statutes must be submitted to the Board by 1st of May of the year of consultation.

A unanimous Board can summon an Extra Ordinary Annual Meeting at any time, following the same procedure as directed for the Ordinary Annual Meeting. An Extra Ordinary Annual Meeting shall also be summoned when one half of the Club's members so demand.
9. Club members are obliged to pay such annual fees as decided by the Annual Meeting. Notice of withdrawal from the Club shall be received by the Board by 31st of December the preceding year.

Members owing two years outstanding annual fees shall after receiving three numbered warnings have their membership in the Club revoked with two months' warning.
10. Amendments of these statutes may only be made at the Ordinary Annual Meeting, with a 2/3 majority of all present members entitled to vote. Written power of attorneys will be accepted. Such amendments of the statutes must furthermore be confirmed in a later summoned Extra Ordinary Annual Meeting where the same majority is required.
11. For a resolution of the Club's dissolution the same rules as for amendments of the statutes apply, however a 9/10 majority of all members is required. In case of a dissolution, the Club's assets shall be transferred to a foundation supporting Norwegian sailing.



HUSREGLER

Styret velger hvert år en hussjef som plikter å påse at nedenstående husregler overholdes.

1. Klubbens medlemmer har fortrinnsrett til bruk av klubblokalene.
2. Adgang til klubblokalene har dessuten:
 - a. Medlemmers ektefeller.
 - b. Innen - og utenlandske gjester etter invitasjon fra styret eller et medlem.
 - c. Styret kan gi kollektiv innbydelse til deltager og funksjonærer i seil sportsarrangementer.
3. Overnatting – Ved store seil sportsarrangementer vil styret fordele sengeplasser etter følgende rekkefølge. Styret vil søke en balanse av overnattingsgjester:
 - a. Utenlandske deltager i internasjonale seilaser.
 - b. Medlemmer
 - c. Funksjonærer
 - d. DeltagerVed normal bruk vil drifter fordele sengeplasser.

Gjester kan etter søknad av et medlem også få adgang til overnatting. For slike overnatting beregnes en høyere overnattingspris. Ønske om enkelt rom vil bli imøtekommet så langt det er anledning, men da til dobbel pris. Ved store arrangement kan ikke slike ønsker imøtekommes. Ingen kan forvente å disponere samme rom fra år til år. Bestilling må angi nøyaktig dato for ankomst og avreise.
4. Medlemmer kan, når det ikke er til foretrekkelig for andre medlemmer, arrangere private selskaper i klubben. For private arrangement og tildeling av fasiliteter gjelder følgende
 - a. Medlemmers private arrangementer må vike for regattaarrangementer, klubbafteiner eller andre arrangementer som etter styrets bestemmelse er prioritert.
 - b. Ved kollisjon i ønske om dato mellom private arrangementer vil styret bestemme hvilket arrangement som får ønsket dato. Om mulig vil alternativ dato fremskaffes.
5. Det medlem som har sitt private arrangement, står ansvarlig for klubbens og dens inventar samt oppgjør av alle kostnader knyttet til arrangementet.
6. Selv om medlemmer etter husreglens §1 alltid har adgang til klubben, bes de vise konduite ovenfor dem som har et privat selskap.
5. Gjester har samme rettigheter og plikter som medlemmene ved besøk i klubben.
6. Alle utgiftene i klubben må kvitteres for med medlemmets navn og medlemsnummer. Medlemmer må regulere sin regning før avreise. Vertskapet skal utferdige ukentlig regning som må betales omgående. Medlemmene hefter for gjester de har invitert.
7. Etter kl 20.00 må medlemmer og gjester fortrinnsvis bære pent sommerantrekk for å få adgang til «Storstuen» og «Skipperstuen».
8. Medlemmer og gjester plikter å verne om klubbens eiendeler. Gjenstander som fjernes eller ødelegges, pliktes erstattet. Medlemmer hefter herunder også for inviterte gjester. All ferdsel og opphold på klubbens eiendom skal foregå i former som ikke skader klubbens omdømme eller forholdet til dens naboer.
9. Ved selskaper inntil 70 personer vil Skipperstuen være tilgjengelig for medlemmer. Vi oppfordrer medlemmene til å reservere på forhånd men «drop-in» er også mulig. Ved slik kombinert bruk må en som bruker av Skipperstuen regne med å spise samme meny som serveres i Storsalen.
10. Styret har for øvrig adgang til å bekjentgjøre på oppslagstavlen tilføyelser eller endringer i disse husregler. Disse tilføyelser eller endringer har samme gyldighet som husreglene.



HOUSE RULES

Every year the Board appoints a House Master, whose duty it is to oversee that the following House Rules are respected.

1. The Club's members have priority to the use of the Club House.
2. In addition, the following have access to the Club House:
 - a) Member's spouses.
 - b) Norwegian and foreign guests by invitation from the Board or a member.
 - c) The Board can extend a collective invitation to participants and race officers of a sail racing event.
3. For accommodation during larger sailing events, the Board will distribute beds in the following order. The Board will seek to find a balance of overnight guests:
 - a) Foreign participants of international sail sporting events.
 - b) Members
 - c) Race officers
 - d) Other participants

Under normal circumstances, the Host assigns beds. Guests can by application by a member also be admitted to overnight stays. Such overnight stays are charged with a higher overnight fee. Requests for single rooms will be met as far as possible, but will be charged a double fee. During larger events, such requests will not be met. No one can expect to stay in the same room year after year. The booking must comprise an exact date for arrival and departure.
4. Members can, when it's not to the displacement of other members, arrange private parties at the Club House. For private events and allotment of facilities, the following must be observed:
 - a) Member's private events must stand aside for sail racing events, club evenings and other events that by the Board's decision shall be prioritized.
 - b) The Board will decide which event is allotted a specific date, when more than one private arrangement is sought to be held on the same date. If possible an alternative date will be offered.
 - c) The member who is hosting a private event is responsible to the Club, the Club's furniture and also all costs related to the event.
 - d) Although members according to §1 shall have access to the club at all times, they are asked to show tactful understanding towards those hosting a private party.
5. Guests are given the same rights and obligations as members when visiting the Club.
6. All expenses accrued at the Club must be signed for with the member's name and membership number. Members must settle their account prior to departure. The Club Host shall prepare a weekly statement which must be settled promptly. Members are responsible for their invited guests.
7. After 20:00 hours all members and guests must preferentially wear proper summer attire to gain access to «Storstuen» og «Skipperstuen».
8. Members and guests are obliged to preserve the club's possessions. Items moved or damaged must be replaced. Members are also fully responsible for their invited guests. All activities within the club area must be performed in such manner as not to damage the Club's reputation or its relationship to its neighbours.
9. When there are private parties of up to 70 people, «Skipperstuen» will be open to members. We encourage members to make reservations in advance, however "drop-in" may also be possible. At times of such combined use, users of «Skipperstuen» must be prepared to enjoy the same menu as served in «Storsalen».
10. The Board may furthermore announce additions and amendments to these House Rules at the notice board. Such additions and amendments have the same validity as the House Rules.



HAVNEREGLEMENT

Bakgrunn

HYCs brygger og bøyer er et middel for at klubben skal kunne fylle sitt formål som vert for seil-sportsarrangementer. Styret har utpekt Havnesjef til å forestå den løpende forvaltning av bryggeanlegget i henhold til nedenstående.

Medlemmers adgang til bryggeanlegget

Medlemmer vil normalt ha full tilgang til bryggeanlegget, dog slik at ingen medlemmer kan betinge seg plass fast for sesongen og at alle medlemmer må være forberedt på å vike plass når

arrangementer på klubben krever det.

Det er ikke tillatt å benytte bryggeanlegget som sin primære bryggeplass gjennom sesongen. For medlemmers båter skal det i perioden 20.06 – 10.08 svares betaling for opphold utover 3 døgn. Båter som blir benyttet i forbindelse med arrangementer på HYC, ligger gratis i perioden arrangementet pågår.

For sjøfly gjelder egne regler.



Medlemmer som skal benytte bryggene ved HYC, må føre HYC-vimpel eller HYC-klistremerke godt synlig på båten.

Regatta

Under regatta skal plasser prioriteres slik:

- 1a) Utenlandske deltagere, fortrinnsvis samlet etter klasse.
- 1b) Båter til losji/bruk av regattaarrangør/jury.
- 1c) Medlemmer som er deltagere.
- 2) Båter til losji av utenlandske deltagere.
- 3) Andre deltagere.
- 4) Medlemmers andre båter.

Ved fordeling tas hensyn til type båtplass, og samlet belastning på bryggene.

Havnesjef/styre kan fravike prioriteringsliste når det finnes hensiktsmessig.

Øvrig adgang til bryggeanlegget

Utenom arrangementer kan også andre enn medlemmer kunne fortøye båter i en begrenset tid. Dette omfatter utenlandske gjester, medlemmers gjester eller andre som i henhold til avtale med havnesjef eller styret har fått slik adgang. Slik adgang avklares med Havnesjef som også anviser båtplass

Ved slik fortøyning skal det svares betaling som bidrag til bryggenes og bøyesens vedlikehold og dekning av vann og strøm. Se pris matrise .

Ordensregler

Alt opphold på klubbens brygger og i båter som er fortøyd ved klubbens brygger og bøyer, skal foregå i former som ikke skader klubbens omdømme eller forholdet til dens naboer.

Tomgangskjøring og/eller bruk av aggregat/hjelpemotor skal normalt ikke forekomme da bryggene har strømforsyning.

Bruk av grill med åpen flamme om bord i fortøyde båter er ikke tillatt.

Ved store arrangement eller stor tetthet i havnen skal gass/propan-anlegg stenges eller kobles fra.

Sikkerhet

Båter som på grunn av størrelse, vindfang eller lignende kan representere en belastning på bryggene og bøylene, må etter havnesjefens anvisning finne en annen fortøyningsplass.

Havnen har ikke kontinuerlig vakthold og HYC påtar seg intet ansvar for fortøyde båter.

Båteier må selv sørge for sikker fortøyning. Hvis en eier ikke er tilstede og ikke kan finnes med rimelig innsats og båten er til fortrenghet/skade/sjenanse for andre, kan Havnesjefen henlegge båten i egnet medlemsbøye/på seilkroa eller annet egnet sted for båteiers regning. Ved slik forflytning bør Havnesjefen i tvilstilfelle konferere med formannen, eller om han ikke er tilstede – med annet styremedlem/varamann.

Alle fortøyde båter plikter å sikre at båten eller dens fortøyninger ikke gjør skade på bryggene. Eiere av båter som forårsaker skade, vil bli avkrevet erstatning.

HAVNEPRISER

	Brygge/døgn	Brygge/uke	Bøye/bruk
Utenom sesong	300	700	150
Sesong 20/6 – 10/8	350	1750	200

I tillegg til prisene tilkommer kr 75 for landstrøm per døgn.



HARBOUR RULES

1. The docks and buoys are means for the club to fulfil its mission as host for sail sporting events. A Harbour Master has been appointed to make sure the Harbour Rules are followed.
2. As a principal rule the members have full access to the docks, but no member can claim a permanent spot for the season. Furthermore all members must be prepared to yield their spot when an event so demands.
Members who are using the Club's docks must fly the HYC burgee or display a HYC sticker clearly visibly on their boat.
3. During regattas spots shall be allotted along these guidelines:
 - 1a) Foreign participants, preferably together according to class.
 - 1b) Boats for lodging/use by race management/jury.

- 1c) Participating members.
- 2) Boats for lodging used by foreign participants.
- 3) Other participants.
- 4) Member's other boats.

Type of requested docking spot and total toll on the docks will be considered at allotment of docking spots.

The Harbour Master/Board can deviate from the priority list when deemed appropriate.

4. At times other than during sail racing events, the Board can on an individual basis, permit boats to be docked for a limited time. This includes foreign guests, members guests or others in accordance with the Harbour Master. The Board has determined a docking fee, as a contribution to the maintenance of the docks



HARBOUR FEES			
	Dock/day	Dock/week	Buoy
Off season	300	700	150
Sesong 20/6 – 10/8	350	1750	200

and buoys, and payment for fresh water and electricity.

5. All activities on the Club's docks or in boats moored by the Club's docks and buoys shall be of such form as not to harm the Club's reputation or its relation to the neighbours.

Idle running of engines or the use of aggregate/auxiliary shall normally not occur as the docks have electricity supply.

The use of grills with open flames on board docked boats is not permitted. Gas/propane should be switched during big events.

6. Boats which due to their size, windage or other reasons can represent a strain on the docks or buoys, must by the instructions of the Harbour Master dock somewhere else.

The docks are not guarded on a permanent basis, and HYC does not resume any responsibility for docked boats. Owners must ensure all boats are properly secured. If a boat is to the displacement of/endangering/inconvenience to others, and the owner is not present and cannot be found with reasonable effort, the Harbour Master can move the boat to an appropriate buoy/at the Seilerkroa or another appropriate place for the owner's account.

Prior to moving a boat, the Harbour Master should, in cases of doubt, confer with the Chairman or another board member/deputy board member if the Chairman is not present.

All docked boats shall be secured in a manner so the boat or its moorings do not damage the docks.





MEDLEMSFORTEGNELSE

MEMBERSHIP LIST

Æresmedlemmer/Honorary members

H.M. KONG HARALD V

H.M. DRONNING SONJA

Innbudte medlemmer/Invited members

H.K.H. Prinsesse Astrid fru Ferner

Peder Nergaard

Craig Symonette

Gavin McKinney

Kristian Nergaard

Morten Lund





Medlemmer/Members

1954

Fred. Olsen, Oslo

1970

Peder Monsen, USA *

1974

Ole K. Røed, Luxembourg *

1976

Knut G. Heje, Oslo
Werner Werenskiold, Høvik *
Peder Lunde jr., Snarøya *

1977

Carl E. Steen, Oslo

1978

Jørgen Walle-Hansen, Oslo *
Hans Petter Finne, Oslo

1979

Finn Eckbo, Oslo *
Henning B. Bull, Oslo *
Erik Jebsen, Oslo
Morten Lund, Oslo **

1980

Arnfinn K. Heje, Beitostølen
Eivind Astrup, Oslo
Jon Danckert Mellbye, Oslo *

1981

Peter T. M. Brandt, Oslo *

1983

Carsten Durban, Fredrikstad *

1984

Haakon Horn, Østerås *

1985

Alex. Hegard, Sverige
Henning Christensen, Borgen
Christian Fredrik Christensen, Oslo

1986

Sverre J. Tiedemand, Oslo

1987

Henning Forsberg, Gressvik

1990

Jan Frederik Dyvi, Oslo
Endre Røsjø, Monaco
Lars Johannessen, Nesøya *

1992

Egil K. Paulsen, Australia
Claus Landmark, Son

1993

Jørgen Stang-Heffermehl, Oslo

IVAR GILSÅ



**1994**

Per Sand, Oslo
Bjørn Atle Holter Hovind, Setskog
Carsten Schanche, Sandvika
Ragnvald Gabrielsen, Oslo
Morten Mæhle, Oslo
Bjørn Wexels, Oslo
Herman Horn-Johannessen, Nesøya
Axel Stove Lorentzen, Oslo

1995

Ragnar Klevaas, Sandvika
Kristian Nergaard, Snarøya **

1996

Peter T. M. Brandt jr., Stabekk
Alexander Ferner, Fredrikstad
Jan P. Sissener, Oslo

1997

Thomas F. Borgen, Jevnaker
Niels G. Stolt-Nielsen, England
Jacob B. Stolt-Nielsen, Oslo
Erik G. Braathen, Snarøya

1998

Espen Horn, Oslo
Morten Jensen, Asker
Peter Hauff, Oslo
Marius Skaugen, Oslo
Sigurd Coates, Moss
Craig Symonette, Bahamas **

1999

Jørgen Paulsen, Oslo

2000

Erik Magnus Ekjord, Oslo
Carl Christian Ferner, Oslo
Peder Nergaard, Oslo **
Per G. Braathen, Spania

2001

Otto B. Backe, Kjelsås
Thomas A. Jøraanstad, Oslo

2002

Lars Petter Fjeld, Engelsen
Truls Petter Ambjørnsen, Fredrikstad

2003

Thomas A. Vogt, Jar
Colin Ryan, Australia
Petter Fjellstad, Oslo

2004

Are Andenæs Huser, Oslo
Paal Monsen, Oslo
Danckert Petter Mellbye, Oslo

2005

Magne Tønnesen, Fredrikstad
Lars Erik Heibek, Oslo

2006

Sverre Frich, Oslo

2007

Carl Petter Finne, Oslo
Harald Lothe, Oslo
Eivind Melleby, Oslo

2008

Henning E. Astrup, Oslo
Halfdan Marius Foss, Oslo
Thomas Nilsson, Haslum
Svein Fjellstad, Oslo
Wilhelm Stang, Oslo
Marius von Hanno, Oslo
Henrik Schanche, Gressvik

2009

Prinsesse Astrid fru Ferner, Oslo **
Øyvind Michael Vedeler, Oslo
Ivar Gilså, Billingstad
Nikolai E. Astrup, Oslo
Jon Erlend Scheele, Oslo
Knut Knutsønn Heje, Oslo
Siri Stolt-Nielsen, Sveits
Henrik Kulseng-Hanssen, Oslo
Trine Tjøm, Blommenholm
Peter Vlasov, Bahamas
Christen Horn Johannessen, Nesøya
Michael Steensland Bruun, Oslo

2010

Thomas Oksmo, Bekkestua
Morten E. Astrup, Sveits
Harald Zwart, USA
Reynir Kjær Indahl, Italia
Kristin Klevaas Jahren, Oslo
Morten J. Mellbye, Oslo
Mads Haanes, Oslo
Ole Johan Prytz, Høvik
Jørgen J. Heje, Sveits
Andreas Brekke, Oslo
Harald Durban, Oslo



2011

Lars Martin Borge, Snarøya
Anne Line Klevaas Ørneberg, Sandvika
Bjørn Gisle Grønlie, Oslo
Jon Langø, Trondheim
Erik Delphin, Sagstua
Thor Johan Furuholmen, Sveits
Magnus Sønsteby, Oslo
Kristian Fæste, Drøbak
Cecilie Astrup, Italia
Halvard S. Kilde, Jar

2012

Jens M. Mellbye, Oslo
Eiliv Bugge Fougner, Oslo
Arne-Henning Scheele, Fredrikstad
Rune Aasberg, Gjerdrum
Simen Løvgren, Asker
Petter Bjørge, Engelsviken

2013

Rolf Bjørne, Oslo
Jeanette Lunder, Snarøya
Frederik Horn, Hosle
Sven Barlinn, Oslo
Kristoffer Spone, Oslo

2014

Bjørn Henrik Rasmussen, Oslo
Erik A. Lind, England
Marius Haaverstad, Slependen
Tobias Bang-Hansen, Oslo
Nine Paulsen, Oslo
Steinar Basberg, Fredrikstad

2015

Hans Christian Henriksen, Oslo
Kristian Fredrik Sørvig, Oslo
Camilla H. Heldal, Oslo
Andreas Webster, Oslo
Magnus R. Tvette, Engelsviken
Grant Larsen, Sandefjord

2016

Elisabeth Hartmann, Oslo
Vibeke Nergaard, Oslo
Karl Christian Agerup, Oslo
Petter Hessen, Oslo
Nicolai Reissiger, Oslo
Cameron Symonette, Bahamas

2017

Harald K. Berg, Oslo
Nini H. Nergaard, Snarøya
Arild Holt, Hosle

William Paus, Oslo
Lasse Berthelsen, Fredrikstad
Per Finn-Hansen, Oslo
Agnes Dyvi Huitfeldt, Oslo
Justin Cunningham, Bahamas
Marc Ryan, Australia

2018

Joakim P. Fuglerud, Oslo
Einar Kindem, Oslo
Alexandra Dyvi, Oslo
Mikkel Hessen, Oslo
Nils Klippenberg, Oslo

2019

Per-Gunnar Borhaug, Moss
Bjørn Mørland-Pedersen, Oslo
Nicolai Malling, Oslo
Oliver Eaton, England
George Furuholmen, Oslo
Ingeborg Werenskiold, Oslo
Viggo Bang-Hansen, Oslo

2020

Riulf Rustad, Oslo
Truls Petter Halvorsen, Oslo
Arild Sten Johnsen, Kråkerøy
Christian Espeseth, Oslo
Petter Gautneb, Oslo
Pål Tønnesson, Oslo
Oluf Høy, Kypros
Christian Sinding, Sveits

2021

Susanne Wexels, Oslo
Christian Gerard Moxon, Oslo
Anders Steen-Nilsen Dynge, Oslo
Gregard K. Heje, Sveits
Rolf Th. Holm, Oslo
Per Christian Bordal, Moss

2022

Marit Holte, Oslo
John Anker Zwart, Oslo
Karl Andreas Anker Grundvig, Fredrikstad
Petter Antonsen, Gressvik
Nicolay Staff, Oslo
Bjørn Gustav ter Jung, Oslo
Christian von Trepka, Oslo

2023

Mikkel Sandvik, Oslo
Carl Henrik Rasmussen, Oslo
Claes-Johan Geijer, Luxembourg
Fredrik Nielsen, Oslo



Pål Einar Berntsen, Moss
Harald Mohn, Oslo
Ellen Caroline Courvoisier Sissener, Oslo
Sofie Olsen Jebsen, Oslo
Andreas Nergaard, Oslo
Monica Staff, Oslo
Gavin McKinney, Bahamas **

2024

Per Kristian Ervik, Jar
Thomas Peter Olsen Jebsen, England
Joachim Cock, Oslo
Eline Berg Braathen, Sverige
Bent Christian Wilhelmsen, Sveits
Lars Horn Johannessen, Nesbru
Pernille Mo Wilhelmsen, Oslo
Ivar-Andreas Monefeldt, Oslo
Carl Thomas Petterson, Stabekk
Jeanette Dyhre Kvisvik, Oslo
Haakon Sæter, Fredrikstad

2025

Einar Haugstad, Nesodden
Tone S. Heje, Oslo
Karl Erik Kjelstad, Oslo
Hans Kristian Melbye, Oslo
Guillaume Rubens, Oslo
Nicolai Fredrik Christensen, Oslo
Simen Syrrist, Moss
Nicolai A. Andresen, Oslo
Eivind Rubinstein, Fredrikstad
Caja Mørk Basberg, Oslo
Hans Petter Semmelmann, Oslo
Hans Reinholdt Wernersen, Fredrikstad
Bård Spilling, Stabekk ***
Benedicte Lind Bjørland, Oslo ***
Sandra Hatch, Fredrikstad ***
Lise Stolt-Nielsen, USA
Cecilie Paus, England

* Old Boys

** Innbudt medlem

*** Gjestemedlem



IVAR GILSÅ



KLUBBEFFEKTER



IVAR GILSA

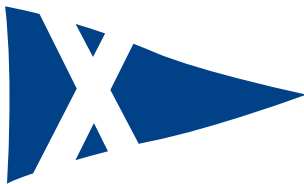
Hankø Yacht Club har en rekke flotte klubbeflekter. Vi har mye å velge i!

Vi har diverse klær: parkaser, regnponchoer, redningsvester, capser og shorts.

Vi har også en del tilbehør: totebags, HYC skinnbelter, capser, armbånd og annet.

Hele sortimentet befinner seg i Sjøboden – så kom innom og ta en kikk!

Effekter kan også reserveres ved å kontakte vertskapet på:
vert@hankoyachtclub.no.

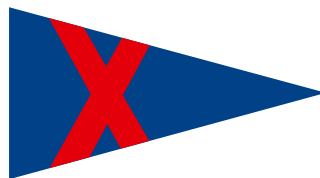


HYC STANDER

Foreningens stander er blå vimpel med hvitt diagonalt kors.

HYC BURGEE

The Club's burgee is a blue standard with a white diagonal cross.



FORMANNENS STANDER

Som mange andre yacht clubber har formannen sin egen versjon av klubbens stander. Denne er identisk med foreningens vimpel, men med rødt diagonalt kors.

COMMODORE'S BURGEE

The Commodore's burgee is a blue standard with a red diagonal cross.



HANSKO YACHT CLUB

GENERALFORSAMLING 2024



FOTO: IVAR GILSÅ



IVAR GILSA



MORTEN JENSEN



MORTEN JENSEN



MORTEN JENSEN



MORTEN JENSEN



IVAR GILSA



IVAR GILSA



MORTEN JENSEN



MORTEN JENSEN



MORTEN JENSEN



FRAM VIII



SESONGEN 2025

19.-21. juni
Raymarine TwoStar

21.-22. juni
Seilsportsligaen

23.-24. juni
Ungdomsligaen

25.-28. juni
Grundig Hankø Race Week

25.-28. juni
Nordisk mesterskap i J/70

30. juni
Far East Monday – Familiesushi

4. juli
Lundini

7. juli
Far East Monday

9. juli
Damelunsj 45+

12. juli
Juniorsushi

14. juli
Far East Monday – Partysushi

17. juli
Damelunsj 25–45

18. juli
Lunner

21. juli
Shaking Cup - Far East Monday - Klubbaften

22. juli
Junioraften (Hankø Vel)

23. juli
Tune Up Killing

24.-25. juli
NM Killing

28. juli
Far East Monday - Familiesushi

30. juli
Tre på Hankø

1. august
HYC Generalforsamling

5.-7. sept
NM Melges 24

13. september
Raymarine OneStar

19. – 21. juni

RAYMARINE TWOSTAR



TwoStar er blitt arrangert siden 2004, og som den første virkelig store shorthanded-regattaen i Norge, er regattaen den norske shorthanded-seilingens «mor». Året etter ble Vestlandets store

SHORTHANDED



shorthanded-regatta, Seilmakeren Doublehanded, etablert – og deretter kom Nordland Offshore Race i Bodø. Og etter det balet det på seg over hele landet.

FOTO: TROND R. TEIGEN

RAYMARINE TWOSTAR

Enda en ny vri på formatet i år

I 2004 ble det første startskuddet for Watski Skagerrak TwoStar avfyrt fra Garnholmen, og dermed kom shorthanded-seiling bokstavelig talt som et kanonskudd inn i norsk seilspport.

Ideen til en langdistanse-regatta for to seilere med innlagte pit stop var det HYC-medlem Øyvind M. Vedeler som hadde, og han fikk med seg SEILmagasinet. Dermed hadde han en idé og en medipartner han kunne gå til en sponsor med. Firmaet Herman Gotthardt AB, som stod bak butikk-kjeden Watski, syntes regattaen passet bra, og Fredrikstad Seilforening takket ja til å være arrangør.

Da regattaen ble lansert, var listen over forhåndspåmeldte lang, og i de påfølgende årene ble regattaen «utsolgt» i løpet av minutter. Deltakelsen var begrenset til 150 lag, og på det meste stod hele 75 lag på venteliste for å få være med. Det betød at nærmere 500 seilere hadde et intenst ønske om å få kunne utfordre seg selv i en regatta der det skulle tilbakelegges over 300 nautiske mil.

Slagordet var «Alle tampene, alle beslutningene». Med kun to seilere om bord i relativt store båter var det slutt på å måtte sitte timesvis på rekka som ballast. I shorthanded-seiling må begge kunne gjøre alt om bord – og de må gjøre det hele tiden.

Med årene har regattaens format og karakter endret seg. Fra å være en maratonøvelse over flere døgn med innlagte pitstop i Skagerrak, er regattaen blitt kortere og annerledes. Ettersom deltakelsen med årene har sunket, har arrangørene i Fredrikstad Seilforening forsøkt ulike formater og alternativer for å snu trenden, og i år forsøkes enda en ny variant.

I 2025 vil Raymarine TwoStar bestå av to etapper med start fra Hankø kl 10 19. juni og med målgang på Fjærholmen ved Tønsberg. Der samles båtene og fra Fjærholmen blir det så ny start kl 10 lørdag 21. juni. Målgang skjer på Hankø samme dag – og innen kl 16.

Deretter blir det premieudeling og avslutningsmiddag for alle deltakerne på Hankø Yacht Club om kvelden.





FOTO: TROND R. TEIGEN

21.-24. juni



NORSK SEILSPORTSLIGA



*Seil sportsliga-stevnet på Hankø omfatter seilaser i både seil sportsligaen og deretter i ungdoms-
ligaen. 21. og 22. juni er det seil sportsliga med seilaser både i eliteserien og i 1. divisjon, 23. juni*

J/70 | HEAT



*møtes 30 seilforeningslag til å seile i ungdomsligaen for seilere fra 13 til 23 år.
Lengre bak i årboken er en stor sak om Norsk Seilsportsliga.*

FOTO: TROND R. TEIGEN

25. – 28. juni

GRUNDIG HANKØ RACE WEEK



Grundig Hankø Race Week er bærer av en lang tradisjon og er den moderne forlengelsen av det som i gamle dager var «Hankø-regattaen» eller «pokalseilasene». Regattaen er den største for



kjølbåter i Norge, og den samler hvert år et solid antall seilere i ulike klasser. I år er regattaen også nordisk mesterskap for J/70-klassen.

FOTO: MORTEN JENSEN

GRUNDIG HANKØ RACE WEEK

Årets største kjølbåtsamling

Årets Grundig Hankø Race Week blir som vanlig en solid mønstring av kjølbåter. Ja, faktisk er regattaen den største årlige samlingen av kjølbåter i landet. Åtte klasser – IOD, Soling, Melges 24, 11:MOD, Express, Drake, J/70 og Halvtonn – er invitert til å delta i regattaen, og et ekstra pluss i år er at J/70-klassen har lagt sitt nordiske mesterskap til Hankø Race Week. Slår påmeldingen til som normalt, vil fjorden fylles av pluss minus hundre båter.

J/70-klassen blir ventelig en stor klasse. Antall båter som fins i Norge øker stadig, og flere og flere seilforeninger anskaffer J/70-er for å dyrke ligaseiling både lokalt og nasjonalt. Flere av disse foreningseide båtene vil nok være i aksjon, samtidig som det vil komme en rekke nordiske lag for å delta. Åtte seilaser er planlagt for det nordiske mesterskapet og for klassene i HRW fra 26. til 28. juni.

Mens den tradisjonelle Hankø-regattaen startet fra Garnholmen og hadde faste rundingsmerker, blir dagens seilere fordelt på flere pølsebaner ute på fjorden.

Det sosiale programmet spiller en ikke uvesentlig rolle under HRW, og tilbudene er mange. Hver kveld tilbys middag på Hankø Yacht Club, og etter hver dags seilaser vil det bli delt ut Daily First-priser på brygga til Hankø Yachtclub i hver klasse. Det blir også arrangert diverse klassevise, sosiale sammenkomster under regattaen, så det blir vel så travelt om kveldene som om dagene for seilerne.

Regattaen og det nordiske mesterskapet avsluttes med premieutdeling på Hankø Yacht Club lørdag 28. juni. Premiebordet blir garantert rikheldig, for i en regatta med aner tilbake til pokalseilaserne, er det mange vandrepremier som skal deles ut.

Vi satser på at det blir riktig flotte forhold under Hankø Race Week – og ikke regnvær...





FOTO: MORTEN JENSEN

25. – 28. juni

GRUNDIG HANKØ RACE WEEK



IOD er en gammel, klassisk entypebåt konstruert av Bjarne Aas i 1936. Lengde 33 fot. Klassen hadde sin storhetstid etter 2. verdenskrig, spesielt på 1950- og 1960-tallet. I de senere årene har klassen fått sin renessanse.



TIDLIGERE VINNERE

2024: NM Steinar Basberg/Alexander Ferner/Per Olav Bernhardsen/Knut Aasle/Kristian Hatch

2023: Martin Rygh/Walther Øhre/Fredrik Rygh/Bjørn Sørensen, Tønsberg

2022: Martin Rygh/Walther Øhre/Fredrik Rygh/Bjørn Sørensen, Tønsberg

2021: Martin Rygh/Walther Øhre/Fredrik Rygh/Bjørn Sørensen, Tønsberg

2019: Tormod Lie/Vidar Moe/Per Arne Skjeggstad/Geir Begby, Fredrikstad

2018: Tormod Lie/Svein Olav Moe/Vidar Moe, Fredrikstad

2017: Fred. Olsen/Severin Olsen/Robert Davis/Guttorm Mæhlum/Henrik Terjesen, KNS

2016: Tormod Lie/Per Arne Skjeggstad/Svein Olav Moe/Vidar Moe, Fredrikstad

2015: Jan Petter Røed/Martin Rygh/Walter Øhre/Fredrik Rygh/Gustav Rygh, Tønsberg

2014: Jan Petter Røed, Tønsberg

2013: Jan Petter Røed/Martin Rygh/Fredrik Rygh/Walter Øhre, Tønsberg

2012: Ludvig Daae, Bundefjorden

2011: Martin Rygh, Tønsberg

2010: Espen Aker, Tønsberg

2009: Martin Rygh, Tønsberg

2008: Urban Ristorp/Lars Berntsson/Henric Hansson/Martin Persson/Thordis Berntsson, Sverige

2007: Urban Ristorp/Lars Berntsson/Henric Hansson/Martin Persson/Thordis Berntsson, Sverige

2006: Ludvig Daae/Andreas Daae/Edle Robsahm/Marc McNeill/Hans Petter Lundegaard, Bundefjorden

2005: Jan Petter Røed/Walter Øhre/Espen Glad/Martin Rygh, Tønsberg

2004: Jan Petter Røed/Walter Øhre/Espen Glad/Martin Rygh, Tønsberg

25. – 28. juni

GRUNDIG HANKØ RACE WEEK



Da Peter Norlin tegnet Expressen i 1978, var han inspirert av den amerikanske suksessen J/24. Målet var å bygge en entypebåt man kunne seile regatta med, men også dra på tur med.

EXPRESS



TIDLIGERE VINNERE

2024: Morten Larsen/Arnold Teeuwen/Lars Johansson/Lars Klemsdal, Bundefjorden

2023: Bård Sæthre/Håkon Leth-Olsen/Bjørn Vadholm/Alexander Holst, Brevik

2019: Birthe Marie Steensen/Nils Melsom Kristensen/Nina Melsom Kristensen/Henrik Terjesen, Oslofjorden

2018: Hans Christian Erbs/Mathias Degn Pedersen/Mathias Skovby/Hans Frederik Klint/Sigurd M.J. Nielsen, Danmark

2017: Petter Mørland Pedersen/Christian Løken/Anders Lofterød/Lars Reidulff, Arendal

2016: Petter Mørland Pedersen/Christian Løken/Anders Lofterød/Joachim Nærø, Arendal

2015: Kristian Nergaard/Erik Kongshaug/Trond Solli-Sæther/Peder Nergaard, KNS

2014: Terje Wang, KNS

2013: Magne Klann, Soon

2008: Morten Larsen/Espen Larsen/Lars Klemsdal/Lars Bævre Johansson/ Fredrikstad

2007: Arild Holt/Petter Dybwad/Peder Holter-Sørensen/Marius Martens, Oslo

2006: Ralph Wikstrøm, Fredrikstad

2005: Marius Nissen-Lie/Haakon Nissen-Lie/Morten Nissen-Lie/Helle Nissen-Lie, KNS

2004: Marius Nissen-Lie/Haakon Nissen-Lie/Morten Nissen-Lie/Pål Stiansen, KNS

2003: Arild Holt/Petter Dybwad/Jan Villard/Marius Marents/Sara Holt, Oslo

2002: Marius Nissen-Lie, KNS

2001: Marius Nissen-Lie, KNS

FOTO: MORTEN JENSEN

25. – 28. juni

GRUNDIG HANKØ RACE WEEK



Drake er den mest tradisjonsrike av alle norske entypeklasser. Båten ble konstruert av Johan Anker i 1928. Klas- sen holdes ennå i hevd i Norge – ikke minst av en gruppe seilere i Son, og HRW er klassens viktigste årlige regatta.

DRAKE



TIDLIGERE VINNERE

2024: Steff Herbern/Jostein Thomassen/Iver Waalen, KNS

2023: Henrik Julius Nilsen/Anders Rustad/Fredrik Prytz, Fredrikstad

2022: Pål Berg/Øystein Thorup/Per Olav Bernhardsen, Fredrikstad

2021: Steinar Basberg/Kristian Hatch/Alexander Ferner, Fredrikstad

2019: Frank Berg/Carsten Hay/Søren Hvalsø, Danmark

2018: Tor Møinichen/Espen Guttormsen/Henrik Møinichen, KNS

2017: Stig Lassen/Søren Hvaldsø/Cartsen Hey, Danmark

2016: Steinar Basberg/Kristian Hatch/Alexander Ferner, Fredrikstad

2015: Jan Enok Arnesen/Alexander Ferner/Steinar Basberg, Fredrikstad

2014: Christian Nygaard, KNS

2013: Martin Pålsson/Johan Norén/Göran Alm, Sverige

2012: Frank Berg, Danmark

2011: Søren Hvalsø/Frank Berg, Danmark

2010: Peder Lunde jr., KNS

2009: Peder Lunde jr./Jeanette Lunder/Christian Lunder, KNS

2008: Odd Roar Lofterød/Poul Richard Høj Jensen/Stefan Pulfer, KNS

2007: Odd Roar Lofterød/Niels Christian Lofterød/Stefan Pulfer, KNS

2006: Odd Roar Lofterød/Niels Christian Lofterød/Stefan Pulfer, KNS

2005: Odd Roar Lofterød/Urs Blom/Stefan Pulfer, KNS

2004: Odd Roar Lofterød/Niels Christian Lofterød/Stefan Pulfer, KNS

2003: Odd Roar Lofterød/Niels Christian Lofterød/Simen Lofterød, KNS

2002: Odd Roar Lofterød, KNS

FOTO: MORTEN JENSEN

25. – 28. juni

GRUNDIG HANKØ RACE WEEK



SOLING

TIDLIGERE VINNERE

Siste gang Soling var med som en klasse i Hankø Race Week før i 2022, var i 1982. Da vant Hans Wang/Peter Hauff/Terje Johannesen, KNS klassen og pokalen Herman F. Whiton Cup. Denne pokalen ble deretter overført til H-båt-klassen.

2024: VM: Farkas Litkey/Karoly Vezér/Kristof Wossala, Ungarn

2023: Kristian Nergaard/Johan Barne/Tomas Mathisen, KNS

2022: Jens Petter Andresen/Kjell Arne Haakonsen/Kristin Sætrang Haakonsen, Tønsberg



Soling-klassen er en av Norges olympiske stoltheter når det kommer til seiling. Båten ble tegnet av Jan Herman Linge i siste halvdel av 1960-tallet, og den vant konkurransen mot andre båttyper om å bli en ny, olympisk båtklasse i 1972. Det forble Soling helt frem til og med OL i 2000. Soling er den dag i dag fortsatt en internasjonal klasse som det arrangeres offisielle VM i, og i 2024 ble mesterskapet arrangert på Hankø! I 2022 var det 100 år siden Jan Herman Linge ble født, og det at Soling-klassen igjen er blitt en del av Grunndig Hankø Race Week, var til ære for ham.

FOTO: MORTEN JENSEN

25. – 28. juni

GRUNDIG HANKØ RACE WEEK



HALF TON

TIDLIGERE VINNERE:

2024: «Rampage», Thomas Oksmo/Per Christian Bordal/Henrik Schrader Bordal/Per Kristian Ervik/Nils Petter Skaset/Jørgen Oksmo/ Morten Gøsta Jansson, Fredrikstad
2023: «Rampage», Jon Ramm Pettersen/Thomas Oksmo/Henrik Schein/Bjørn Heier/Geir Begby/Eivind Melleby/Lasse Kjus, Asker
1983: «Freelance», Denis Peres, Frankrike

Den tilårskomne IOR-båten halvtonn – eller Half Ton Class som dens internasjonale navn er – debuterte som egen klasse i Hankø Race Week i 2023. Helt ukjent på Hankø er imidlertid ikke klassen. I 1983 ble det arrangert VM i halvtonn-seiling på Hankø, og det ble en historisk begivenhet i norsk seilspport. 40-årsjubileet for dette mesterskapet ble markert på Hankø i 2023 med et storslått arrangement. Så stor var suksessen at det allerede nå er bebudet et tilsvarende mesterskap på Hankø i 2026.

Half Ton Class har en historie som strekker seg tilbake til 1966. Det første internasjonale Half Ton Cup-mesterskapet fant sted i 1967. I Sandhamn i 1969 endte det med svensk seier til en båt som senere ble prototypen til båtmodellen Scampi. I 1969 deltok også første norske båt, «Skawbelle» med Henrich Nissen-Lie som skipper og med en ung Peder Lunde jr. som sailing master om bord.

Deretter vokste klassen, og Half Ton Cup var et av de store mesterskapene i havseilermiljøet. Høydepunktet for klassen var omtrent på den tiden da Half Ton Cup ble arrangert på Hankø i 1983. Så døde klassen gradvis ut, og siste Half Ton Cup ble arrangert i 1993. Noen ildsjeler klarte imidlertid ikke helt å slippe taket i klassen og blåste nytt liv i de gamle båtene og lanserte Half Ton Classics Cup. Nå seiler ikke båtene lenger scratch – de er for ulike til det – men etter målregelen IRC.



FOTO: MORTEN JENSEN

25. – 28. juni

GRUNDIG HANKØ RACE WEEK



I 2019 ble det første norgesmesterskapet i J/70 arrangert – på Hankø. Og etter det er J/70 blitt en opplagt del av Grundig Hankø Race Week. I år har klassen sitt nordiske mesterskap, i forbindelse med HRW.

J/70

TIDLIGERE RESULTATER

2024: Erik Kongshaug/Sigurd Hekk Paulsen/
Børre Hekk Paulsen/Kristoffer Spone

2023: Fredrik Hvalsø/Morten Sjøgaard/Søren
Zeeberg/Mads Larsen, Dragør (DEN)

2022: Eivind Melleby/Per Kristian Ervik/
Thomas Oksmo/Nils Petter Skaset, KNS

2021: Lasse Berthelsen/Fredrik Eriksen/
Eivind Melleby/Aleksander Ringstad/Malou
Syversen, Fredrikstad

2019: Lasse Berthelsen/Fredrik Hedlund/
Scott Rubinstein/Eivind Rubinstein, Fredrik-
stad

2018: Eivind Astrup/Lasse Berthelsen/Pål
Tønnesson/Espen Tønnesson, KNS

2017: Eivind Astrup/Lasse Berthelsen/Pål
Tønnesson/Thomas Nilsson, KNS



FOTO: MORTEN JENSEN

25. – 28. juni

GRUNDIG HANKØ RACE WEEK



Melges 24 ble konstruert i 1993. Selv om klassen er over 30 år gammel, holder den design- og fartsmessig stand mot nyere klasser og er på ingen måte utdatert. På mange måter er båten å regne som storesøsteren til J/70.

MELGES 24



TIDLIGERE RESULTATER

2024: Peder Jahre/Lillian Agerup/Sivert Denneche/Pål Tønnesson/Magnus Falch Orvin, Tønsberg

2023: Ikke klasse i GHRW

2022: Kristoffer Spone/Christen Horn Johannessen/Børre Hekk Paulsen/Sigurd Hekk Paulsen, KNS

2021: Peder Nergaard/Eivind Rubinstein/Morten Helgesen/Petrus Eide, Fredrikstad

2019: Herman Horn Johannessen/Malin Rørvik-Sundelin/Jan Borø/Jan Fredrik Dyvi/Stian Ness Rørvik, KNS

2018: Peder Jahre, Tønsberg

2017: Peder Jahre/Giulio Desiderato/Sivert Denneche/Marius Orvin/Hebe-Cecilie Nyquist Næss, Tønsberg

2016: Kristoffer Spone, KNS

2015: Kristoffer Spone, KNS

2014: Peder Jahre, Tønsberg

2013: Christoffer Sundby/Frode Bovim/Carsten Hopstock/Thomas Smedsrud/Nils Jørgen Kittilsen, Soon

2012: Christen Horn Johannessen, KNS

2011: Christoffer Sundby, Soon

2010: Eivind Melleby, KNS

2009: Peder Jahre/Stian Briseid/Sivert Denneche/Taja Zaikova/Marius F. Orvin, Tønsberg

2008: Stian Tuv/Marius Falch Orvin/Stian Briseid/Sivert Denneche/Taja Zaikova, Tønsberg

2007: Herman Horn Johannessen, KNS

2006: Kristian Nergaard/Peder Nergaard/Petrus Eide/Harald Blom Bakke,

FOTO: MORTEN JENSEN

25. – 28. juni

GRUNDIG HANKØ RACE WEEK



11:MOD, gjerne kalt 11-meter, har hatt et stabilt miljø siden klassen så dagens lys i 1990. 11-meter har vært med på Hankø i over 20 år. 11-meteren var den første planende båttypen i Hankø-uken.

11:MOD



TIDLIGERE RESULTATER

2024: Anders Wilhelmsen/Kyrre J. Tjøm/
Per Wilhelm Butler Wang/Eilert Kamfjord,
Tønsberg

2023: Anders Wilhelmsen/Kyrre J. Tjøm/
Per Wilhelm Butler Wang/Eilert Kamfjord,
Tønsberg

2022: Anders Wilhelmsen/Kyrre J. Tjøm/
Per Wilhelm Butler Wang/Eilert Kamfjord,
Tønsberg

2019: Anders Wilhelmsen/Kyrre J. Thjøm/Per
Wilhelm Butler Wang/Kjell Rune Magdahl,
Tønsberg

2018: Johnny Hjerpseth/Stig Carlsen/Carl
Philip Lie/Kristoffer Gundersen, Røyken

2017: Anders Wilhelmsen/Eilert Kamfjord/
Kyrre J. Tjøm/Per Wilhelm Butler Wang,
Tønsberg

2016: Johnny Hjerpseth/Ulf Lønnemo/Stig
Carlsen/Kyrre Tjøm, Røyken

2015: Anders Wilhelmsen/Kyrre Tjøm/Eilert
Kamfjord, Tønsberg

2014: Jacob Daas, KNS

2013: Jan Hammarstrøm/Cato Hjelm/Lars
Sønsterud/Axel Brun, Drøbaksund

2012: Finn Eriksen, Drøbaksund

2011: Finn Eriksen, Drøbaksund

2010: Finn Eriksen, Drøbaksund

2009: Finn Eriksen/Morten J. Kolflaath/
Morten Engelién, Drøbaksund

2008: Terje Wang/Svein Sørensen/Marius
Nissen-Lie/Even Græsdal, KNS

2007: Terje Wang, KNS

2006: Pål Christoffersen/Hans Martin
Sand/Jacob Daas/Pål Brudevoll, KNS

2005: Pål Brudevoll/Pål Christoffersen/
Hans Martin Sand/Jacob Daas, KNS

2004: Terje Wang/Svein Sørensen/Even
Græsdal/Niels Stolt Nilsen/Karsten
Winger, KNS

FOTO: TMORTEN JENSEN

24. – 25. juli

NORGESMESTERSKAP



Killing-klassen er blitt en kult-klasse i det siste ti-året, ikke minst i Hankø-området. Killing er en tradisjonsrik, norsk rekrutteringsbåt tegnet av Sigurd Herbern i 1952. Hvert år siden 2010 er det blitt

KILLING



arrangert NM på Hankø. I 2025 arrangerer klassen sitt 15. norgesmesterskap på rad på Hankø.

FOTO: IVAR GILSÅ

5-7. september

NORGESMESTERSKAP



Det første norgesmesterskapet i Melges 24 ble avholdt i Asker i 1998 med hele 26 båter på startlinjen. Norske seilere var svært tidlig ute i å satse på klassen, som så dagens lys i 1993. Bortsett

MELGES 24



fra i 2005 og i covid-året 2020, er det blitt avholdt NM siden. I NM i 2024 i Tønsberg deltok det 17 båter, og noe slikt forventes i år også.

FOTO: MORTEN JENSEN

NORGESMESTERSKAP MELGES 24

Kamp om hegemoniet?

Sist det ble arrangert NM i Melges 24 på Hankø, var i 2022. Den gangen som så mange ganger før, vant Peder Jahre, som den gangen hadde med seg Pål Tønnesson, Marius Falch Orvin, Ane Gundersen og Sivert Denneche. Med ulikt mannskap opp igjennom årene er Peder Jahre den mestvinnende i klassen med hele ti NM-gull!

Tittelforsvarere er Kristoffer Spone, Christen Horn Johannessen, Børre og Sigurd Hekk-Paulsen. De var tittelforsvarere på Hankø også i 2022, men da klarte de ikke å forsvare tittelen. Kanskje vil de klare det denne gangen? Om begge lag stiller til start i NM, da...

Melges 24 var den første kjølbåtclassen som bød norske seilere på asymmetrisk seiling. Den var den første båten med en gennaker ført på et baugspryd, og det var den første kjølbåten som virkelig var lettseilt og planende. Til tross for at klassen i år er 32 år, tåler den fortsatt karakteristikken «moderne».

Klassen kom til Norge i 1995 og etablerte seg raskt. Allerede i 1998 var det 26 båter i klassens første NM!

Da det ble satset på J/70 som båt i seilsportsligaen, forsvant noe av fokuset på Melges 24-klassen, men fortsatt har klassen sine opplagte fans og trofaste seilere i Norge. Å kunne titulere seg som norgesmester i Melges 24, er noe det står respekt av. Internasjonalt holder klassen seg fortsatt godt, og nivået er høyt.



MELGES 24

LENGDE..	..7,30 m
LENGDE I VANNLINJEN.6,71 m
BREDDE..	..2,49 m
DYPGAENDE M/SENKEKJØL.1,52 m
VEKT809 kg
STORSEIL21,0 m ²
FOKK12,0 m ²
GENNAKER.56,0 m ²
KONSTRUKTØR..	.. Reichel/Pugh
KONSTRUKSJONSÅR. 1993





FOTO: TMORTEN JENSEN

13. september

RAYMARINE ONESTAR



Raymarine OneStar ble lansert med brask og bram inne i kanalen i Fredrikstad by i 2006. Med flagg, race village og båtene godt synlig i byens sentrum skulle soloseiling markeres for publikum. Regattaen fikk oppmerksomhet blant seilere, men det spørs hvor mye menigmann i bybildet skjønnte av hva som foregikk. Året etter ble regattaen flyttet til Hankø og senere til Skjæløy. Men nå er den godt forankret til Hankø igjen.

Mens de første regattaene gikk over mange hundre nautiske mil og seilerne seilte non stop i over ett døgn – kanskje til og med i to for noen – er dagens utgave av OneStar langt snillere. Nå er det snakk om en dagseilas som tilpasses vindforholdene. Og seilasen er ikke

SINGLEHANDED



lengre enn at alle skal kunne rekke festen på Hankø Yacht Club om kvelden. Færre og færre deltok i den lange varianten, og derfor følte endringen nødvendig.

Etter en lang dag på fjorden er det sosiale sentralt for soloseilerne, og på HYC legges det opp til en hyggelig sammenkomst etter regattaen. At deltagerne kan samles på samme sted, gjør også at de kan hjelpe hverandre, for selv om man skal kunne mestre alt alene ute på sjøen, er en hjelpende hånd på land god å ha når det skal legges til og seil skal pakkes.

FOTO: MORTEN JENSEN

TIDLIGERE NORGESMESTERE

Killing

2024: Kristian Nergaard/Fabian Spone, KNS
2023: Kristian Nergaard/Kalle Nergaard, KNS
2022: Kristian Nergaard/Kalle Nergaard, KNS
2021: Kristoffer Spone/Fabian Spone, KNS
2019: Anette Melsom Myhre/Magnus Hedemark, KNS
2018: Kristoffer Spone/Karmen Spone, KNS
2017: Peder Nergaard/Caja Basberg, Fredrikstad
2016: Peder Nergaard/Caja Basberg, Fredrikstad
2015: Peder Nergaard/Caroline Moen Nergaard, Fredrikstad
2014: Peder Nergaard/Caroline Moen Nergaard, Fredrikstad
2013: Jacob Stolt-Nielsen/Kristian Nergaard, KNS
2012: Peder Nergaard/Caroline Moen Nergaard, Fredrikstad
2011: Peder Nergaard/Caroline Moen Nergaard, Fredrikstad
2010: Per G. Braathen/Kristian Nergaard, KNS

Melges 24

2024: Christen Horn Johannessen/Børre Hekk Paulsen/Sigurd Hekk Paulsen/Kristoffer Spone, KNS
2023: Peder Jahre/Pål Tønnesson/Ane Gundersen/Marius Falch Orvin/Sivert Denneche/Lillan Agerup, Tønsberg
2022: Peder Jahre/Pål Tønnesson/Ane Gundersen/Marius Falch Orvin/Sivert Denneche/Ane Gundersen, Tønsberg
2021: Kristoffer Spone/Christen Horn Johannessen/Børre Hekk Paulsen/Sigurd Hekk Paulsen, KNS
2019: Peder Jahre/Pål Tønnesson/Ane Gundersen/Marius Falch Orvin/Sivert Denneche, Tønsberg
2018: Kristoffer Spone/Christen Horn Johannessen/Børre Hekk Paulsen/Sigurd Hekk Paulsen, KNS

2017: Peder Jahre/Ane Gundersen/Marius Falch Orvin/Sivert Denneche/Stian Briseid, Tønsberg
2016: Peder Jahre/Ane Gundersen/Marius Falch Orvin/Sivert Denneche/Eirik Sola Fischer, Tønsberg
2015: Peder Jahre/Marius Falch Orvin/Sivert Denneche/Stian Briseid/Marianne Sundby, Tønsberg
2014: Peder Jahre/Marius Falch Orvin/Stian Briseid/Taja Zaikova/Christoffer Solgaard Jakobsen, Tønsberg
2013: Hermann Horn Johannessen/Jan Fredrik Dyvi/Stian Ness Rørvik/Jan Borø, KNS
2012: Christoffer Sundby/Frode Bovim/Nils Jørgen Kittelsen/Carsten Hopstock/Thomas Smedsrud, Soon
2011: Christoffer Sundby/Frode Bovim/Alexandra Koefoed/Carsten Hopstock/Thomas Smedsrud, Soon
2010: Peder Jahre/Henning Astrup/Stian Briseid/Sivert Denneche/Taja Zaikova, Tønsberg
2009: Herman Horn Johannessen/Stian Ness Rørvik/Jan Borø/Jan Fredrik Dyvi/ Katja Horn Johannessen/Nini Høegh Nergaard, KNS
2008: Peder Jahre/Anders Aas/Sivert Denneche/Taja Zaikova/Marius Falch Orvin Tønsberg
2007: Peder Jahre/Henning Astrup/Stian Briseid/Marius Falch Orvin, Tønsberg
2006: Geir Dahl Andersen/Trond Solli-Sæther/Hans Fæste/Erling Fæste, Ran

2004: Geir Dahl Andersen/Hans Fæste/Petrus Eide/Henning Astrup, Ran
2003: Kristoffer Spone/Nico Wedel Jarlsberg/Børre Hekk Paulsen/Nils Hauff, KNS
2002: Geir Dahl Andersen/Hans Fæste/Petrus Eide/Trond Solli-Sæther, Ran
2001: Kristoffer Spone/Nils Hauff/Erik Kongshaug/Nico Wedel Jarlsberg, KNS



TRE PÅ HANKØ

De vakre og blanke samles

Øya rundt Lunsj på brygga Underholdning
Onsdag 30. juli 2025 kl. 12.00 Påmelding: www.letsreg.com



SEILERNES MOTORBÅT

Aas-terna ble skapt for å være på Hankø, og den ble skapt for seilere.
Det har resultert i en helt spesiell båt.

TEKST: Morten Jensen



PETTER FJELD

Er du om bord i en Aas-terne, kan du oppleve at folk klapper når dere kommer inn i en havn eller legger til ved en brygge. Ja, faktisk, slik kan det være. Dere er artistene de skuer på. Og når dere ligger der vel fortøyd, kommer nysgjerrige bryggegjengere bort og spør.

– Hva slags båt er egentlig dette?

Det er noe klassisk, noe majestetisk over Aas-terna. Men det er også noe høyst folkelig og jovialt ved båten. Det er noe tvetydig som skaper nysgjerrighet. Titalls lag med lakk gir glans i skrog og overbygg, og sammen med linjene i skroget og utformingen av overbygget etterlater båten seg et preg av historisk fornemhet. Og når båten viser sitt blanke, metallinnrammede akterspeil med båtnavnet i forkrommede, blanke bokstaver, settes prikken over denne edle i-en. Samtidig utstråler det klinkbygde skroget et slektskap med usnobbete snekker – arbeidsbåter som fraktet folk og gods i «gamle dager».

Det er ikke helt lett å bli «helt klok» på en Aas-terne. Den har en dualitet i seg. Båten er i utgangspunktet enkel og liketil – samtidig som den har sine fornemme trekk. Som

ET SYN: De fleste vil være enige om at det å se et knippe velholdte Aas-terner som denne samlingen utenfor Hankø Yacht Club, er et vakker syn.

om båten skjuler en historie folk flest ikke kjenner til når de ser den. Aas-ternene er noe helt eget – og ingen av dem er helt like. Det er heller ikke så mange igjen av dem.

Man må tenke på hvor båten skal brukes

Aas-terna ble til ut ifra et helt spesifikt og, i den store sammenhengen, et ganske så sært behov. Kundene som kjøpte seilbåter av konstruktøren og båtbyggeren Bjarne Aas – og det var gjerne familiens husbond med en lidenskapelig interesse for regattaseiling som gjorde det – de ønsket seg nemlig en motorbåt som den øvrige familien kunne dra ut i for å følge regattaen. Og en slik båt var det ikke kun var én seiler som ønsket seg. De var flere – og så mange at det ga konstruktør Bjarne Aas grunnlag for å tegne og utvikle en slik båt.

Bjarne Aas regnes for å være en ekte østfolding, skjønt han ble født 28. februar i 1886 og vokste opp i Gamlebyen i Oslo. Det var først i 1917 at han flyttet til Fredrikstad – etter å ha utdannet seg som skips- og maskiningeniør. Hans daglige arbeid var som ferdig utdannet knyttet til store skip, men på fritiden var det mindre båter som interesserte ham – og som han tegnet. Denne interessen ble etter hvert så sterk at han etablerte sin egen båtbygger-virksomhet på Åsgård på Kråkerøy ikke lenge etter at han kom til Fredrikstad. Senere flyttet han virksomheten nærmere vannet – til øya Isegran midt i Fredrikstad. Denne øya skulle bli verdenskjent blant seilere og båtfolk takket være Bjarne Aas.

Forklaringen på at Bjarne Aas ikke bare ble en konstruktør, men fra starten av også en båtbygger, ligger kanskje i dette:

FORSKIP: Når man ser Aas-ternas forskip og linjer som her, så skjønner man at dette er en båt som tar seg godt og behagelig frem mot en frisk sønnavind.

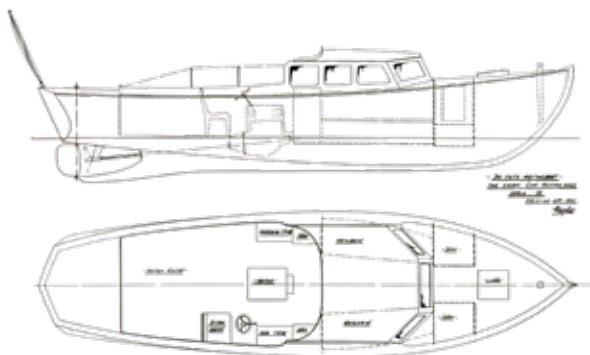


MORTEN JENSEN

Allerede fra barnsben av var Bjarne Aas praktisk anlagt. I et intervju med Caspar Brochmann i «Seilas» i 1952, kunne den da svært etablerte og kjente konstruktøren fortelle at han allerede som tre-åring begynte å spikke på vedtrær, og at han som 9-10-åring begynte å forme det han spikket til båtmodeller.

– Jeg lagde en bråte av dem. De ble lagd i målestokk etter egne tegninger. Jeg satt hjemme og filte og spikket, mens de andre guttene løp etter jenter, fortalte ha til Brochmann.

Bjarne Aas tilla også erfaring en viktig rolle i sitt virke.



AAS-TERNE ANNO 1935: Slik så tegningene til den første «offisielle» Aas-terna som Bjarne Aas tegnet i 1935. Av karakteristika kan nevnes et todelt akterspel, et ganske smalt akterskip og et relativt kort akterdekk. Båten var 30 fot lang.

– Erfaring betyr mye. Man lærer noe fra båt til båt. Men man må også kunne regne slik at båten flyter slik den skal. Konstruktøren må også tenke på hvor båten skal seile. På Hankø, for eksempel, der det gjerne er lang og tung havdønning, der er det bra med feite forskip. I krappere sjø skal baugen være skarpere for å skjære igjennom sjøen, sa han i 1952.

Og da Aas skulle lage en følgebåt til seilkundene sine som hadde tilhold på Hankø og som skulle bruke dem nettopp der, var det nettopp sjøgangen mellom Garnholmen og Struten han hadde i tankene.

Til nytte og nytelse

Bjarne Aas var ikke så opptatt av at motorbåtene som skulle følge regattaene, skulle gå fortest mulig. Viktigst for ham var at de hadde gode sjøegenskaper og var gode å være om bord i. Det var jo snakk om båter som skulle være på sjøen en hel dag og følge familiefarens bravader der ute.

De første tegningene av det som etter hvert skulle bli til Aas-terna, stammer fra 1933. Dette har Einar Kindem skrevet utførlig om i Hankø Yacht Clubs årbok anno 2013. Der fins det også mange tegninger som viser båtens utvikling.

Det startet med en skapning Aas kalte en «snekkegigg». Det var en krysning mellom en snekke og en båttype som ble kalt «gigg» – definert i Claviez' sjøfartsleksikon som en lettboat, spesielt beregnet på kapteinen om bord i seilskuteskip; en smal, hurtig plattgatter med seks roere – som jo allerede på Aas' tid var blitt erstattet av en motor. Det står videre i leksikonet at det ble lagt spesiell akt på vedlikeholdet av en slik gigg; den skulle være flott ettersom den jo representerte fartøyet og fraktet kapteinen. Overført til kongeskippet vil man i dag kanskje si at det var en en sjalupp – eller mer generelt på engelsk – at en gigg er en runaboat. Tenk deg en Riva motorbåt...

Med denne sammensmeltingen av en snekke og en gigg er det kanskje ikke så rart at Aas-terna har denne litt udefinerbare og beundringsverdige dualiteten i sin fremtoning når man ser dem ute på sjøen i dag?

I 1935 ble båten som kan betegnes som den første Aas-terna, tegnet. Den var på 30 fot og ble tegnet til Chr. Mustad i Oslo. Det som særpreget båten var at den hadde et relativt skarpt, men likevel rundt forskip, at den hadde en kraftig, lang kjøl som skulle gi retningsstabilitet og et todelt akterspeil som skrånet fremover. Denne løsningen skulle gi en båt som bød på gode og behagelige egenskaper i store bølger.



KONSTRUKTØREN: Bjarne Aas ble en verdenskjent konstruktør gjennom sine IOD-er og tallrike meterbåter. Men han var også en konstruktør av motorbåter, og Aas-terna er den motorbåten som er blitt stående i historien etter ham..



PETTER FJELD

KOSETURER: Eierne av dagens Aas-terner bruker båtene mest til koseturer på fjorden, og ikke så mye til følgebåter i regattaer, som de opprinnelig ble tegnet til å være.



MORTEN JENSEN

MATERIALER: De fleste Aas-ternene er bygd i oregon pine (furu) som den over, mens de nyeste er blitt bygd i mahogni (under). I denne oregon pine-båten er det byttet 2852 nagler som alle er blitt proppet igjen, mens mahognibåten venter på en runde med oppgradering.

Bjarne Aas erfarte at den nye båten reiste seg vel mye, noe som resulterte i at neste båt hadde litt mindre spring og var litt bredere i akterskipet for å gi den bedre bæring. Det ga en bedring i reisingen, men fortsatt er det slik i mange av Aas-ternene at man må stå litt på tå hev for å skue over baugen når toppfarten nærmer seg.

Innredningen i følgebåten skulle være enkel – og den ble enkel. Det skulle være mange sitteplasser – for det skulle være plass til mange som ville bli med ut for å se på regattabåtene. Langsgående benker bidro til å gjøre båten sosial – passasjerene satt vendt mot hverandre og kunne diskutere og kommentere hva de så ute på banen. Rormannen satt midtskips midt blant passasjerene, på styrbord side og rett i akterkant av overbygget, og for ikke å ha et ratt med ditto konsoll som opptar plass, har alle Aas-ternene en langskips styrespak festet ute i borde til å manøvrer båten med.

Den kan det ta litt tid til å bli vant med, men tenker man seg at det er et ratt som er dreid 90 grader mot styrbord, så skjønner man logikken i hvilken vei båten dreier når spaken trykkes fremover eller trekkes akterover.

Overbygget skulle være tredelt i front og ha tre vinduer i siden – og noen båter ble utstyrt med vindskjerm eller en liten «hard top».

Aas-ternene går praktfullt i sjøen der de kan stevne ut fra Hankø-sundet med solgangsbrisen midt i mot og med baugen siktet mot Stuten fyr i 12–15 knop. Det regnes for å være idealfarten til en Aas-terne. Sjøene blir slått stødig til hver side, og båtene svinger seg mykt over bølgene uten slag. Man kan nesten se på lang avstand at det er en Aas-terne som er på vei ut, på måten sjøene blir slått til hver side.

Men legges kursen med vinkel mot bølgene og ikke minst slik at vinden kommer

forenom tvers, forvandles tilstanden seg for de som er om bord. Fra å sitte tørt og skue ut på det hvite skummet som bruser til hver side i hver bølge, blir man i stedet stadig overøst med dusjer med saltvann. Bølgene som blir slått til siden, kommer i retur med vinden fra lo, og de har en tendens til å lande perfekt i cockpiten.

Aas-terna er våt på en slik kurs – det kan alle som har en terne underskrive på. Det understreker imidlertid bare hvor stedstilpasset – og så til de grader lagd til formålet – båten er. Den er skapt til å frakte tilskuerne rett mot sønnavinden og ut på regattabanen, ligge der ute, kanskje tøffe litt rundt mens regattaen pågår – for så å returnere tilbake til Hankø-sundet – med vinden.

Et vakkert mareritt

Det ble bygd en del Aas-terne på slutten av 1930-tallet. De var alle forskjellige, og konstruktøren noterte seg flittig hva de ulike løsningene resulterte i av endrede egenskaper. Han ville optimalisere denne



MORTEN JENSEN



MORTEN JENSEN

båttypen som var blitt så attraktiv blant regattaseilere. Krigen satte imidlertid en stopper for videre eksperimentering og bygging, men etter krigen ble byggingen gjenopptatt og båtene ble litt mer standardiserte. Fra 1947 til 1959 skriver Einar Kindem at de ternene som ble bygd, var veldig like hva gjelder form, utforming og dimensjoner.

Akterspeilet var først vinklet, så buet, men deretter rettet ut, og under vannlinjen var båtene kravellbygd. Det vil si at skroget ble slettbygd under vannlinjen, fremfor å være klinkbygd med overlappende bordganger slik de er over vannlinjen. Dette ble gjort for å redusere vannmotstanden. Frem til 1955 ble alle ternene bygd i oregon pine – amerikansk furu, men så ble det populært å bygge i mahogni. Dette nye, fornemme trevirket gjorde båtene enda vakrere og mer eksklusive. Mange lag med lakk utenpå mahogni gir inntrykk av kvalitet og luksus, men faktum er at mahognien ga eierne et mareritt.

«Lakken sitter dårligere som følge av mahogniens evne til å absorbere fuktighet, og den råtner også raskere på utsatte steder som ikke tørker», skriver Kindem, som legger til:

«Heldigvis har mange av mahogni-ternene fått godt stell og vedlikehold, og de har holdt seg fantastisk godt».

Fra 1961 og frem til 1968, året da den aller siste Aas-terner ble bygd, ble alle bygd i mahogni. Dermed hadde Bjarne Aas en hånd på samtlige av de cirka 50 Aas-ternene som ble bygd. Han døde 29. mars i 1969 – 83 år gammel.

Restaurering og oppgradering

Sitt vakre ytre og sitt gode håndverk til tross; Aas-ternene har sine svake punkter når det kommer til vedlikehold og varighet. Det er ikke til å stikke under en stol, og det vet Eivind Rubinstein alt om. Han er mannen som blir omtalt som «Aas-terne-doktoren». Han holder til i vannkanten ved Gressvik, og mang en Aas-terne er blitt restaurert i verkstedhallen til Fredrikstad Marina, som Eivinds firma heter.

– I denne her, er det kun fire originale bordganger igjen. Resten er byttet ut; overbygg, bunnstokk og akterspeil, forteller Eivind, der han står ved siden av et skinnende eksemplar fra 1948 eller 1949.

AAS-TERNE-DOKTOREN:
Eivind Rubinstein har restaurert atskillige Aas-ternene, og han er nok den i Norge som kjenner aller best til denne båttypens mange kringelkroker og skjulte styrker og svakheter.

AKTERSPEIL: Akterspeilet til Aas-ternene er blitt endret opp igjennom årene og alle er forskjellige. Akterskipet til «Harriet» er rett.



MORTEN JENSEN



MORTEN JENSEN

SVAKT PUNKT: Det forniklede beslaget som omkranser Aas-ternenes akterspeil gir båtene særpreg, men de skjuler også båttypens ømmeste punkt; skjøten mellom de langsgående bordgangene og akterspeilet.

Årgangen er han ikke helt sikker på, men båten er bygd i oregon pine. Forbedringene er ikke gjort samtidig, restaureringen har skjedd over tid. Overbygget ble restaurert for ti år siden, og så har han oppgradert båten pø om pø. Hele skroget er blant annet blitt klinket om. 2852 klink. 2852 nagler er byttet ut.

– Så det var litt jobb med det, ja.

Akterspeilet er også blitt byttet ut, og nettopp akterspeilet er Aas-ternas kanskje aller ømmeste punkt. Overgangen – hjørnet – mellom de langsgående bordgangene og akterspeilet er utfordrende. Der samler det seg lett fukt i endeveden som tærer på treverket og får lakken til å flasse. Etter hvert kan det utvikle seg til råte.

Bjarne Aas' medisin – ikke minst av kosmetiske grunner – var å skjule skjøten under forkrummete, spesialtilpassede beslag som omkranset akterspeilet. Det ser lekkert ut – og det skjuler rent praktisk begynnende lakkflassing som uunngåelig tiltar etter hvert som sjøvann får godgjøre seg i skjøtene. På et eller annet tidspunkt får treverket nok, og da må akterspeilet byttes.

– Når det er blitt råte der, må vi kappe litt på lengden på båten for å komme til friskt treverk. Det kan dreie seg om fra 10 til 15 centimeter eller så. Så det kunden ikke alltid er klar over, er at båten blir litt kortere for hver gang dette gjøres.

– He, he.

– Det er jo først når man nærmer seg den aktere benken og det ikke er noe igjen av akterdekket, at det blir synlig, ler han.

Lengden på akterdekkene til Aas-ternene varierer også originalt, likeså lengden på båtene. 28 fot er imidlertid opplest og vedtatt som «den riktige» ideallengden på en Aas-terne, noe båten i hallen nå er.

Eivind ler igjen.

– Dette var en ekstra lang terne, men den var også ekstra dårlig akter. Så vi måtte ta cirka 30 centimeter, så nå er den 28 fot.

Hvor mye og omfattende de forskjellige ternene er blitt restaurert, varierer fra båt til båt etter hvilken forfatning de var i, da Eivind ga seg i kast med dem.



MORTEN JENSEN

STYRESTANG OG PLASS:
Den sidemonterte styrestangen er spesiell for Aas-terna og den krever litt tilvenning å bruke. Løsningen sparer plass og bidrar til å gjøre innredningen åpen. Skroget er avstivet ved hjelp av tynne ribber som kan sees på innsiden av skroget, i stedet for kraftige spant som stjeler plass.

Akkurat passe fart

De fleste ternene har en bensinmotor. Det er det det skal være. Men det fins terner med dieselmotorer også, «fordi eierne ville ha noe driftssikkert». Hestekreftene varierer; fra 90 til 170 hk på det meste. Vanligst er, ifølge Eivind, en firesylindret Mercruiser-motor, men å treffe på en Volvo B18 eller B20 under motorlokket, er heller ikke overraskende. Det som derimot ikke fins lenger i noen av de rundt 20–25 gjenværende Aas-ternene som man vet om eksisterer, er en originalmotor. Alle motorene er på et eller annet tidspunkt – så langt man har oversikt – byttet ut.

Motorene gir båtene stort sett en toppfart på 20 knop eller så. Det fins båter som går enda fortere, men etter sigende «sier» båtene med så mye kraft under dekkelet, selv ifra at de er ubekvemme med farten. Den V-formete bunnen som er der for å pløye bølgene og gjøre sitt til at gangen i sjøen blir myk, bidrar til at en terne i en fart «utover normalen», tenderer til å krenge til en av sidene – gjerne den siden rormannen sitter – om kroppstygden – for eksempel om bare styrmannen er om bord – bidrar til å gi båten en vektmessig slagside. Dette føles ikke behagelig – ja, det kan endog være skremmende for passasjerene om båten plutselig og umotivert legger seg på skakke. Dette er ikke noe spesielt for ternene, dette skjer med alle V-bunnede båter som går for fort i forhold til linjene de er utstyrt med.

Å stappe båten full av hestekrefter er med andre ord ikke noe poeng. En Aas-terne skal ikke gå for fort, men i 12, 15 kanskje 17 knop. Det er ideell og maksimal marsjfart. Den kan gjerne gå saktere. Aas-terna er en båt til «kosebruk» – ikke minst for dagens eiere; en båt til å tømme rundt med sammen med familie, venner eller gjester. En båt til å se seg om i, stryke inn og ut av sund og bukter med – til å kikke inn på livet på land fra eller hilse til andre båter de måtte passere. Eller bare sitte om bord i og nyte og vite at de får mange beundrende blikk.

De aller fleste gjenværende Aas-ternene befinner seg på Hankø. Det er der de hører hjemme – i farvannet de er skapt for og for de som bor og seiler der. Selv om RIB-er har overtatt som regattaseilernes følgebåter i dagens rastløshet, er det slett ikke uvanlig



MORTEN JENSEN

LITE ROR: Roret til Aas-terna er beskjedent, og det gjør at Aas-terna må styres med gode marginer og verdighet. Propellstrømmen og den veien den dreier båten, spesielt nå båten bakkes, er et «must» å hjerne til og utnytte.



FAMILIEBÅT: Et av Aas-ternas særpreg og fortrinn er at den er åpen og fleksibel – og at det er plass til mange om bord.

å se en lystig gjeng av tilskuere i en Aas-terne som er utpå en regattadag. Spesielt om været er fagert og vinden ikke for sterk.

Med få gjenværende båter, er det naturlig nok ikke helt likefrem å kjøpe seg et eksemplar. De opptar ikke annonseplassen på finn.no. Men selv om båtene er sjarmende og vakre, er det nok heller ikke båter hvem som helst ønsker å anskaffe sånn uten videre. For båter i tre har et avskrekkende rykte blant folk flest:

Vedlikehold.

Det er kanskje det første og største spørsmålet terne-eierne blir møtt med etter at beundringen er uttrykt og praten er kommet i gang etter at de ligger fortøyd. De nysgjerrige beundrerne spør på en måte som om de vil ha bekreftet hva de tror – i kraft av det helt vanlige og ledende spørsmålet:

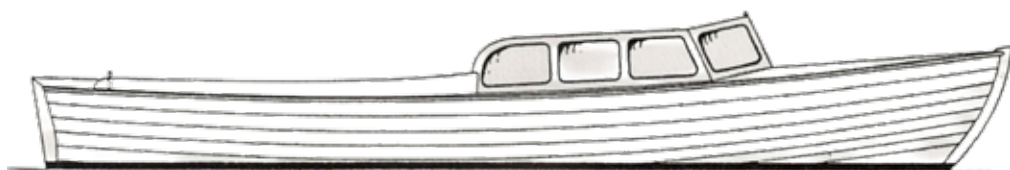
– Det er vel mye arbeid og vedlikehold med en slik båt?

Eivind Rubinstein er kanskje ikke helt uhildet, men han mener at svaret er nei. Det er nødvendigvis ikke så mye arbeid. I alle fall ikke etter at båten er kommet opp på et akseptabelt nivå; at det ikke er altfor mye forfall som må taes igjen etter at man er kommet over restaureringskneika. Ideelt sett kan et årlig vedlikehold ved siden av det motoren krever av omsorg, bestå i å matte ned utvendige lakkflater og påføre et par strøk med lakk. Innvendig og under dekk krever ikke båten årlige lakkstrøk, bare litt vask. Det er først når noe er slitt eller viser tegn til flass, at man også må frem med lakkboks og pensel under dekk.

– Jeg synes faktisk det er lettere å ta vårpussen på en Aas-terne enn for eksempel på en Axopar 28 med alle dens kroker og kriker som skal vaskes, rubbes og poleres, sier Eivind.



PETTER FJELD



De årlige kostnadene om man vil sette bort det hele – med opplag og vårklargjøring – antyder han til å være femti tusen kroner eller deromkring. Og skulle man komme over en restaurert terne – noe de aller fleste etter hvert er blitt i en eller annen grad – ligger kjøpsprisen på 700 000 til 800 000 kroner.

Ikke billig, men om man vil ha noe helt spesielt...

SNEV AV STANDARDISERING:
Aas-ternene som ble bygd fra 1947 og frem til 1959, var alle relativt like hva gjelder form, utforming og dimensjoner...

Den moderne Aas-terna

Byggingen av og etterspørselen etter Aas-terna døde ut da glassfiber for alvor gjorde sitt inntog i båtindustrien på slutten av 1960-tallet. Tre var ut. Plast var et rasjonelt og effektivt materiale å bygge båter i. Båtene ble større, motorene vokste og båtene gikk fortere. Komforten ble bedre, skroget høyere, volumet større og køyene flere. Båtene endret form og funksjon, og de egnest seg ikke lenger som følgebåter ute på regattabane.

Det erfarte en generasjon seilere som hadde vokst opp med Aas-terna. Da de selv fikk barn som de skulle følge ute på regattabanen, innså de at de nye plastbåtene de hadde kjøpt, ikke egnest seg til å få om bord dryppende våte jollebarn i. Cockpiten var

VINDSKJERM: En del av Aas-ternene har vindskjerm montert i akterkant av overbygget – noe som kom etter hvert som man fikk erfaring med at det kunne blåse sjør over baugen når vind og bølger kom forenom tvers.



PETTER FJELD

full av benker, bord, puter og heldekkende tepper på dørken. Det måtte ommøblering til for å få om bord en vasstrucken liten seiler, eller om et vått seil – det være seg fra en Optimist eller et seilbrett – måtte trekkes om bord. Å tenke på å kunne stable et seilbrett eller trekke en Optimist-jolle opp i cockpiten, var utopi.

Ikke var båten god å være i heller – aller minst i farvannet utenfor Garnholmen. Med sin flate bunnfasong, sitt høye fribord og store overbygg oppførte de nye båtene seg nærmest som rullende tømmerstokker. Og når de skulle legge fra seg båten, måtte de balansere rundt på smale dollbord for å dekke til cockpiten med en kalesje. Cockpiten tålte jo knapt vann.

Svenning Torp, Eivind Astrup og Mikkel Thommessen – alle var de seilere – var blant dem som hadde sett seg lei på dette. De satte seg ned sammen med konstruktør Eivind Amble for å skape båten de ønsket seg, og da var det en båt med Aas-ternas egenskaper de så for seg.

Under båtutstillingen «Båter i sjøen» i 1988 ble nyskapningen vist for første gang. Båten skilte seg klart ut fra de andre. I Seilas & Båtlivs forhåndstale kunne en lese:

«Midt i spekteret av striper og fancy design, vil en ny, traust norsk motorbåt bli vist for første gang. Den nye båten utmerker seg ved å ha en svært åpen og vannbestandig innredning i ubehandlet teak. Cockpiten er selvlensende og filosofien er at man skal kunne gå fra båten uten å måtte pakke den inn i all verdens kalesjer».

Etter en prøvetur med båten ut Stangholmgapet ved Risør i frisk sønnavind, beskrev Seilas & Båtlivs utsendte, som var undertegnede, båten som «tradisjonell og sjøsterk».

BÅTEN TIL HANSE: Dette er Aas-terna som det tyske verftet Hanse viser frem når de skal fortelle om opprinnelsen til Hankø-terna – eller Fjord-terna som den heter nå.



HANSE



HANSE



HANSE

«Båten kløyvde sjøene uten et slag i 25 knops fart. Med sin gode lengde og langtrukne kjøel har ikke båten noen planingsterskel eller favorisert fartsområde. Baugen reiser seg gradvis med farten, men med styreposisjonen langt akter blir det noe begrenset sikt fremover når båten går for fullt».

Det er nå som å lese om Aas-terna. Og at forbildet, kanskje enda sterkere; slektskapet var Aas-terna, lå usminket i navnet på den nye farkosten: Den hadde blitt døpt Hankø-terne. Lengden var også den samme: 28 fot.

Hankø-terna var kort og godt en moderne utgave av Aas-terna – dyktig ført i pennen av Eivind Amble.

Mange – også ikke-seilere – falt for konseptet som ble skapt i 1930-årene. Hankø-terna ble populær, så populær at rettigheter og former etter hvert ble solgt. Båten ble omdøpt til Fjord-terne da Fjord Boats ble eier, og den fikk lillesøstre på 21 og 24 fot. Fjord Boats ble overtatt av det tyske Hanse-verftet i 2005, og Fjord-ternene var de eneste modellene som ble videreført i produksjonen etter overtakelsen. De produseres fortsatt – og de tradisjonelle ternene skiller seg rimelig godt ut fra de øvrige Fjord-modellene på markedet.

Seilernes motorbåt som Bjarne Aas utviklet for snart 100 år siden, lever med andre ord fortsatt i beste velgående. Da må det være lov å si at den oppfylte forventningene – og at den er tidløs.



HANSE

TO VERDENER: Begge disse båtene er – utrolig nok – til salgs og markedsføres av det tyske Hans-verftet nå i dag. Og begge er moderne på hver sin måte. Fjord 41 XP trendy og up to date i dagens design-verden og vises foran amerikanske skyskrapere. Fjord Terne 28 er en moderne utgave av Aas-terne og vises der den hører hjemme – i en norsk skjærgård.

AKKURAT SLIK: Akkurat slik kunne Aas-ternene se ut på sin vei ut Hankø-sundet i gamle dager der de kastet motsjøen til hver sin side. Og akkurat slik gjør de mange Fjord-ternene det i dag. Bjarne Aas tegnet et godt skrog, og Eivind Amble moderniserte det på en måte som ivaretok Aas-ternas egenskaper og særpreg.


SEILSPORTSLIGAEN KOMMER TIL HANKØ

Sol, glitrende sjø, en sval solgangsbris og ikke minst Garnholmen fylt med seilere og tilskuere; akkurat slik man har sett det på bilder fra fordums tider. Dette er drømmescenariet når seilingsligaen kommer til Hankø i juni.

TEKST: Morten Jensen

NY KLUBBSJEF: Erlend Bertelsen er ansatt som ny klubbssjef i Hankø Yacht Club, og han ser med spenning frem mot årets sesong. – Den største utfordringen blir kanskje å skjønne hva seilerne snakker om, sier han.



A photograph of a sailboat with a white and blue sail on a rocky shore. To the left is a large, grey concrete structure. In the background, there are houses and trees on a hillside under a clear blue sky. The water is dark blue with some white foam near the rocks.

På bølgene utenfor Garnholmen danser 11 båter. 33 seilforeningslag seiler om posisjoner, metere og centimetre rett foran alle tilskuerne som sitter på fjellknausene og ser på skuespillet der ute. De jubler og klapper, diskuterer seg imellom. – Var det lurt å ta det le-slaget? Men, herre min hatt, så de ikke at de jibbet? Wow, for en gennaker-setting!



MITTET

GARNHOLMEN 1933: Da Kongelig Norsk Seilforening feiret sine første 50 år med jubileumsseilaser, var Garnholmen tettepakket av skuelystne fra nær og fjern.

Noen har brettet ut et teppe de sitter på. Andre ha tatt med små klappestoler de har funnet en stødig plass til. Nistekurver er kommet frem. Termoser likeså. Vil du ha?

Slik kan man tenke seg at det vil være på Garnholmen i disse kommende, lyse midtsommersdagene når det skal seiles om plasser og poenger i seilsportsligaen og ungdomsligaen fra 20. til 24. juni. For er det ikke akkurat disse assosiasjonene som fremkalles når man ser gamle bilder fra den tiden da folk lot seg frakte i sjekter og snekker ut til Garnholmen for å se på de brave seilerne?

Slik det var på Garnholmen i 1933 da Kongelig Norsk Seilforening feiret sitt 50-årsjubileum.

Når seilsportsligaen inntar Hankø ved St. Hans-tider denne sommeren, er det faktisk ikke første gang den er der. Ligaen besøkte Hankø også i 2019. Da var det også champagne-føre – men i overkant med vind. Drømmen var også den gangen å ha Garnholmen som sentrum for arrangementet. Der skulle seilerne være, der skulle regattabåtene legge til så mannskapene kunne bytte båter og på Garnholmen skulle tilskuere sitte og bivåne det hele. Men fasilitetene på Garnholmen og forholdene utpå gjorde det umulig å seile i den solglitrende sjøen utenfor Garnholmen. Det lot seg knapt gjøre å komme i land på øya.

Alternativet ble å seile i bassenget rett utenfor Kællen ved Andersenslippen. Det gikk til nød i praksis. Selv om banene i seilsportsligaen er korte – ja, bidevindsleggen tar det kun noen minutter å tilbakelegge – så ble det svært trangt for seilerne mellom svabergene, grunnene, en innskutt holme i regattabanen og bryggene på hver side av det søndre løpet til Hankøundet.

Det gikk på et vis, men det ble mange brå unnamanøvre, flere kollisjoner, ukontrollerte broacher og mye ødelagt utstyr på båtene. «Destruction derby» ble stevnet hetende i ettertid.

Drømmen om å gjenskape fordums storhet på Garnholmen brast i 2019. Brygga på Garnholmen var for skrøpelig; det var i praksis kun noen rester igjen av den, og halvmetersgrunnen rett utenfor ville utvilsomt kunne ha tatt knekken på mang en J/70-kjøll om seilerne hadde forsøkt å legge til. Uansett hvor mye man hadde innprentet dem om at grunnen fantes – og måtte styres unna, i kampens hete ville det være lett å glemme



MORTEN JENSEN

steinene som lurte under vann når man svingte seg inn mot brygge-restene.

Bildene fra KNS' jubileumsseilaser i 1933 som hadde satt prosjektleder for Norsk Seil sportsliga, Magnus Hedemark, på tanken om å arrangere et ligastevne på Hankø, forlot ham imidlertid ikke. Etter at Hankø-stevnet i 2019 var vel i havn, seilene tørket og J/70-ene vel anbrakt på tilhengerne som skulle frakte dem videre til neste ligastevne i Arendal, uttalte han:

– Jeg har slett ikke gitt opp drømmen om å arrangere seil sportsligaen fra Garnholmen.

Henning Astrup, som den gangen ledet Hankø Yacht Club, var enig:

– Men skal vi få til det, må vi ha Fredrikstad kommune med oss på prosjektet. En oppgradering av brygge og adkomst til Garnholmen vil komme veldig mange til gode. Ikke bare seilerne, men alle som sogner til området.

Drømmen om et historisk stevne

Det var ikke bare bildet av et yrende liv på Garnholmen som gjorde sitt til at Magnus Hedemark ikke kunne gi slipp på sin kongstanke. Drømmen om å arrangere *det stevnet* som alle ville snakke om i ettertid, levde i ham. For det er noe med Hankø som ingen andre regattasteder i Norge har; en slags historisk «it-factor». Det historiske suset er på en måte hogd i stein; i de rødlig svabergene på Garnholmen, i steinene som er stablet til en varde der ute til minne om seileren og konstruktøren Johan Anker og i kongemonumentet utenfor Vikane. Dette er monumenter i stein som er urokkelig knyttet til norsk seil sport.

Ingen andre regattasteder i Norge kan skilte med noe tilsvarende.

Og så er det seilerpraten på land etterpå. Hvor mange slag, jibber og taktiske trekk er



MORTEN JENSEN

GARNHOLMEN 2025: Garnholmen ligger der som den alltid har gjort, og øya er klar til å ta imot seilere og tilskuere under seil sportsligaen i juni.

EN DRØM: Magnus Hedemark har en drøm om å gjenskape noe av fortiden ute på Garnholmen.

ikke blitt diskutert på brygga opp igjennom årene i Hankø Yacht Clubs over 70 år lange historie – eller for den sakens skyld; i hele Husebukta mellom Bloksberg og HYC siden de begynte å seile på Hankø for snart 150 år siden?

Ikke få. Mange kapitler av seilsporens uskrevne historie er blitt formulert og uttrykt der.

– Jeg tror det å få være på Hankø og oppleve å sitte på brygga til Hankø Yacht Club i varm kveldssol sammen med seilervenner, spise bryggemat og prate om det de synes er aller morsomst i hele livet, er noe veldig mange av deltakerne i seilsporens ligaen vil huske, sa Magnus Hedemark etter stevnet i 2019.

For ble seilingen trang og litt amputert mellom svabergene i det søndre løpet, ble praten om detaljene og hendelsene på bryggekannten i kveldssola på HYC romslig og hyggelig. Det ble et sosialt høydepunkt.

Flere større regatta-arrangementer er blitt lagt til andre steder enn til Hankø fordi Hankø er blitt strøket som alternativ. Årsak: Stedet er lite og ligger usentralt til. Men i seilsporens liga-sammenheng er derimot Hankø ideelt – nettopp fordi det er lite og ligger usentralt til. I seilsporens ligaen ønsker man seg arrangørsteder hvor alle seilerne mer eller mindre må være sammen under hele arrangementet, i stedet for at de reiser hver til sitt etter at seilasene for dagen er ferdige.

Og det er vesentlig. Det sosiale og samhørigheten er noe av nøkkelen til seilsporens ligaens store suksess, og nettopp derfor er bryggeplankene – både på Garnholmen og på HYC – så viktige.

En brygge blir til

Seilsesongen 2019 var ikke en gang slutt innen Magnus Hedemark tok kontakt med Fredrikstad kommune, hadde med seg sort/hvitt-bilder fra 1933 og fortalte om sine vyer for Garnholmen. Øya eies nå av Staten, men det er Fredrikstad kommune som har forvaltningsansvaret. På Magnus' ønskeliste stod en ny brygge og nødvendige tillatelser til å kunne gjøre noen oppgraderinger der ute.

Representanter fra kommunen ble med ham ut til Garnholmen, lyttet til historien

og argumentene – og viste interesse for prosjektet hans. Men det måtte finansieres. Kommunen kunne by på en andel av hva en ny brygge ville koste, men ikke alt.

Dessuten – ting tar tid. Magnus' visjoner og ord måtte, sammen med kommune-representantenes egne inntrykk og innstillinger, bli viderebehandlet i nødvendige, kommunale instanser innen grønt lys kunne gis.

Så – i 2022 kunne endelig planene settes ut i livet. Fra kommunen lå 80 000 kroner på bordet. Hankø Yacht Club, Hankø Vel, KNS, Fredrikstad Seilforening, SailLogic, som er firmaet til Magnus Hedemark, og familiene Heje, Nergaard og Astrup spleiset på resten. Dermed var alt klart til å kunne bygge en ny 21 meter lang brygge på samme sted som den gamle hadde vært – på nordsiden av Garnholmen – godt i le av sønnavinden.

Første skritt mot en ny æra for Garnholmen var tatt. Brikkene som skulle til for at øya på nytt kunne taes i bruk som startplass og tilskuer-arena, begynte å falle på plass.



MØRTEJENSEN

NY BRYGGE: I 2022 Var en ny brygge på Garnholmen på plass.



TROND R. TEIGEN

Dette er seil sportsligaen

Ligaseiling er på mange måter en moderne form for den lagseilingen som IOD-seilerne hadde tidlig på 1950-tallet og som nettopp Hankø var sentrum for her i Norge. Den gangen reiste lag fra Norge, USA og Bahamas til hverandre og konkurrerte i de IOD-ene som befant seg på stedet. Det var starten på det man i dag kaller »bag-seiling»; som kort og godt betyr «ta med deg en bag med seilklær og bli med å seile. Noen båt trenger du ikke ta med deg, for det stiller vi med».

I seil sportsligaen foregår hele regattaen i båter av typen J/70. De stilles til disposisjon av arrangøren, som er Norges Seilforbund i samarbeid med en eller flere lokale seilforeninger. Lagene som konkurrerer, representerer seilforeningene sine, og det seiles i heat. Banene er korte. Det seiles to runder på en såkalt «pølsebane» – som består av to kryss- og to lense-legger, og hver seilas har en varighet på mellom 12 og 15 minutter. Det betyr at en kryss eller en lense varer i kun tre til fire minutter!

Foreningslagene er delt inn i to divisjoner. Divisjonen med de beste lagene, kalles eliteserien, mens de øvrige lagene er samlet i 1. divisjon. I eliteserien er det 15 lag, mens det i 1. divisjon er 18. I hvert av heatene i eliteserien seiler fem båter. I 1. divisjon er det seks båter som konkurrerer. Det betyr at det må tre seilaser til i hver divisjon for at alle lagene skal få seilt én gang. En slik runde der alle lagene har seilt en gang, kalles på «liga-språket» for «en flight». I løpet av et ligastevne seiles det så mange flighter som mulig innen et gitt tidspunkt, og avhengig av vindforholdene rekker man gjerne et sted mellom åtte og 15 flighter i løpet av de to dagene et stevne varer. I hver flight får lagene plass-siffer-poeng, og det laget med færrest poeng, vinner.

En seil sportsliga-sesong består av fire stevner, og stevnet på Hankø er i 2025 et av dem. Lagens endelige plassering i hvert av stevnene gir seriepoeng fra 1 til 15 (18), og det laget med færrest poeng etter de fire stevnene, vinner sin divisjon. Etter endt

INTENSIVT: Med seilaser på korte baner og som kun varer i 12–15 minutter, blir det spennende og intensiv seiling på lagene som deltar.

INITIATIVTAKER: Tidligere generalsekretær i Norges Seilforbund, Espen Guttormsen, lanserte for seiltinget i 2015 et forslag om å etablere en seilsportsliga i Norge.

sesong rykker de fire nederste lagene i eliteserien ned til 1. divisjon og må seile i den divisjonen året etter, mens de fire beste lagene i 1. divisjon rykker opp. De fire nederste lagene i 1. divisjon må ut i en kvalifiseringsrunde i det påfølgende året. Der må de kjempe mot eventuelle nye lag som ønsker å delta om de fire ledige plassene i 1. divisjon.

Før 2024-sesongen var det så stort rift om å være med at man valgte å utvide 1. divisjon fra 15 til 18 lag – derfor forskjellen i antall i de to divisjonene.

Ideene bak seilsportsligaen

Seilsportsligaen er i år inne i sin 10. sesong. Det ble ingen liga i covidåret 2020. Selve ideen om ligaseiling oppstod i Tyskland og ble unnfanget av markenting- og eventfirmaet Konzeptwerft. Bak det stod tre profilerte internasjonale seilere; Jochen Schümann, Kathrin Adlkofer og Oliver Schwall. I 2013 lanserte de German Sailing League, og naboene i Danmark var kjappe med å henge seg på og lanserte sin liga året

MESTERE: To ganger har norske lag vunnet Sailing Champions League – se- nest Tønsberg Seilforening som er regjerende mestere i seilsesongen 2025.



MORTEN JENSEN



PROW MEDIA



TROND R. TEIGEN

etter. Båtene de benyttet, var J/70-er. Etter det har nærmere 20 europeiske land etablert egne ligaer, og ideen har spredt seg til USA, Australia og Asia.

Og på beste fotball-vis har man også skapt sin egen Sailing Champions League der de beste lagene fra hvert land møtes. Norske lag har vunnet to ganger. KNS vant allerede i 2015, og i det vi går inn i sesongen 2025, figurerer Tønsberg Seilforening som regjerende mestere i Sailing Champions League!

I Norge hadde generalsekretær i Norges Seilforbund, Espen Guttormsen, i begynnelsen av 2010-årene sine tanker om utviklingen av norsk seilingsport. Han var bekymret over den økende transporten av regattajoller og de mange RIB-ene som ble fraktet til og fra regattabane rundt om i landet.

– Jeg mente at dette var en svært hemmende faktor for at seilingsporten i Norge skulle kunne utvikle seg positivt, sier Espen Guttormsen i dag.

I stedet for at seilerne skulle eie og frakte hver sin båt, begynte han å fundere over om det kunne skapes praktiske løsninger der seilerne i stedet kunne reise med seilerbagen sin dit båtene fantes. Det ville jo være mer rasjonelt, men det ville innebære at seilforeningene selv måtte snu om på flisa; de måtte eie, pleie og drifte båtene som seilerne skulle seile.

– Målet mitt var i første omgang å gjøre dette med Optimistjoller, men tanken fengte ikke i Optimistjolle miljøet. Den var for radikal.

Tanken ble lagt død før den i det hele tatt ble testet.

Da Espen ble kjent med den nye typen seiling som tyskerne hadde dratt i gang, fant



MORTEN JENSEN

I OSLO: En av ligarundene i 2016 ble arrangert i Oslo, rett utenfor de høye byggene på Tjuvholmen.

GJENNOMFØRINGSKRAFT: Tidligere president i NSF, Tor Møinichen, og Espen Guttormsen, fikk igjennom sitt vidtløftige forslag om å gå til innkjøp av fem J/70-er.



I HANKØSUNDET: I 2019 ble en serierunde i seil-sportsligaen arrangert på Hankø, men forholdene var for friske til å seile utenfor Garnholmen. Ei heller var Garnholmen i stand til å være et arrangørsted.

han frem ideen om en type bag-seiling på nytt. Noe slikt tyskerne hadde funnet på, burde man ha i Norge også, tenkte han.

Generalsekretæren lanserte ideen sin for president Tor Møinichen, og sammen gikk de videre til styret i Norges Seilforbund. Om tanken med Optimistjoller var radikal og innebar kostnader for foreningene, så var denne vidløftig. Forslaget gikk ut på at Norges Seilforbund skulle gå til innkjøp av fem J/70-er. Foreningene som ønsket å være med i seil-sportsligaen, måtte betale inn et depositum. Det ville bli tilbakebetalt om de senere trakk seg fra ligaen, så det var å betrakte som et lån man håpet aldri ville bli innfridd. I tillegg skulle finansieringen bestå av offentlige spillemidler og suppleres med egenkapital fra NSF.

– Tor var fremsynt, og han var med på tankene mine om å stimulere til en utvikling av seil-sporten der man hadde et annet eierskap til båtene og et annet format på regattane. Men styret i NSF var splittet og noen veldig skeptiske, forteller Espen.

Skepsisen vant imidlertid ikke frem i tilstrekkelig grad, og i 2015 ankom fem splitter nye J/70-er til Norge. Interessen for Norsk Seil-sportsliga, som prosjektet ble døpt, var stor blant seilforeningene. Det ble arrangert to test-stevner i 2015 – et i Ålesund og et i Oslo – og de to stevnene fungerte også som kvalifisering til de to divisjonene som det allerede det påfølgende året var nok lag til å fylle!

Seil-sportsligaen hadde slått gjennom med et brak i Norge. Hele 30 seilforeninger hadde betalt inn et depositum som var gradert etter foreningens størrelse.



TROND R. TEIGEN



TROND R. TEIGEN

SEILERPRAT: Ligaseilerne fulgte opp en lang tradisjon da de inntok brygga på Hanko Yacht Club og kveldene ble fylt med seilerprat og diskusjon om taktikk og strategi ute på banen.



TROND R. TEIGEN

FRISKT PUST:

Seil sportsligaen kom som et friskt pust inn i norsk seil sport. Den har ikke minst klart å fange opp seilere i alderen fra 18 til 35 år.



SEILSPORTS- LIGAEN

– Jeg tror dette er en endring av seil sporten som ville ha kommet – uavhengig av om Norges Seilforbund hadde grepet ideen eller ikke. Jeg mente at det var viktig for NSF å ta grep om denne nye måten å seile på som ligaen representerte, før en utenforstående, kommersiell tredjepart, som ikke hadde noen tilknytning til den organiserte seil sporten, tok den.

Og det var nok et reelt argument, for Konseptwerft som hadde ideen, var jo nettopp selv en kommersiell aktør på siden av det tyske seilforbundet.

Et annet argument Espen fremførte for styret sitt i NSF, var at man gjennom seil sportsligaen ville kunne få en ny plattform å drive markedsarbeid på. Det eneste salgbare NSF hadde på den tiden, var OL-seilerne, men de var jo sjelden til stede i Norge. Så markedsverdien på dem var ikke akkurat skyhøy.

Det tredje, viktige argumentet som til syvende og sist fikk NSF-styret i til å si ja, var at seil sportsligaen ville tilgjengeliggjøre seiling for flere; blant annet for alle dem som ikke selv hadde egen båt. Dette gjaldt ikke minst alle seilerne som hadde vokst ut av jollene sine, forlatt hjemmet, foreldrenes bil og lommebok for å studere, jobbe og stifte familie. Å ha en båt å seile regatta med var utopi for dem – og antallet som av den grunn la seilingen på hylla, var formidabelt.

– Dette siste momentet tror jeg bare blir mer og mer aktuelt. Vi erfarer jo nå at mange ikke ønsker å eie egen båt – eller gjøre andre store investeringer utenom de helt primære. De vil heller betale for å få være med på de opplevelsene og aktivitetene de ønsker seg – og slippe de forpliktelsene et eierskap til noe medfører, sier Espen.

Et norsk spleiselag

I 2016 ble den første ordinære seilsporsliga-sesongen gjennomført. Det var da historien om seilsporsligaen offisielt startet i Norge. 30 seilforeningslag var fordelt på to divisjoner. For at NSF's fem nyinnkjøpte J/70-er skulle håndtere den store deltakelsen, hadde eliteserien og 1. divisjon hver sin regattahelg.

Ved siden av at seilerne ble presentert for et helt nytt regattaformat, introduserte man også tracking og en sanntids oppdatering av resultatlisten.

– Da ideen om seilsporsligaen dukket opp i 2015, hadde jeg det tyske selskapet SAPs norske avdeling som kunde, forteller Magnus Hedemark.

Det ble veien hans inn i seilsporsligaen.

Magnus drev, og driver fortsatt, event-firmaet SailLogic som har seiling som sitt speciale. SAP står for Systemanalyse Programmentwicklung, og også i dette firmaet var det seilere som var interesserte i å granske og analysere seilingens mange elementer. De ville finne ut hva som er avgjørende for å kunne nå til topps på en regattabane. Denne nysgjerrigheten førte til programmet SAP Sailing Analytics som de tok i bruk i den tyske seilsporsligaen.

Denne nyvinningen var selvfølgelig interessant å benytte for den norske ligaen også.

– Så som representant for SAP, ble jeg trukket inn i seilsporsligaen helt fra starten av.

Magnus syntes seilsporsliga-konseptet var spennende, og som markeds mann så han potensialet til dette nye regattaformatet. Han ble dypere og dypere involvert i arbeidet med ligaen, og i 2018 engasjerte Norges Seilforbund SailLogic til å gjennomføre alle ligastevnene. For NSF var den praktiske gjennomføringen av stevnene enormt ressurskrevende. De la beslag på hele administrasjonen i store deler av sesongen, og dette tok fokus vekk fra andre, viktige oppgaver som seilforbundet hadde.

Ved siden av å overføre ansvaret for gjennomføringen av stevnene, ble også de fem J/70-ene solgt til SailLogic. Det muliggjorde at NSF kunne betale tilbake depositumet som var innbetalt fra alle seilforeningene – og som hadde vært nøkkelen til at man kunne igangsette seilsporsligaen i Norge. Så på den måten ble det norske spleiselaget oppgjort.

Størst i verden

Selv om alt det praktiske knyttet til seilsporsligaen ble overført til SailLogic, er det Norges Seilforbund som er eier av selve konseptet Norsk Seilsporsliga. Oppdraget med å gjennomføre seilsporsligaen er regulert i en kontrakt som varer til 2028.

– Dette har vært et lykkelig samarbeid og ekteskap, og jeg vil gi honnør til NSF.

Seilsporsligaen hadde aldri vært der den er i dag, hadde det ikke vært for at NSF grep ballen og har stått – og fortsatt står – i beslutningen sin som en bauta – selv når utfordringene har kommet – og kommer.

Magnus roser NSF's tålmodighet, tro på prosjektet, kreativitet og utviklingsevne. Dette har ført til at Norge i dag faktisk har det mest omfattende ligasystemet i verden. Ingen andre nasjoner har en så mangeslungen liga-sfære som Norge.

For i kjølvannet har NSF investert i og igangsatt en ungdomsliga for seilere mellom 13 og 23 år. Den går i år inn i sin tredje sesong, og da påmeldingen til årets liga ble åpnet før jul, ble de 30 tilgjengelige plassene kapret i løpet av få dager.

Ungdomsligaen skal også ha et av sine tre stevner på Hankø i år. Ungdomslagene overtar J/70-ene og bryggene på HYC straks etter at seilsporsliga-runden er unnagjort, og de vil gjennomføre sin runde 23. og 24. juni. Det betyr at St. Hans-feiringen vil foregå på HYC.

DE 20 BESTE LAGENE FRA 2016 TIL 2024

1. Åsgårdstrand.....	227
2. Tønsberg	211
3. Grimstad	195
4. Moss	192
5. Larvik.....	185
6. Ran	181
7. KNS	180
8. Arendal.....	173
9. Ålesund.....	164
10. BI Athletics.....	154
11. Nesodden.....	153
12. Florø.....	151
13. Trondhjem	137
14. Oslofjorden	122
15. NTNUI	116
16. Askøy	112
17. Brevik.....	97
18. Risør.....	95
19. Lillesand	94
20. Stavanger.....	93



MORTEN JENSEN



MORTEN JENSEN

DAMER: Andelen kvinner i seil sportsligaen har helt siden starten i 2016 vært økende, og flere av seilforeningene har stilt med egne damelag, ikke minst Sandefjord Seilforening.

SOSIALT: Mens en flight pågår sitter to lag som skal i ilden i neste seilas sammen i en RIB som tilskuere. Det bidrar til å skape kontakt og kjennskap til hverandre på tvers av foreningene.

Noe av tanken bak å innføre seil sportsligaen, var, som allerede nevnt, å kunne ha et tilbud til seilere mellom 18 og 40 år. Tradisjonelt har dette vært en aldersgruppe som har forsvunnet ut av norsk seil sport, hvoretter noen av dem har dukket opp som veletablerte 50- og 60-åringere i store båter.

Med seil sportsligaen har man truffet blink med å nå ut til de unge voksne. For nettopp denne aldersgruppen er hyppigst representert i seil sportsligaen. I tillegg har også andelen damer som deltar i ligaen, økt hvert år. Damene har også sitt eget ligastevne, Grundig Women's Regatta, og de har sitt eget NM der ligaformatet benyttes for å kåre norgesmestrene.

Ikke minst har studentene omfavnet ligakonseptet. Det å studere og samtidig ha sin egen båt, er en nærmest umulig kombinasjon, men seil sportsligaen har gjort det mulig for dem å dyrke den idretten de var så glad i som ungdommer før de begynte å studere. Både NTNU i Trondheim og BI i Oslo har i en årrekke hatt egne lag i seil sportsligaen, og interessen i studentmiljøet har smittet.

I 2024 ble det i tillegg invitert til et eget student-NM der det ble seilt på liga-vis. I det stilte hele 21 lag. Og i år har studentene etablert sin egen student-liga, og de var så ivrige etter å komme i gang med årets sesong, at det første stevnet ble gjennomført allerede i mars!

Og når det er sagt, ligafeberen har også nådd ned til de yngste seilerne. Nå gjennomfører rekrutteringsklassen RS Feva, som retter seg mot seilere mellom ca. 12 og 17 år, sin norgescup – eller RS Feva Sprint – som de kaller den. De seiler i Feva-er som arrangørene stiller opp med. Alt seilerne har med seg, er en bag med seilkler.



MORTEN JENSEN

Om Espen Guttormsen i sin tid ikke klarte å så denne tanken overfor ivrige og ambisiøse Optimist-foreldre, har den nå altså fått grobunn i en annen klasse og i en litt eldre aldersgruppe.

Moderne norsk seilspport

Det de som tar turen ut til Garnholmen i dagene fra 20. til 24. juni vil få se, er med andre ord hva moderne, norsk seilspport anno 2025, er. Der vil de få se korte, spennende seilaser hvor det kjempes

om metere og centimeter med høy temperatur. De vil også få se seilere fra hele landet i ivrig passiar mellom seilasene – enten de sitter på svaberget på Garnholmen og ser på – eller sitter sammen ute på sjøen i en RIB og venter på sin tur til å seile.

Du kan også ta frem mobiltelefonen din og se på ferske bilder og filmsnutter fra seilasene, eller følge med på trackingen for å se hvordan laget du heier på seiler – og hvordan det til enhver tid ligger an. Og skulle du ta turen forbi bryggene til HYC om kvelden, vil du nok høre latter og musikk. Du vil se seilere som har det veldig hyggelig sammen.

– Jeg tror ligaseiling tiker av på mange av riktige boksene. Konseptet treffer nåtidens rastløshet godt. Tilgjengeligheten er enkel, det er rom for mye sosialt og prisen for å kunne delta, er fornuftig. Man trenger ikke å kjøpe en båt man ikke har råd til eller kanskje egentlig ikke ønsker eller har tid til å ha vedlikeholdsansvaret for. Seilspportsligaen som alternativ til den tradisjonelle seilingen vi kjenner fra før i egne båter med lange dager ute på sjøen, er egentlig en no-brainer, sier Magnus Hedemark.

Og det var for å vise frem og virkeliggjøre dette på selve arnestedet for norsk seilspport, at han ønsket seg en ny brygge ute på Garnholmen. Nå ligger den der, og det er klart er klart for visning av moderne norsk seilspport.



TROND R. TEIGEN

LAGÅND: At det er flere seilere på et lag fra samme forening, og at forskjellige seilere er sammen på et lag fra runde til runde, bidrar til å skape lagånd og tilhørighet innad i en forening.

PLUST I BAKKEN: Før seilerpraten tar til for fullt på brygga, er det kanskje godt med en liten strekk etter en slitsom dag ute på banen?

SLIK GIKK DET I 2024

ELITESERIEN

1. Tønsberg Seilforening
2. Oslofjorden Seilklubb
3. Åsgårdstrand Seilforening
4. Grimstad Seilforening
5. Ålesunds Seilforening
6. NTNUI Seiling
7. Kongelig Norsk Seilforening
8. Larvik Seilforening
9. Arendals Seilforening
10. Ran Seilforening
11. Moss Seilforening
12. Nesodden Seilforening
13. Horten Seilforening
14. Trondhjems Seilforening
15. Florø Seilforening

1. DIVISJON

1. Drøbak Sund Seilforening
2. Lillesand Seilforening
3. Stavanger Seilforening
4. Bundefjorden Seilforening
5. Askøy Seilforening
6. Sandefjord Seilforening
7. NTNUI Seiling 2. lag
8. Soon Seilforening
9. BI Athletics
10. Oslo Seilforening
11. Molde Seilforening
12. Asker Seilforening
13. Kragerø Seilforening
14. Bergens Seilforening
15. Åsgårdstrand Seilforenings 2. lag
16. Os Seilforening
17. Lillehammer Seilforening
18. Stord Seilforening

UNGDOMSLIGAEN

1. Åsgårdstrand Seilforening
 2. Soon Seilforening 1. lag
 3. Bundefjorden Seilforening
 4. Tønsberg Seilforening 1. lag
 5. Nesodden Seilforening 1. lag
 6. Kongelig Norsk Seilforening 1. lag
 7. Horten Seilforening
 8. Larvik Seilforening
 9. Bærum Seilforening
 10. NTNUI
 11. Fredrikstad Seilforening
 12. Tønsberg Seilforening 2. lag
 13. Grimstad Seilforening 1. lag
 14. Ran Seilforening 1. lag
 15. Drøbak Sund Seilforening
 16. Ran Seilforenings 2. lag
 17. Kongelig Norsk Seilforening 2. lag
 18. Brevik Seilforening
 19. Arendals Seilforening 2. lag
 20. Moss Seilforening
- (Ialt deltok 33 lag i Ungdomsligaen)



TROND R. TEIGEN

Det klargjøres på Garnholmen

Etter at bryggen ute på Garnholmen kom i 2022, er holmen blitt betydelig mer besøkt, og den har kommet høyere opp i bevisstheten til Fredrikstad kommune og skjærgårdstjenesten.

– Øya har fått et helt nytt liv, sier det.

Garnholmen er blitt en holme folk reiser til. Den er blitt et turmål for både lokalbefolkningen og sjøfarende. Det har medført at den også har begynt å bli tilrettelagt for besøkende – blant annet i form av en nyoppført utedo. Garnholmen er også en av et lite utvalg holmer der det er registrert verdifull kystlynghei, som det er verdt å pleie og ivareta. Det innebærer at det er blitt foretatt nedbrenning av gammelt og tørt lyngvirke slik at ny lyng skal få komme opp.

I begynnelsen av april i år var Magnus på befaring på Garnholmen sammen med naturetaten i Fredrikstad kommune og skjærgårdstjenesten. Da hadde de akkurat brent ned noe lyng.

– Vi så på brygga, på utedoen og fyret. Jeg viste dem gamle bilder og fortalte igjen om våre egne planer for seilsporsligaen der ute. De virket veldig positive og ikke minst takknemlige for at vi hadde fått i stand brygga, som de jo selv hadde betalt en tredel av. Og så snakket vi litt om undervannsskjæret som ligger rett utenfor – ved innseilingen til brygga som mange har stiftet bekjentskap med gjennom tidene. Vi ble enige om en felles henvendelse til kystverket om å få satt opp en jernstake på den. Det burde være en enkel jobb siden det er så grunt, sier Magnus.

– Men aller helst skulle jeg sett at den ble sprengt vekk...

I tillegg til den nye brygga, må det legges ut en 30 meter lang midlertidig flytebrygge mens ligaen pågår for at logistikken med båtbytte og RIB-er skal gå opp. Kommunen vil forbedre søppelhåndteringssystemet på Garnholmen, og det vil bli satt opp noen flere benker og bord der ute. Permanent.

– Du vet, sånne «festivalbord» der benker og bord henger sammen, spesifiserer Magnus.

For å kunne bruke Garnholmen som arena for seilsporsligaen, må det innhentes en tillatelse. En slik tillatelse flagget kommunen at arrangørene ville komme til å få.

Vanligvis er en «race village» i seilsporsligaen proppet med sponsor-



MORTEN JENSEN

flagg, telt og bannere, for seilsportsligaen er blitt en attraktiv arena for sponsorer. Høegh Autoliner og Helly Hansen er de mest fremtredende og viktigste. Noe slikt fesjå vil det imidlertid ikke bli ute på Garnholmen.

– Der vil vi holde det så enkelt som mulig og ta med oss kun det mest nødvendige utstyret. Vi ser på om vi kan få satt opp et slags militært 16-manns telt, slik at seilerne har et sted å legge bagasjen sin dersom det sprutregner. Vi kommer til å oppfordre folk – både seilere og publikum – til å ta med seg egen mat og drikke ut til Garnholmen. Noe salg blir det ikke der ute, sier Magnus Hedemark.

Han vil at det skal være så autentisk som mulig. Seilasene vil foregå rett utenfor holmen, og fra svabergene vil man få god utsikt utover sjøen. Akkurat som i gamle dager.

– Hadde vi fått et stort publikum ut til Garnholmen når ligaseilingen foregår, hadde det vært utrolig kult.

Magnus ser for seg bildene fra 1933 og andre bilder fra fordums tid. Tenk om vi kunne ha gjenskapt noe slikt?

REGJERENDE MESTERE: Georg Ellilla, Emil August Dagsberg, Jørgen Smith Meyer og Jostein Aker utgjorde Tønsberg-laget i fjorårets siste serierunde, og de sørget for at foreningen deres vant elitserien i 2024.

JOHAN ANKER: Ved St. Hans-tider denne sommeren blir det forhåpentlig atter folksomt rundt Johan Anker-monumentet på Garnholmen.



ANDERS BEER WILSE

EN DRØM: Garnholmen tjokkfull av folk som har med seg niste og termos, som tilbringer dagen der ute i strålende vær og som følger spent med på seilasene rett utenfor – det er drømmescenariet for årets seilsportsliga på Hankø.



NY KLUBBSJEF

GÅR TIL OPPGAVEN MED DYP RESPEKT

MORTEN JENSEN

NY KLUBBSJEF: Erlend Bertelsen er ansatt som ny klubbsjef i Hankø Yacht Club, og han ser med spenning frem mot årets sesong. – Den største utfordringen blir kanskje å skjønne hva seilerne snakker om, sier han.

– Jeg gleder meg og går til oppgaven som klubbsjef i Hankø Yacht Club med den største ydmykhet og respekt, sier Erlend D. Bertelsen.

Erlend tiltrådte i den nye stillingen 1. januar 2025, og han er i skrivende stund på full fart inn i sin første sesong som klubbsjef.

– Det er selvfølgelig mye nytt å sette seg inn i. Det å stå for arrangementer og fester er jeg godt vant med, så det tror jeg skal gå fint, men alt det seilrelaterte som hører med i miljøet, innebærer mye nytt. Men det gleder jeg meg til å lære mer om, sier Erlend, som i denne sammenhengen kommer med en aldri så liten innrømmelse:

– Jeg har faktisk aldri noen gang vært om bord i en seilbåt før.

Det er imidlertid ikke noe «must» å ha gjort det for å bli klubbsjef, for da stillingen

TEKST: Morten Jensen

ble utlyst, ble det søkt etter en person som skulle ha «ansvaret for et bredt spekter av arbeidsoppgaver innenfor ledelse, administrasjon og økonomi». «Interesse for seiling» ble riktignok også nevnt i annonsen, men det ble vektet opp mot at «erfaring fra hotell eller restaurant» også var helt vesentlig. Og det er nettopp slik erfaring den nye klubb-sjefen innehar i solid monn.

Kommer fra hotellbransjen

Erlend Bertelsen, som runder 43 år i år, ble født i Afrika – av norske foreldre – men vokste opp i Fredrikstad. Der bor han fortsatt. Erlend er utdannet innen hotellfag, og han jobbet en god stund ved Victoria Hotell i Fredrikstad sammen med Asbjørn Vågøy, som er en av byens store personligheter innen restaurant- og hotellbransje. Han er en viktig mentor.

– Av ham har jeg lært veldig mye, sier Erlend.

Men så kom koronaepidemien som stengte ned hotellene, og med nedstengningen røk også jobben ved Victoria Hotell. Erlend benyttet tiden som ivaretatt av NAV til å fylle på med utdanning.

Til daglig er han nå leder av selskapslokalene Værk AS i Gamle Fredrikstad, der det arrangeres så vel bryllup som ulike kulturarrangementer og konserter på stedets lille, men sjarmende scene.

– Jeg følte imidlertid at jeg hadde mer å gi, og da jeg så annonsen til HYC, tenkte jeg at det kunne være en spennende oppgave som fint ville kunne la seg kombinere med ansvaret for Værk AS.

Mange gjøremål bak i kulissene

Klubb-sjefrollen fordrer tilstedeværelse på bryggene og anlegget ute på Hankø, men først og fremst er rollen administrativ. Marita Brattås vil fortsatt være vert for hus og servering, og man vil dessuten se mange av de kjente fjesene varte opp gjester og seilere på brygga og ved bardisken. De daglige endringene blir ikke store i år, men et nytt ansikt vil man tidvis kunne se i lokalene.

– Jeg har ansvaret for mye av det formelle som hører med til driften av HYC. Det innebærer et personalansvar, økonomi, ansvar for skjenkebevilling og kassasystemer, for helse, miljø og sikkerhet (HMS), oppfølging av leverandører og all mulig rapportering til offentlige instanser. Dessuten skal jeg avlaste styret og være delaktig i utviklingen av den påtenkte utvidelsen av anlegget. Blant annet.

Dette er ikke så synlige saker for det vanlige klubbmedlemmet som er på brygga i ettermiddagssola, men det er oppgaver som må gjøres for at hele maskineriet skal gå smidig rundt.

– Denne første sesongen må jeg først og fremst lære og se. Jeg må lære meg klubben å kjenne, og jeg må lære meg å forstå alle sider ved det å ha et regatta-arrangement. Når de foregår, vil det jo være et stort trykk med mange mennesker som skal betjenes samtidig – så dagene vil jo bestå av stille perioder og virkelig store topper. Det å stå for driften av et slikt sted ute på en øy, blir også en ny og spennende erfaring, sier han.

Det greske seilerspråket

En spesiell utfordring blir å forstå seilerne.

– Der har jeg nok en liten vei å gå – de snakker jo et språk jeg ikke helt forstår, ler han, og sikter til praten som vil finne sted rundt bordene og ved bardisken etter en regatta.



ARRANGEMENTER: Å gjennomføre det sosiale knyttet til de mange regatta-arrangementene, er en sentral del av oppgavene for vertsskapet på Hankø Yacht Club.



MORTEN JENSEN

SEILERPRAT: Når båtene er fortoyed og seilene er pakket ned, er det mye å snakke om for seilerne. Den nye klubbssjefen vil bruke årets sesong til å lytte og lære.

Når forståelsen for hva temaet kan være svikter, kan kanskje strategien være å nikke og smile.

Erlend tror ikke årets sesong vil by på noe revolusjonerende nytt som klubbens medlemmer vil bli overrasket over. Det ligger litt implisitt i hans ydmyke tilnærming til oppgaven og respekten han har for tradisjonene som sitter i veggene. De populære sushi-aftenene på mandager og andre tradisjonsrike arrangementer vil fortsette som før.

– Det betyr imidlertid ikke at jeg ikke vil komme med nye ideer. Tvert imot. Men jeg må som sagt gjøre meg kjent først – lære og erfare.

For når han blir litt varmere i trøya, vil han gjerne påvirke utviklingen av det som skal skje i klubben, og som kan gjøre Hankø Yacht Club til et attraktivt sted for klubbens medlemmer og seilmiljøet for øvrig. Hankø er jo definert som arnestedet for norsk seilsport, og det ligger i klubbens formålsparagraf at HYC skal bidra til at Hankø skal fortsette å være stedet som seilere sogner til og vil være. Hankøs seilerhistorie strekker seg 150 år tilbake, og ikke minst – og helt spesielt – så har stedet en tett historie med Norges kongefamilie.

De har alle vært gjester i klubben, og vil forhåpentlig, mener mange, fortsette å være det. Seilere flest har et uttrykt ønske om at kongefamiliens medlemmer fortsatt skal ha seiling som en hobby og ha glede av å være på sjøen. Ingen håper at den tradisjonen skal forsvinne med kong Harald.

– Ja, det vil jo være stas om vi får besøk av noen fra kongefamilien, gjerne av kongen selv, og da håper jeg vi kan ta dem imot på en slik måte at vi etterpå kan være stolte og fornøyde med måten vi gjorde det på, sier Erlend.

Erlend gleder seg til å møte de ulike gjestene og medlemmene, og ser frem til seil-sesongen som venter og alle erfaringene han skal tilegne seg.

– Alle arbeidsforholdene som jeg har hatt tidligere, har jeg stått lenge i. Derfor har jeg også et langsiktig perspektiv for den rollen jeg nå har tatt på meg, sier Hankø Yacht Clubs nye klubbssjef.



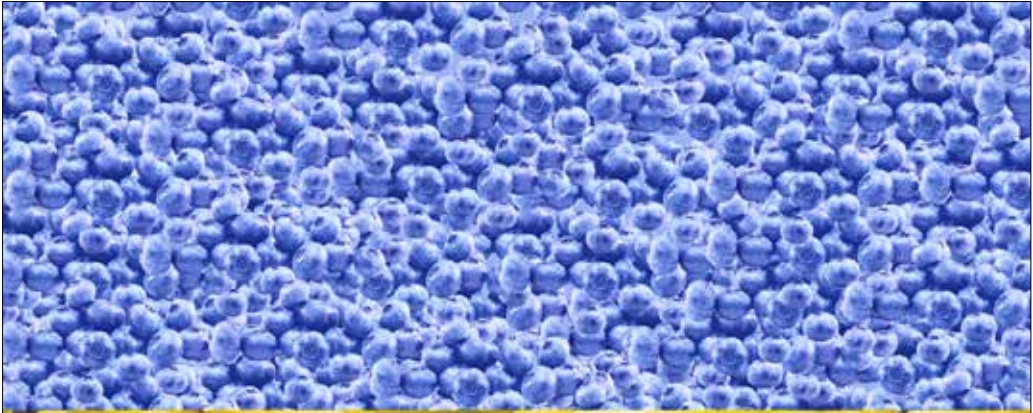
Maritime & Merchant Bank

A bank for the
shipping industry



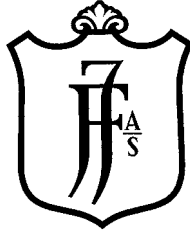
REVER

LEAD INVESTOR



AS Banan

Capreca



FERNER JACOBSEN AS

Avd Fredrikstad
Nygårdsgt. 48
1607 Fredrikstad

Avd Oslo
Stortingsgt. 14
0161 Oslo



I N W E S T E R



STORM
capital management



Pactum AS

Hos Escapeaway selger vi ikke reiser. Vi selger frihet. Frihet til selv å velge når du vil reise og hvor lenge du vil være på ferie. Vi selger ikke ferier på samlebånd, men tilbyr deg å sette sammen din egen ferie, akkurat som du ønsker den.

ESCAPEAWAY

escapeaway.no



BH

BANG-HANSEN

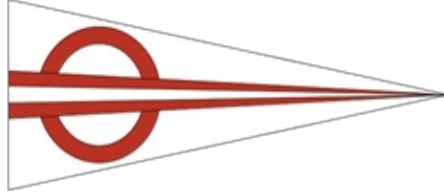
ADVOKATFIRMA

Tjuvholmen allé 3, 0252 Oslo, Norway | www.bxha.no



J-Boats Norge AS
magne@klann.no • peb@code-zero.no

**BERTHELSEN
SAILING**



Christiania Capital Partners AS

Stolt-Nielsen 

SpareBank
MARKETS 

ABG
SUNDAL COLLIER

PF

PROFAG

GULV, UNDERLAG & GULVVARMELØSNINGER

TVETECH
MARINE TECHNOLOGY



**Takk for støtten fra
våre annonsører!**

SONATA



| Dyna Shipping AS |

SHIPBROKERS

Strandveien 50 · 1366 Lysaker · Norway · 0047 21316300 · mail@dynashipping.no

LEVANTEN AS

Ragnar Klevaas

SISSENER

Fondsforvaltning siden 2009

Vi forvalter dine penger som våre egne



www.sissener.no



+47 23 11 52 60



post@sissener.no



Norskprodusert belegningsstein, heller og mur til ditt uterom.
Godt grunnlag for gode opplevelser!

Asak
Miljøstein

Lisa

SYLTETØY
SIDEN 1940

Aponia

Moredun Invest AS

Your back office is our core business



e-regnskap



EIDSIVA HOLDING AS

BRAUTER INVEST ASK



PALMER
GROUP AS

God smak skal lønne seg



www.palmer.no | palmer@palmer.no



LYDERSEN
RORBUER



Karlander
EIENDOM



SKIMC@RE

• FLERE • UTE • OFTERE •

Clean-Start

EN BEDRE HVERDAG

BONAR AS



G&R



**FREDRIKSTAD
MARINA**

EIVIND RUBINSTEIN

eivind@fredrikstadmarina.no
Mob +47 906 74 616
www.fredrikstadmarina.no

Fredrikstad Marina
Gunnelandet 6
1621 Gressvik



UNIKE OPPLEVELSER HJEMME OG UTE.

Seiling er et moderne og universelt symbol for menneskelig ingeniørkunst, lagarbeid og jakten på perfekte resultater. Seiling reflekterer også det som er viktig i livet - unike øyeblikk med venner og familie.

Grundig er stolt sponsor av KNS og er glade for at vårt engasjement i J/70, Grundig Sailing Cup, Grundig Hankø Race Week og Grundig Women's Regatta kan bidra til at unge atleter, familier og sportsinteresserte får unike opplevelser på vannet!

Les mer om vårt sortiment av hvitevarer og småelektrisk utstyr til hjemmet på www.grundig.no



GRUNDIG



GRUNDIG
HANKØ RACE WEEK



GRUNDIG
SAILING CUP



Ingen slagord.



Bare
lavere
skatt

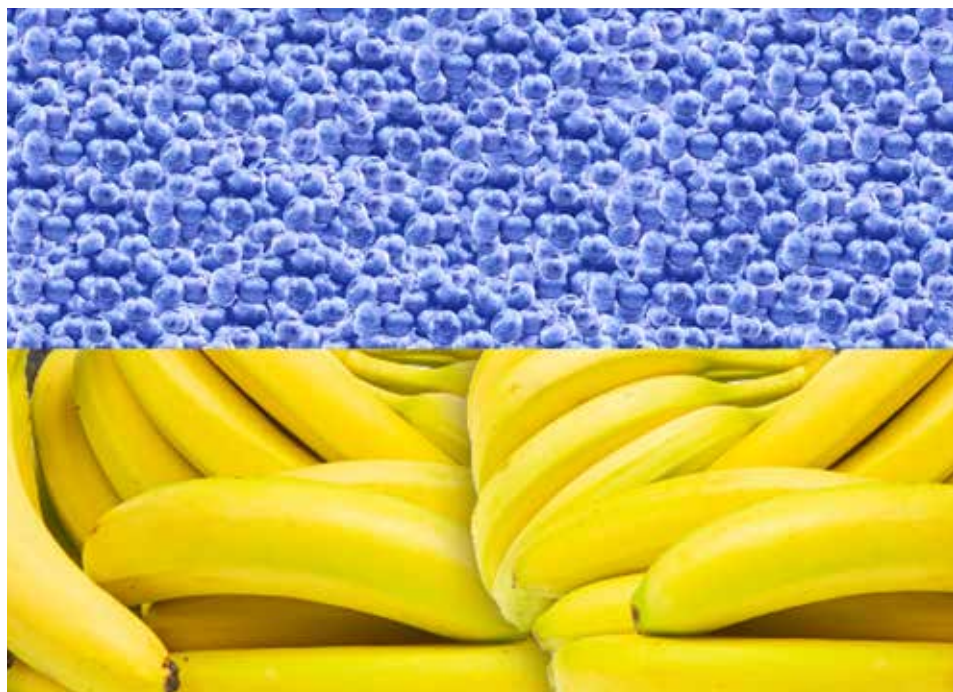
Stem Høyre 8. september,
og meld deg inn i dag!



Høyre







MATTIS AS

Eksklusivt medlemstilbud til Hankø Yacht Club

**Få rabatt på premium båtutstyr
fra Hovdan**



- Harken – Verdensledende blokkssystemer
- Wichard – Sikkerhetskroker og sjakler i topp kvalitet

Kun for medlemmer av Hankø Yacht Club

Gjelder utvalgte produkter – ta kontakt for detaljer!

Kontakt oss:

post@hovdan.no

www.hovdan.no

 **HOVDAN**



SERVERING

HYC HOLDER ÅPENT HVER DAG
FRA 1. JUNI TIL 18. AUGUST

**Det serveres lunsj hver dag
og
middag alle dager – unntatt på sushi-mandager**

*Bordreservasjoner kan gjøres på telefon 69 33 22 21, på e-post til vert@hankoyachtclub.no
eller via hjemmesiden hankoyachtklub.no:
velg «Reservere bord» i menyen på hjemmesiden.*



FOTO: IVAR GILSA



FOTO: IVAR GILSA



