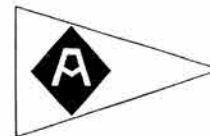




Arendals  
Seilforening  
100 år  
1878·1978



*Trykk: Andersen & Bengtson A/S, Arendal.  
Lay-out: Erik Laukvik.*



**Arendals  
Seilforening  
100 år  
1878·1978**

# Forord

På generalforsamlingen i Arendals Seilforening 1977 ble det vedtatt at det skulle utarbeides et jubileumsskrift i forbindelse med 100 års jubileet.

Styret valgte på et senere tidspunkt undertegnede til å ta seg av dette arbeidet.

Stoffet er hentet fra en rekke kilder. Gamle protokoller, avisreferater, bøker fra Norsk Forening for Lystseilads og en rekke andre bøker. Foreningens egne medlemmer har også vært til stor hjelp. Aust-Agder Arkivet har til en hver tid vært behjelpelige med å finne frem det stoffet jeg har hatt bruk for.

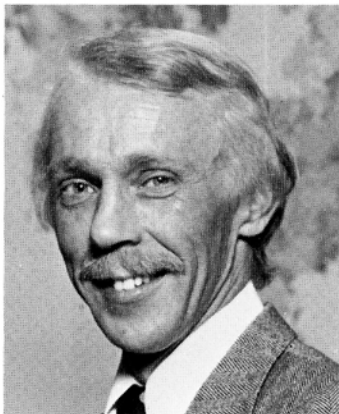
Redaksjonen har prøvd å skildre de forskjellige tidsepokene i foreningens historie.

En stor del av foreningens protokoller ble tilintetgjort under en dramatisk brann, da «de røde boder» på Tyholmen ble lagt i aske lille julaften 1918. Følgen er at det er blitt et tomrom i vår historie på 20 år fra 1898 til 1918.

Det er alltid farlig i et slikt jubileumsskrift å nevne personer og båtnavn. Noen kan man dessverre forbigå. En reservasjon må jeg derfor ta hvis noen skulle være uteglemt.

*John Arnold Hopstock*  
Redaksjonen

# Arendals Seilforening 100 år



Arendals Seilforening kan i 1978 se tilbake på 100 aktive foreningsår. Foreningen har i perioder vært en av de ledende innen norsk seilspport og har ved en rekke anledninger stått for arrangementer som har laget en enorm blest om seilspporten og Arendal by. Aktiviteten har variert, men jeg tror bestemt at de herrer som startet foreningen i 1878 ville si seg fornøyd med dens virke hvis de kunne ta et tilbakeblikk gjennom de siste 100 år. Foreningen har hatt en rekke

fremragende seilere fra dens stifter Chr. Stephansen og frem til idag, og til å støtte opp om disse har vi alltid hatt en stø og god regattastab.

Aktiviteten og rekrutteringen idag er kanskje ikke helt som en måtte ønske. Vi har imidlertid flere lovende jolleseilere og vi har også den gledelige tendens at flere meterbåter og andre større typer er aktive i regattasammenheng.

Vi står foran jubileumsåret og med det flere større regattaer. Vi tror foreningen, som det seg hør og bør for en 100 åring, vil sørge for prikkfrie arrangementer og jeg håper at regattaene vil skape en enda større interesse for seilspor-

ten. Vi i Arendal har tradisjoner når det gjelder seil og vi har alle forutsetninger for å kunne skape et godt seilmiljø. Mitt håp for jubilaranten er derfor at den vil gå styrket ut av jubileumsåret med mange flere tur- og regattaseilere og en aktiv regatta-stab. Det vil kunne sørge for en god start på de neste 100 år for Arendals Seilforening.

Arendal, 25. mai 1978  
*Jens Lassen Ugland*  
Formann



# Arendals Seilforening gratuleres med 100 års jubileet!

Byen vår har stolte tradisjoner når det gjelder seiling. Mer enn noen kan vi si at

*«Vår ære og vår makt  
har hvite seil oss bragt.»*

Nu var riktignok få seil den gang hvite. De fleste var enten grå eller brune, på grunn av barking, slitasje eller elde. Slik var det vel også med selve seilingen og sjømannsyrket. Til daglig var det ikke så mye seilas i maksvær med medvind. Det var tvert imot et hårdt liv som stilte store krav såvel til kunnskap og andre ferdigheter som utholdenhet. Våre forfedre visste også at skulle man bli god sjømann, nyttet det ikke at «man ba om godt vær,

*men man lærte seg å seile!»*

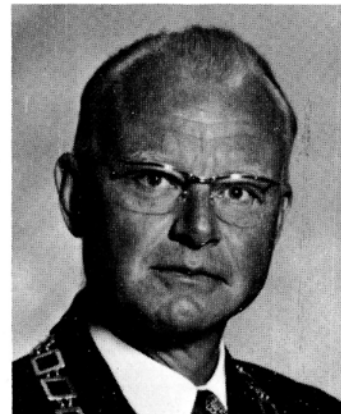
Det er den samme utfordring som siden har ligget i enhver seilas enten vi har sakte sløret i solgangsbris, krysser mellom skjær og båer eller blir utsatt for værgudenes vrede og må vise all vår sjømannskløkt i basketak med selve naturkreftene.

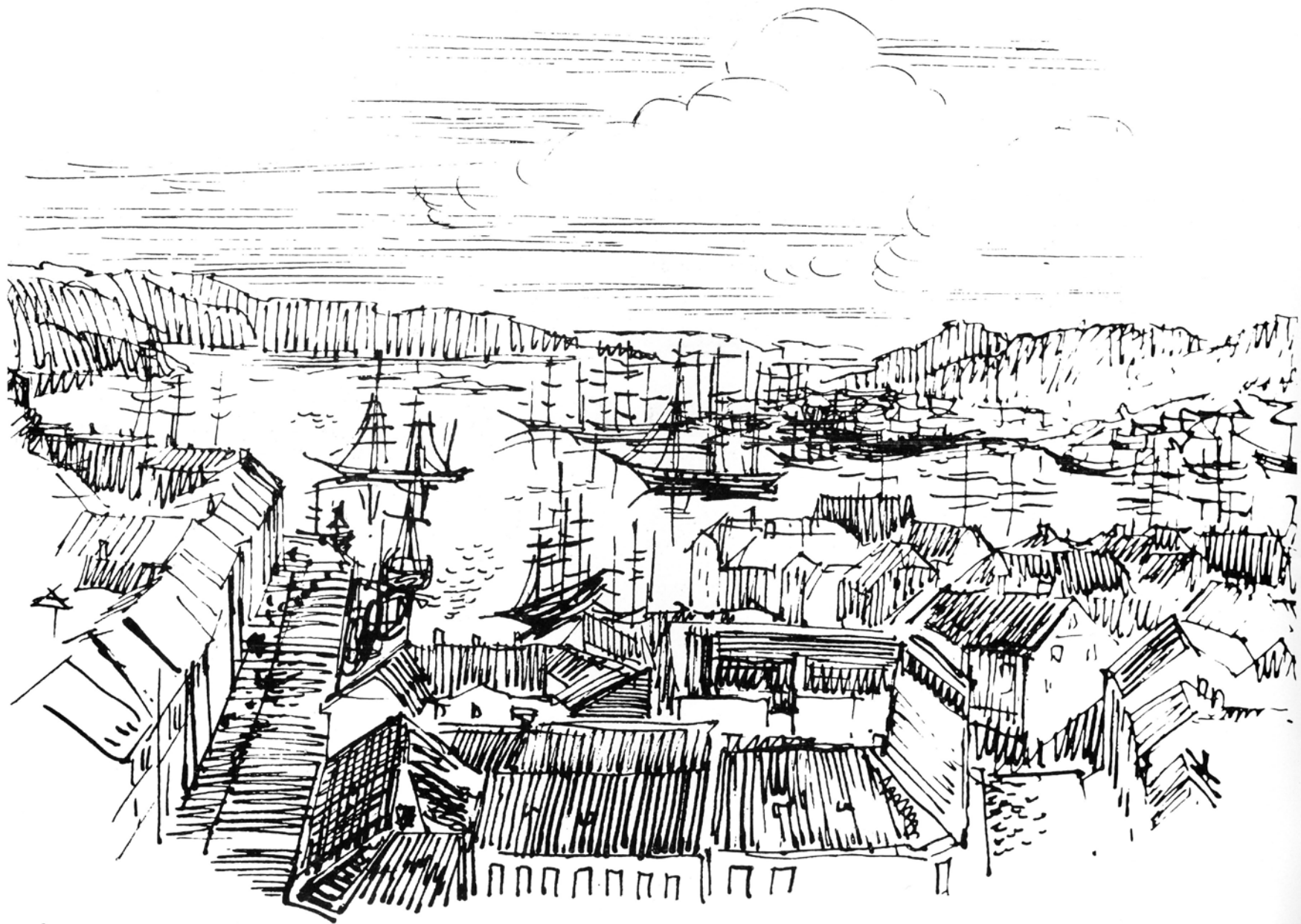
Så lenge skutene våre var prisgitt vinden og hadde seil som fremkomstmiddel, var det drømmen til enhver gutt fra byen vår selv en gang å ta opp den utfordring som lå i seilingen. Da så seilskipet forsvant, ble det en selvfølge at seilingen også blev opptatt som sportsgren.

Det var fremsynte menn som i 1878 startet Arendals Seilforening. Vi er dem stor takk skyldig. Vi takker videre alle dem som i det siste sekel har tatt vare på tradisjoner når det gjelder seilsporten -

helt frem til dagens 100 årsjublant. Alle disse takker vi for at de har hjulpet oss til å finne frem til den glede som all seiling er - den er nemlig like herlig om man seiler i en prom med et laken eller en sekk og en åre som ror, eller man har den fineste yacht. Arendals Seilforening gratuleres på det hjerteligste - og ønskes fortsatt lykke til!

*Ornulf G. Christensen*





# Litt sjøfartspreget byhistorikk

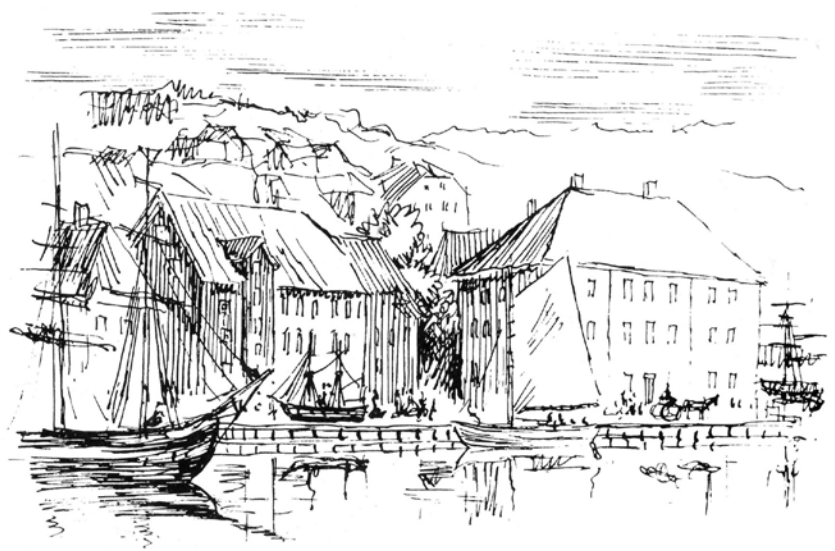
Sjøfartsbyen Arendal har gamle og ærerike tradisjoner å se tilbake på. Det er neppe noe sted langs norskekysten hvor tilknytningen til sjøen og sjølivet har vært sterkere og naturligere enn i Arendal. Sjøen står smilende eller truende like utenfor stuedøren.

Det fortelles at da Kong Fredrik I. tidlig om våren 1704 besøkte Arendal, fant han havnen full av skip - en hel skog av master. Det var 60 skuter i tallet, og kongen spurte forundret hvor alle disse skipene kom fra. Da han fikk høre at hele flåten var hjemmehørende i Arendal, ble han storlig forbauset og imponert.

Gjennom hele det 17. århundre og helt opp til 1880 årene, var

Arendal en av landets ledende skipsfartsbyer. I 1870-71 var det i Nedenes Fogderi innregistrert ikke mindre enn 830 fartøyer. Arendal var dengang Norges største sjøfartsby, og ser man det i forhold til folketallet også verdens største. Over 500 mann - eller flere enn det dengang bodde i Arendal, var beskjeftiget på byens skip.

De fleste av skipene ble bygget i Arendal eller i distriktet. Nesten i hver bukt og på hvert nes kunne man i 1870-80 årene se skip under bygging eller kjølhaling. Om vinteren var hele havnen full av skuter i vinteropplag. Tidlig om våren satte de seil igjen og stevnet ut Galtesund med kurs for fremmede havner.



# Den første «kapseiladsen»

## Regattaen.

Under Regattaen den 29de forstk. vil Dampskibet *Excellencen* i en Extratour komme hertil fra Kristianssand Kl. 8 $\frac{1}{2}$  Formiddag. Dampskibet vil afgaa fra Hotelbryggen og medtage Passagerer for at overvære Seiladsen

Brigademusikken medfølger.  
Arendal 24de Juli 1878.  
A. D. Hald.

## „Parat“

afgaar fra Grimstad Mandag 29de Juli Kl. 6 Morgen, anløbende Fevig og Søm til Arendal. Den ordinære Rute indstilles foreøvrigt denne Dag. Baaden returnerer Kl. 8 Aften.

## „Parat.“

I Anledning Regattaen vil Parat gjøre Toure frem og tilbage mellem Hotelbryggen og Mærde. Pris 40 Øre.

## Kapseiladsen.

D'Hrr. Handlende anmodes om at holde sine Butikker lukkede Kapsellingsdagen.

Festkomiteen.

Den første «Kapseiladsen» vi idag nøyaktig kan tidfeste var 29. juli 1878. Dette var den tredje registrerte kappestrid mellom lyst- og bruksbåter her i landet. Den første hadde man hatt i Stavanger og den andre på Jomfruland.

Regattaen ble en stor begivenhet som hele byen deltok i. Karakteristisk er denne annonsen som stod i Vestlandske Tidene 25. juli 1878.

Vestlandske Tidene understreket på lederplass annonsen med følgende: «Den fra Festkomiteen på et annet sted i Bladet utstedte Anmodning til Byens Handlende om at have sine Butikker lukkede Kapseiladsdagen anse vi for overflødig at ledsage med nogen anbefaling. Vi vilde blot med disse Ord henlede Opmærksomheden paa den udgaaende Opfordring.»

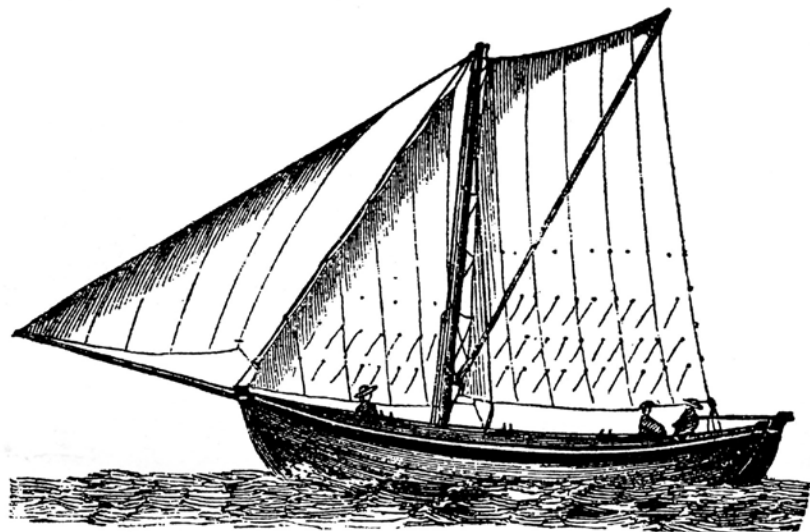
Den påfløgende dag var avisen full av annonser om at forretningene var stengt «Kapseiladsdagen».

I samme nummer av nevnte avis kunne man også lese annonser om en hel flåte av store og små dampskip som gikk «Extratore» i anledning av begivenheten.

Det var maleren Fritz Thaulow som under et opphold på Listerlandet hadde overtalt endel loser

og fiskere til å delta i regattaen. Dagen før selve regattaen kom 11 store Listerbåter med Thaulows lille dekksbåt «Malerkassa» i spisen slørende inn Galtesund. De ble høytidlig mottatt med dundrende salutt fra Batteriet. Det var et stolt syn disse høyreiste, smukke og finpussede båtene som stevnet innover med sitt staute mannskap, festlig antrukket, glade og kamplystne. Den påfølgende dag innfant også de anmeldte båtene fra Østlandet seg. Det var båter av Hvalertypen, fine, klare til kamp for å hevde sitt gamle ry.

Regattabestyrelsen bestod av: Skipsreder Julius M. Smith, konsul S. Eyde, lodsoldermann Hiis, skipsreder Chr. Stephansen, S. Westmann og Colin Archer.



Listerbåt.

Seiladagen kom med kuling fra Syd. Med hele havnen dekket av hvite seil - små og store, begynte den spennende kamp. Kryssing ut Galtesund forbi Torungen, et godt stykke til havs. Videre nedover til Hesnes, og retur samme veien. Listerbåtene gikk av med de fleste seierne, men en av Østlandets beste seilere med en Hvalerbåt var dem alle overlegen. Det var marine-løytnant Stang. Fra dommerkomiteens dampskip som lå ute ved Torungen kunne man se den mektige Hvalerbåten fare avsted med fulle seil - ligge flat på det opprørte hav. I styrluken satt løytnanten ubekymret røykende sin snadde. Av de mindre båtene



*Fra regattaen 29. juli 1878.  
Båtene på vei inn Gattesund.*

*Hvalerbåt.*



gjorde seilmaker E. J. Brønlunds lille halvdekker «Erlen» en hederlig innsats.

Tilsammen deltok 70 båter av forskjellige typer. Premieutdelingen fant sted på Arendal torg, og foruten de alminnelige premiene, ble det utdelt kr. 100,- i gull til seierherren i klassen los og bruksbåter. På den tiden var en vanlig daglønn knappe kronen.

Om kvelden ble det holdt avslutningsfest i Latinskolens gym-

nastikksal. Festen skal ha vært en av de mest belivede som er blitt holdt her i byen. Festkomiteen hadde gjort seg ekstra flid med utsmykningen av lokalet. Taket var dekorert med fiskegarn og på veggene hang det ankerkjettinger. Midt i salen stod en sjeke, den tjente som punsjebolle, og punsjen ble drukket av et øsekar. Talene var mange og sansynligvis også gode. Seierherrene ble båret på gullstol, og stemningen stod høyt i

taket. Det var over 500 mennesker til stede. Brigademusikken fra Kristiansand spilte på plassen utenfor. På fjorden lå dampskipet «Algier» pyntet med kulørte lykter fra forut til akter. Senere sendte «Algier» raketter som avslutning på festlighetene. I «Klubben» (Arendal klubbsselskab) hvor det var orkester, ble det ifølge annonsene på regattadagene servert tre retters middag til den fantastiske pris av kr. 2,25.

## Årsmødes Lovbestemmelser.

§ 1.

Forsamlingens Formaal er at bidrage til Lykkevælsens Fremme.

§ 2.

Forsamlingen er et splittet Selskab, hvis Medlemmer bestaae af dem, som i første Række have indberikret Forsamlingens Protokoll og vedtaget dens Lov. —

§ 3.

Nye Medlemmer, der ønske at indtræde, optages af Bestyrelsen, mod indsendt Andragende.

§ 4.

Kontingentsummen er for hvert Medlem foreløbig 5 Kroner aarlig. Kontingentsummen erlægges forudadvist inden hvert Aars 1<sup>ste</sup> Maaned. Dersom den ikke er erlagt inden 2 Maanedes efter denses Tid inden Aars, udelægges vedkommende Medlem og kan ikke indmeldes igjen inden som i § 3 bestemt.

§ 5.

Forsamlingen har sit eget Flag, hvis Form og Farve normere bestemmes af Bestyrelsen

§ 6.

Alle Møder kan føres af Egelbaad, som behøver et eller flere Medlemmer, og bliver Baadens Navn og Nummer at indføres i Baaderegisteret.

§ 7.

Hvis noget Medlem giver Anledning til Misforhold, kan et hvilket som helst andet Medlem ved en motiveret Fremstilling henstille til Bestyrelsen, at foranledige et saadant Medlem udelikkelse af Forsamlingen. Dersom Bestyrelsen finder Motiveringen tilstrækkelig begrundet, forelægges Sagen for Generalforsamlingen, som med  $\frac{2}{3}$  Majoritet kan ekskludere Vedkommende. —

§ 8.

Forsamlingens Ledes af en Bestyrelse paa 5 Medlemmer, der inden sin Midte vælger Formand og Viceformand, ligeledes den agaa i eller indenfor sin Midte vælger Kasserer. Bestyrelsen vælger første Gang med første

extraordinære Generalforsamling, senere ved ordinære.

Hvert Aar vælges herved 2 eller 3 af dens Medlemmer, første Gang 2 eller 3 ved Valgning. Udvalgte Medlemmer kunne vælges paany; dog kunne de midløse sig for Ujevnsvalg for paa lang Tid, som de have føjngret.

I Bestyrelsen indføres mindst 3 Medlemmer, som tilbede for at gyldig Beretning kan fastes. I Tilfælde af Sæmmelighed gjør Formandens Stemme Udslaget.

Bestyrelsen varetager Forsamlingens Auliggender, bestyrer dens Midler, søger af hødt Kapacitader, og store og mindre Udgifter, samt søger iøvrigt Forsamlingens Formaal fremme. Den skal føre Forhandlingsprotokoll. —

§ 9.

Bestyrelsen sammenskaldes i første Hævede af April en ordinær Generalforsamling og ekstraordinær paa ofte, som den maatte finde det fornødent. For den ordinære Generalforsamling fremlægger den Beretning om Forsamlingens Virksomhed samt Kasserens Regnskab i revideret Hæved. For at Generalforsamlingen skal anses beslutningsdygtig, maa mindst 3 af Bestyrelsen og 5 iøvrigt Medlemmer være tilbede. Generalforsamlingen vælger Revisor? —

§ 10.

Forslag til Forsamling i disse Lov maa indlægges til Bestyrelsen mindst 14 Dage før ordinær Generalforsamling og fordrer

$\frac{2}{3}$  Majoritet af de Mødende for at kunne vedtages; dog maa mindst 10 indsendte stemme for Forsamlingen.



# Starten

Arendals Seilforening er en av de eldste i landet. Bare Tønsberg Seilforening (1868) og Bergen Seilforening (1872) er registrert tidligere.

Det var den kjente Arendalsborgeren Chr. Stephansen som tok initiativet til foreningens stiftelse etter den store regatta som var blitt holdt sommeren 1878. Stiftelsesmøtet ble holdt på Arendal Rådhus den 12. desember 1878, og det hadde på forhånd tegnet seg 31 medlemmer. De som var tilstede på første møte og undertegnet protokollen var følgende: R. Arnold (stadsingeniør), Julius M. Smith (skipsreder), O. A. Olsen (skipsreder), E. J. Brønlund (seilmaker), Chr. Stephansen (skipsreder), M. H. Smith (skipsreder), Chr. Eyde (konsul), Tellef Lassen (skipsreder og skibsingeniør), W. Elmenhorst (dampskibsekspeditør) og Alfred Møller (kjøpmann).

På generalforsamlingen året etter ble det vedtatt lover for foreningen, og disse består med enkelte endringer den dag i dag. I paragraf 1 står det at foreningens formål er «at bidrage til Lystseiladsens fremme». Foreningens første formann ble Chr. Stephansen med følgende

medlemmer i styret: R. Arnold, Julius M. Smith, O. A. Olsen og W. Elmenhorst.

Foreningen ble helt fra starten av svært aktiv, med medlemmer fra byen og distriktet. Allerede den første sommeren ble det holdt en større regatta med deltakere fra byen og nabobyene.

På generalforsamlingen i 1890 kom det forslag fra Chr. Stephansen om at kvinner også kunne opptas som medlemmer av foreningen. Dette ble vedtatt.

30 år senere kom så følgende forslag på generalforsamlingen:

«Kvinner kan ikke opptas som medlemmer av Arendals Seilforening. De fem kvinnelige medlemmene foreningen har idag ekskluderes.» Forslaget ble vedtatt.

# Christian Stephansen (1849-1915)

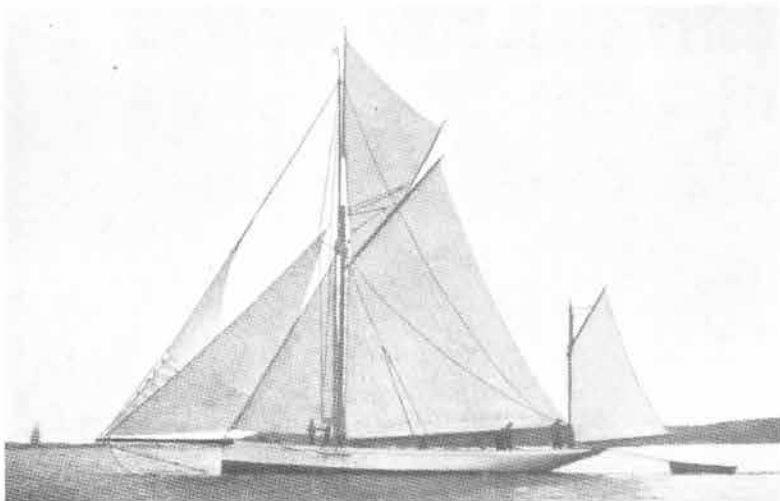
Foreningens første formann Christian Stephansen, gjorde vår forening kjent i inn- og utland mer enn kanskje noen andre har gjort.

Han var pioner i norsk lystseilas. I 1883 var han med og stiftet «Norsk Forening for Lystseilads» senere ble navnet Kongelig Norsk Seilforening. Han var bl.a. også medlem av foreningens første styre og medlem av lovkomiteen.

Stephansen hadde i sin seilertid mange kjente båter. De mest berømte var «Aljuca» og «Excelsior». Med «Excelsior» var han den første norske seiler som ble tildelt en kongepokal (landsregattaen i Arendal 1886). Men det var med «Aljuca» han vant den største berømmelse, både her hjemme og i utlandet. «Aljuca» var en kutter på 14,73 tonn, bygget etter tegning av den engelske konstruktør Dixen Kemp. Båten ble bygget vinteren 1882 på gårdsplassen hjemme hos skipsreder Stephansen på Strømsbu. Han hadde den daglig under oppsyn. Da båten var ferdig måtte han ha spesialtillatelse til å kjøre den ned til Kittelsbukta. Samme år dro Stephansen til Stockholm hvor han deltok i Kungliga Svenska Segelförbundets 50-års jubileums-







*EXCELSIOR, bygget 1886 etter Watsons tegning for Chr. Stephansen.*

#### ALJUCA



regatta. Her vant han førstepremie. Premien, 1/2 m. sølvpokal, mottok han av kong Oscar 2. personlig. Det er dette trofé som senere har fått navnet «Aljuca pokalen av 1882». Navnet «Aljuca» skriver seg fra de to første forbokstavene på Stephansen tre eldste barn.

På hjemveien fra Stockholm deltok «Aljuca» i en internasjonal regatta i København. Her ble det også en 1. premie, og det samme var tilfelle ved årets Hankøregatta.

Under et møte i Norsk Forening for Lystseilads i 1890, medelte Stephansen at han ønsket å stille Aljucapokalen til foreningens disposisjon som vandrepokal for de tre nordiske land. Samtidig satte Stephansen opp en annen pokal for losbåter, og en sølvkanne som vandrepokal for bruksbåter. Karakteristisk for datidens innstilling var en betingelse om at det ikke måtte seiles om disse trofeene på søn- og helligdager. Foreningens styre henstillet til Stephansen å frafalle denne betingelse, men da dette var en samvittighetssak for ham, fastholdt han sin betingelse. Saken ble behandlet i flere møter, og resultatet ble at foreningens generalforsamling vedtok følgende

beslutning: «Foreningen erkjenner med takk den gode mening med gavene, men finner ikke å kunne forplikte seg til de betingelser giveren har foreslått».

Etter skipsreder Stephansens død, havnet Aljucapokalen hos hans sønn kaptein Chr. Stephansen, Blommenholm. Han skjenket den senere til Arendals Seilforening.

I 1954 ble pokalen satt opp i Skaw Race etter forespørsel fra bl.a. Cecil Stephansen.

# REGATTAENE I ARENDAL GJENNOM 100 ÅR

## Landsregattaen 1886

I alt har foreningen arrangert landsregatta fem ganger. Vår skjærgård har også vært arena for nasjonale og internasjonale mesterskap. I tillegg har det regelmessig blitt arrangert trenings-, jubileums- og sørlandsseilaser.

I 1886 ble den første landsregatta i Norge arrangert i Arendal. Til start stilte 19 losbåter, 21 bruksbåter og 40 lystfartøyer.

Løpene gikk med startlinje mellom Havsøy og merkebåt ved Mærdø ut mellom Kanken og Lille Torungen, nordenom og østenom merkebåt på sjøen, rundt Hesnesbrægen utenom Valøyene, Ryvingen og Torungen tilbake til startlinjen. Løpsbanen målte 14 nautiske mil.

Blant losbåtene var det særlig Archer-båter som gjorde det bra. De fire første plassene tilfalt båter bygget av Colin Archer. De var gjennomgående smalere og dypere enn de eldre fartøyene og utmerket seg fremfor disse med sine smukke linjer.

I første klasse lystfartøyer vant Chr. Stephansen med «Exelcior» første premie, og H.M.Kongens pokal. Han var den første seiler i Norge som ble tildelt en kongepokal. «Excelsior» ble bygd av

skipsreder Ole Jacob Herlofsons skipsbyggeri i Barbu. På de neste plassene fulgte «Sommerfuglen» og «Terje Vigen». Den siste tilhørte Gunnar Knudsen, som på den tid var statsminister.

Som premier hadde H.M. kong Oscar II satt opp to sølvkrus, hver til verdi av kr. 200,-. Disse var satt opp i klassene for los- og bruksbåter. De øvrige premiene besto i gullgjenstander og penger. Premieutdelingen fant sted på torvet hvor hele byen var møtt frem.

Til regattakomite hadde betyrelsen for Norsk Forening for Lystseilads oppnevnt Chr. Stephansen, Colin Archer og S. Westmann.

Om den vellykkede regatta ble det av formannen i Norsk Forening for Lystseilads, statsminister Gunnar Knudsen, sendt innberetning til Kong Oscar II, om hvem som hadde vunnet kongens premier. I innberetningen ble særlig Colin Archer's store forbedringer av losbåtene fremhevet. Denne henvendelse resulterte i at Colin Archer ble utnevnt til ridder av første klasse av St. Olav.



*Fra den første landsregattaen i 1886. Losbåtene starter.*

# Landsregattaen 1902

Seilere fra hele det sønnenfjellske stilte til start i denne regatta. Det var 60 båter i tallet, hvorav 17 var fra Arendal. En svensk kutter var også påmeldt og fikk 1. premie i sin klasse.

Regattaen begynte 23. juli og varte i to dager. Foreningens formann var da Carl Arnold med E.J. Brønlund som viseformann. Som

dommerbåt fungerte en torpedobåt fra Den Kongelige Norske Marine. Colin Archer møtte som representant for Norsk Forening for Lystseilads. Denne forening byttet dette år navn til Kongelig Norsk Yachtklubb.

Dagene var begunstiget med bra vær. Første dag blåste det en pen «toppseil bris» fra sydvest, mens

seilerne neste dag fikk frisk bris som økte til liten kuling. Det ble mange havarier. Datidens rigger med stadig reduserte godsdimensjoner stod ikke sin prøve.

Den vellykkede regatta ble avsluttet med en stilfull middag på Arendal Rådhus. Hilsningstelegram innløp også fra Kong Oscar II.

*Fra kapseiladsen 21. - 23. juli 1902.*



# Landsregattaen 1919

Den 9. juli 1919 startet den fire dagers landsregatta som i alle deler skulle vise seg å bli usedvanlig vellykket på alle måter. Regattaen ble som vanlig arrangert av seilforeningen i samarbeid med Kongelig Norsk Seilforening. Blant representantene fra K.N.S. var bl.a. formannen Johan Anker.

Det var like etter krigens slutt, og havnen vrimlet av flotte 10, 12 og 15 metere, foruten en rekke mindre båter. I konkurransen startet over 100 båter.

Foreningen hadde ved denne anledning satt et meget stort apparat i sving for å skape en festlig og verdig ramme om begivenheten. På Teaterplassen var det laget til restaurant og dansegulv. Lager-skuret der ute var flott dekorert og her ble det festet hver aften til kl. 02.00.

Man regnet med at byen hadde 2000 gjester hver dag under regattaen. Det var strålende sommervær alle fire dagene, men under den første dags seilas var vinden ualminnelig skral, slik at båtene en lang stund ble liggende å drive etter starten. Men seilassen ble til slutt gjennomført som ren sjanse-seilas.



*Fra starten under landsregattaen i 1919.*

På regattaens annen dag blåste frisk bris fra sydvest, som gav frisk og feiende seilas. Om kvelden ble det arrangert tur rundt elven hvor det deltok 118 større og mindre fartøyer. På Mærdø var det til slutt samlet 6000 mennesker til en strålende sommerfest som vakte stor begeistring blant de mange gjester. To orkestre besørget underholdningen. Arrangementskomiteen med gullsmed P. A. Ødegård som formann, fikk da også i avisene all honnør for det vellykkede arrangementet.

Stiv kuling fra sydvest var værmeldingen på landsregattaens tredje dag, og båtene gikk ut med ruller på bommen. Det ble en del havarier, men stort sett gikk alt bra under den harde seilassen. Også den siste regattaen ble svært vellykket, og det hele ble avsluttet med et stilfullt seilerball på Rådhuset for gjester og byens autor-

iteter. Flere av gjestene hadde spesialsydd kjoler med seileremblem på brystlommen.

1919 var som kjent året etter avslutningen av første verdenskrig og det drev en mengde miner langs norskekysten. Fra en av båtene ble det oppdaget en stor hornmine, men de slapp heldigvis med skrekken. En torpedobåt kom fra Kristiansand og uskadeliggjorde minen. Den fineste innsats i seilassen gjorde åttometeren «Betty III» seilt av Johan Anker som sikret seg fire 1. premier.

Foreningens formann under dette vellykkede arrangement var disponent Gustav Spieler. Om begivenheten heter det i Kongelig Norsk Seilforenings jubileumsbok bl.a.: «De strålende fester i Arendal og utfarten til Mærdø i den vidunderlige sommernatt, vil alltid komme til å stå i erindringen som festlige minner hos dem som var med».

# Seilereventyret i 1948

Med store økonomiske midler hadde seilforeningen sammen med K.N.S. satt et stort apparat i sving for å skape en flott og hyggelig ramme om regatta-uken. Det ble også et seilereventyr som lenge levde i erindringen hos dem som var med. Foruten landsregatta var også de internasjonale seilaser om gullpokalen i drakeklassen, «The International Dragon Cup» lagt inn i arrangementet. Regattaen varte i alt i ni dager. Man fikk bl.a. se den største drakestart som har forekommet her i landet med 56 båter på startlinjen. Det var strålende sommervær, med frisk bris hele uken. Seilasen startet 26. juni med konkurranser om gullpokalen. Etter fem spennende dager med skarp konkurranse, ble den vunnet av Thor Thorvaldsen med «Pan», som også har skaffet Norge to olympiske gullmedaljer.

Landsregattaen ble holdt i dagene 1. til 4. juli. Hele kongefamilien kom med kongeskipet for å overvære begivenheten. Det var kongeskipets første tur, og skipet ble møtt av en hel flåte av motorbåter som fulgt det oppover Tromøysund. Både kronprinsen, prinsesse Astrid og Ragnhild samt prins

Harald deltok aktivt i seilasene. Kronprins Olav seilte sin 6 meter «Norna» mens prinsessene og arveprinsen seilte 12 1/2 kvm. og alle sammen klarte å få premier. Som mannskap ombord i prinsessebåten «Astra» var prinsesse Astrids gemal. Et av de store øyeblikk under premieutdelingen på musikkpaviljongen var at arveprinsen mottok sin 3. premie av bestefarens, H. M. Kongens, hånd.

Kongen og kronprinsesse Märtha fulgte hver dag seilasene fra Merdø. Dette faktum satte forøvrig arrangørene i en liten knipe den første dagen. Man hadde trodd at de kongelige ville følge regattaen fra egen motorbåt. Det vakte derfor stor forbauselse da kongen og kronprinsessen kom spaserende uanmeldt over knausene på Merdø. Kongen hoppet spenstig fra sten til sten i det vanskelige terrenget.

Men da satte seilforeningens ledelse igang. Det ble i all hast skaffet tilveie arbeidsfolk og materialer. Da de kongelige gjester tre timer senere skulle forlate Mærdø, var det med amerikansk tempo tryllet fram en provisorisk bro over de vanskeligste knausene. På denne måten kunne de kongelige bekvemt

spasere tilbake til landingsplassen. Kongen uttrykte da også sin store beundring og takknemlighet for dette imponerende arrangement.

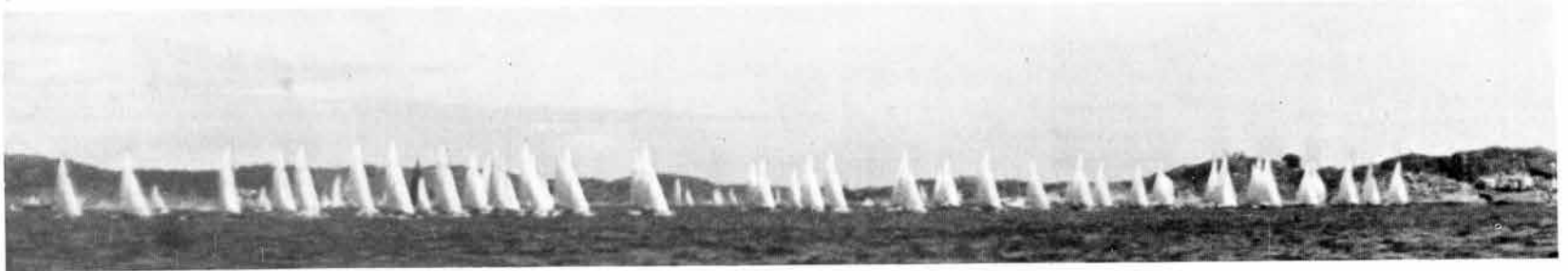
Den 2. juli var kronprins Olavs 45-års fødselsdag, og da ble det arrangert en storslått båttur rundt elven til Merdø. En veldig flåte av motorbåter deltok, og tilslutt var det samlet ca. 10 000 mennesker med hele kongefamilien i spissen. Pressen slo da også fast at dette var det største gebursdagsgilde som noen gang var holdt i Norge. H. M. Kongen var desverre ikke tilstede ved denne anledning. Pliktene kalte ham til statsråd i Oslo, men kongen kom tilbake med nattoget samme aften.

Seileruken ble avsluttet med en middag på Grand Hotell hvor det deltok over 300 mennesker med kongefamilien som det selvfølgelig midtpunkt. Blant talerne var H. M. Kongen, æresformann i K.N.S. kronprins Olav og admiral Horve. I sin takketale til Arendals Seilforening slo formannen i K.N.S. Olav Ditlev Simonsen jr. fast at regattaen var blitt en strålende suksess, og han sa at Arendals Seilforening med dette hadde overtruffet seg selv. Den samlede presse var da

*Kongen morer seg.*



*56 draker starter.*



*Kongeskipet kommer.*

*Starten i den internasjonale drakecupen.*





også full av lovord, og den aller beste attest fikk man kanskje av Dagbladets utsendte medarbeider som reiste hjem tre dager før regattaen var slutt, hadde følgende kommentar: Nei, jeg drar hjem, her er jo ikke noe å kritisere.

Landsregattaen fikk en meget bred omtale i innen- og utenlandske aviser. Ikke mindre enn 30 representanter for presse, film og kringkasting besørget dette. Begivenheten ble filmet av to selskaper, og kringkastingen var møtt frem med egen båt og laget i alt direkte sending fra Arendal i 2 timer og 6 minutter. Det ble en fin reklame for vår by.

Men det var ikke bare avisene som var storforneuede. Også fra de aktive seilerne kom det mange blomster og det strømmet inn takkeskrivelser fra det hele land. Fra Christiansands Seilforening kom et brev undertegnet av 10 aktive seilere hvor det bl.a. heter: «Vi vil benytte anledningen til å komplimentere Arendals Seilforening med det helt igjennom perfekte arrangement som bør bli et mønster for alle landsregattaer».

Sarpsborg Seilforening skriver: «Vi slutter oss med fullt hjerte til alle

de lovord som såvel avisene som i tale mann og mann imellom gis Deres forening og Deres by».

Det var daværende formann, gullsmed Johan K. Lunøe som i spissen for en lang rekke av Seilforeningens fortjente medlemmer som hadde æren for dette storstilte arrangement som er gått over i historien som et av de mest vellykkede seilerstevner som er holdt i Norge.

Blant de mange muntre kongelige smil fra landsregattaen i 1948, lever ennå historien om da Arendals politimester stupte til sjøss fra kongens sjalupp. Kongen følges alltid av stedets politimester når han er ute på reiser, slik også denne gang på Merdø.

Da Kongen kom fra startplassen for å gå ombord i sjaluppen, sto politimesteren i stram giv akt i nystrøket uniform og hvite hansker for å gjøre H. M. sin oppvarming. På en eller annen måte gled politimesteren på dekket, og fortok dermed et elegant svalestup ut i det våte element.

Kongen humret, og slo tilslutt opp en kongelig latter da den drivvåte politimester etter en rask svømmetur kom seg på land. De ellers alle

steder nærværende pressefotografer var dessverre ikke på pletten.

Dagen etter møtte politimesteren opp i flunkende ny uniform. Men kjære politimester, sa Kongen forundret, har De to uniformer? - Nei Deres Majestet, svarte Onsrud kjapt, jeg har *tre*. Jeg skjønner vi holder våre embedsmenn godt her i Norge, svarte Kongen.



# Landsregattaen 1953

Den siste landsregatta som er blitt arrangert i Arendals Seilforenings regi var i 1953. Foreningen hadde dette året 75 års jubileum.

Hele 102 båter deltok i den fire dager lange seilasen. Følgende båt-typer startet:

28 Grimstadjoller

15 12 1/2 kvm.

12 Draker

14 A-kagger

12 Oslojoller

10 Kragerøterner

samt endel sniper og mindre båter.

Foreningens egne seilere gjorde en god innsats. Elling Jorkjenn med draken «Glitne» tok en 1. 2. og en 3. plass. Tore Herolfson med «Mi-To» tre 2. og en 3. plass. I Grimstadjolleklassen tok Rolf Roland en 3. og en 4. plass med «Carioca». Georg Johansen fikk en 3. plass med «Jumbo» i 12 1/2 kvm. klassen.

Snipeklassen ble hele tre dager vunnet av «Jo-Jo», Arne Diesch Pedersen, og en dag av «Småen», Einar Ruthjersen.

Lørdag 25. juli ble det holdt en stor jubileumsfest i Arendal Rådhus hvor 180 gjester deltok.

# Krigens år

Også for seilforeningen ble krigsårene 1940-45 en hard påkjenning. I frigjøringsåret sendte styret ut en beretning til medlemmene datert den 8. desember 1945. Det heter bl.a.:

«Det er i dag fire år siden vår forening sist gang holdt generalforsamling. Det var vel den gang neppe noen av oss, som var så svartsynte at vi trodde det skulle gå så lang tid før vi igjen kunne møtes uten frykt for inngrep fra «Herrefolket» og de hjemlige nazister. Det var sikkert dengang ingen av oss som ventet at det skulle gå tre somre uten fri seilas i vår herlige skjærgård.

Men freden kom da endelig, og vi har igjen hatt en sommer med snøhvite seil mellom holmer og skjær, og med vårt kgl. splittflagg smilende fra mastetoppen i et fritt Norge. Aldri før har det vært slik glede å seile fra holme til holme, fra havn til havn langs vår vakre sørlandskyst. Aldri har båtene vært brukt så mye som i sommer.

Kanskje har det vært litt smått med båtpussen. Seil og annet utstyr har det nok skortet på, men klart oss har vi allikavel. Interessen har aldri vært så stor som i år.

*Arendalsseilerne på slep inn Oslofjorden.*



*Samling for start på seilerhytta.*

*«Solgang» i frisk seilas.*

*«Solgang» har ankret opp på Valøyene.  
Forberedelse til St. Hansfeiringen.*







*8 meteren «Nirvana», en Anker Jensen-båt fra 1914.  
«Nirvana» ble kjøpt til Arendal i 1973.*



*«Solgang», bygget på Holmen Yachtverft i 1954.  
Konstruktør: H. Robert.*



*Trebåtene er kommet i mål etter regattaen, og ligger her  
ved brygge på Seilerhytta.*

Som rimelig er har foreningens virksomhet vært sterkt hemmet i de fem okkupasjonsår som nå er gått. Styret har imidlertid holdt regelmessige møter og søkt å holde alt igang såvidt mulig. Foreningen har til stadighet hatt trussel om konfiskering av «Seilerhytta» hengende over seg og styret har sett det som sin oppgave å hindre at så skulle skje. Formannen har i den anledning stått i stadig kontakt med styret i K.N.S.

Seilerhytta på Lille Brattholmen har vært åpen for medlemmene i den utstrekning styret i samråd med hyttekomiteen har funnet det forsvarlig. Sommeren 1943 og 1944 var hytta sterkt i søkelyset såvel fra tyskerne som fra N.S. Heldigvis ble hytta ikke tatt.

Våren og sommeren 1940 ble de fleste av båtene satt på vannet og vi kunne da seile forholdsvis fritt. I 1941 ble det verre, det kom seilerforbud, og tyskerne begynte å vise interesse for medlemmenes båter. Det var imidlertid ingen av medlemmene som reflekterte på de kjøpetilbud som fremkom. Våren og sommeren 1942 ble imidlertid alle båter over 12 kvm. seilerareal

beslaglagt av det tyske sikkerhetspoliti. Begrunnelsen var:

1. Å hindre fluktforsøk til England
2. Hindre kommunisering med fiendtlige sjøkrigskrefter utenfor kysten
3. Legge en demper på jøssingenes likeglade livsnytelse i denne alvorlige tid

Følgende båter ble da beslaglagt og overlatt til bruk for «Hirdmarinen» og tyske offiserer:

		eier
20 N 118	Snorre	Ivar Bentzen
20 N 119	Mi to	Tore Herlofson
20 N 120	Marit	Johan Raaum
20 N 126	Blåmann	Johan Lunøe
6 N 36	Rapid	Paul Stein
	22 Tirel	Chr. Ottersland
C 25	Gaviota	Einar Braastad
C 32	N.N.	Kr. Lindqvist
C 34	N.N.	Leif Brodtkorb
22 kvm.	N.N.	Jens Aanonsen

Alle båtene kom heldigvis til rette, men for størstepartens vedkommende i temmelig ødelagt stand. Hvorvidt eierne vil få noen erstatning er ennå på det uvisse. K.N.S. arbeider med spørsmålet.

Til tross for mangel på materiell, seil og båtutstyr, har medlemmene klart å få bygget ganske mange nye båter, særlig da Oslojoller, men

også endel 12 1/2 kvm. samt to nye draker.

Noen offisiell regattaseiling har det selvsagt ikke kunnet bli i okkupasjonstiden. Særlig foreningens yngre medlemmer har imidlertid drevet en iherdig konkurranseseilas med de mindre båter.

Men enkelte klarte å beholde båtene sine på tross av tyskernes iherdige forsøk på å beslaglegge alle større seilbåter.

En dag sikkerhetspolitiet var utover Bratteklev for å beslaglegge båter, hørte de om Smith-Sørensens 10-meter «Unda». Men den var de ikke interessert i, - det var jo bare en 10-meter.

## Perioden 1948-60

Fra en hektisk aktivitet under krigen med seilfarkoster i alle mulige fasonger, til fredens dager hvor det etterhvert begynte å bli bensin å få, gikk det dessverre nedover med antall seilbåter, og seilerhytta med området omkring ble etterhvert preget av det.

Høsten 1952 begynte Ulv Corneliusen å undersøke blant byens seilere angående seriebygging av endel Oslojoller med bermudarigg som var kommet i skuddet og godkjent av K.N.S.

10 stykker tegnet seg på liste. Etter å ha innhentet anbud fra diverse båtbyggere i distriktet, ble oppdraget gitt til Karl Livollen, Rykene, til den smukke pris av kr. 1000 pr. stk. uten seil og kjøll. Seilene ble også sydd på anbud til en nå ukjent pris, og kjølene ble laget på Pusnes.

Seilerne var flittige til å møte opp på regattaer både lokalt og utenbys. Og mange husker med glede slepene etter Gills eller Per Strandkjærs skøyte både østover og vestover.

Turene vestover til Kristiansand, ofte med overnatting på Homborø eller lignende egnede steder, var et

eventyr, sommernetter — sommermorgener ---.

Litt senere i perioden ble Ulf Corneliusen valgt som sekretær i SOSS = Syd Ostkystens Samlede Seilforeninger, en særdeles givende tid, spesielt en opplevelse glemmer vi aldri: Det var Sørlandsregatta i Risør og Corneliusen hadde hovedansvaret for arrangementet. Ved ankomsten til Risør kvelden før ble han og kona mottatt av Leif Juell, og Corneliusen (uten kone) ble invitert på laks og jordbær. Dagen etter lå en av Redningselskapets nye kryssere ved kai til deres disposisjon. Med fluktstoler på dekk, full servering, badetrapp om ønsket, ble de kjørt fra runding til runding, og til rors stod senere gen. sekr. Holtermann.

Følgende var med på Oslojollene:

Håkon Terjesen  
Br. Berthelsen  
Nils Ugland  
A. Husebye  
Br. Mørch (Hønefoss)  
Olav Andreassen  
Tove Funderud  
Thor Thommesen  
Erik Lunø  
Ulv Corneliusen

## 60-årene

Femtiårenes Oslojolle skulle også få stor betydning i seksti-årene. Grimstadjollen ble også populær denne tiden, men ikke slik som Oslojollen. Av andre båttypen hadde foreningen få eller ingen.

Våre nabobyer var også godt representert i jolleklassene. Starter med opp til 45 Oslojoller var ikke uvanlig, så det ble ofte trangt på startlinjen.

Håkon Terjesen med sin Oslojolle «Janne» seilte jevnt og godt, og var alltid vanskelig å slå. Han ble vel





*Slep fra Kragero i 1958.*

også sammen med Olav Andreasen en inspirasjonskilde for de yngre som ville lære å seile. Det ble drevet en del kurs i begynnelsen av sekstiårene, og resultatet lot ikke vente på seg. Per Krog Moe arbeidet på den tid som dommerfullmektig i byen, og han ble benyttet som instruktør ved flere av kursene.

Det ble arrangert store landsregattaer på Østlandet og Arendals Seilforening var alltid godt representert. Vi kan nevne landsregattaen i Tønsberg hvor brødrene Jørgensen gikk til topps. På reisen til Tønsberg var de med i regatta på Askerøya, også der ble det topp-plassering. Fra disse to regattaene kom de hjem med hele 13 større og mindre pokaler. Sørlandspokalen ble i 1960 vunnet

av Arendalsbåt i Grimstadjolleklassen. I 1961-62 vant vi den i Oslojolleklassen.

Transporter til og fra seilasene var et artig kapittel. I disse årene ble reketralere benyttet og av og til også en «tauebåt». Reisene var lange og mange ganger tøffe p.g.a. dårlig vær, men frem skulle seilerne så sant det lot seg gjøre. Kvåsefjorden, Homborside og Sild var de værste stedene. Seilerne måtte ofte søke nødhavn når været ble for ille. Etter som årene gikk, begynte man å transportere jollene på biltraller og de sjarmerende slepeturene ble dessverre borte.



# Svenska Kryssarklubbens eskadrebesøk i Arendal 27. og 28. juli 1971

*Svenska Kryssarklubben omkranser Lille Brattholmen.*



Västskustkretsen av Svenska Kryssarklubben foretar regelmessige eskadreturer i Sverige eller til de nordiske land. Sommeren 1971 gikk ferden til Norge med kystseilas fra Stavern til Kristiansand som var vendepunktet.

Svenskene ankom Kristiansand samtidig som Christiansands Seilforening avviklet sin jubileumsregatta. Svenskene ble invitert til gammelmannskonkurranse i Optimist-joller og de påfølgende festligheter.

Arendals Seilforening var ikke orientert om eskadreturen. Da formannen var bortreist, tok sjøkaptein Arne Øslebye og Chr. Fr. Corneliusen initiativet til en eskadremottagelse i Arendal. På kort tid fikk vi ordnet med innbydelse til landing ved Seilerhytta. Innbydelsen - som var vedlagt karter over området ved Seilerhytta og Arendal havn - ble sendt med «kurer» til Kristiansand. Svenskene ble begeistret for invitten, og svarte bekræftende. Eskadresjefen, intendant Kaj Hartelius, opplyste pr. telefon at eskadren besto av 72 båter - de fleste med seil, men også rene motorbåter. Eskadren var «beman-





net» av menn, kvinner og barn i et antall mellom 200 og 300.

Den «selvbestaltede» arrangementskomite hadde liten tid til rådighet i forbindelse med organisering av mottagelsen. I rask rekkefølge fikk vi organisert viktige funksjoner, og fordelt oppgavene på våre medlemmer. Oppdragene ble fordelt slik:

*Havnelos* - Aksel Smith - møter eskadren i rom sjø og loser inn til seilerhytta.

*Havnesjef* - Arne Øslebye - fører de som ønsker det til brygge i Arendal.

*Havnesjef* - Per Strandkjær - fører de som ønsker det til bryggene ved Seilerhytta.

*Hytte/Festkomite* - Fruene Øslebye, Hedberg, Corneliusen, Høyvang, Strandkjær, Mørch og Feraen.

*Mottagelse i Sjømannsforeningen* - Alf Hedberg, Arne Øslebye.

*Assistent* - Kjell W. Mørch, Wilhelm Svendsen.

*Økonomisjef* - Chr. Fr. Corneliusen.

I tillegg til organiseringen måtte vi også skaffe penger til arrangementene. Pr. telefon og skriftlig henvendte vi oss til lokale støtter

og fikk totalt samlet inn 2.500 kroner. Glade givere var følgende: Arendal kommune, skibsreder Wangen, Arendal Forsikringselskap, skibsreder C. H. Sørensen og Den Norske Creditbank. Ellers mottok vi naturalier fra flere firmaer i Arendal, bl.a. Ottersland, Jørgensen, Bryggeriet, Arena og Esso.

Det var litt av et syn da eskadren ved 18-tiden kom feiende inn fra havet i sørlig bris og med de fleste seil satt. En blanding av tåke og solskinn la et dramatisk skjær over det hele.

58 båter landet ved Seilerhytta, mens 14 fortsatte inn til Arendal. Landing og fortøyning gikk prikkfritt. Ikke minst fordi de fleste fartøyene hadde PR-radio ombord slik at eskadre-sjefen lettvis kunne dirigere båtene på plass.

Det er mulig at det har landet flere enn 58 båter ved Lille Brattholmen i historisk tid, men holmen har vel aldri mottatt nærmere 300 mennesker.

Straks etter velkomsten ble det servert forfriskninger, brus og kakker for barn og ungdom.

Senere ble eskadresjefen og alle fartøysjefene fraktet til mottagelse i

Arendal Sjømannsforening, en mottagelse svenskene satte særlig pris på.

Utpå kvelden ble det tent bål og fakler, mens dansen gikk over tilje både inne og ute til trekkspillmusikk.

Vi trakterte gjestene med ertesuppe og pils, mens den enkelte selv sørget for sterkere saker.

Eskadresjefen takket for invitasjonen og holdt en anslående tale for Sørlandets natur og Seilforeningens omtanke ved å innby eskadren til Seilerhytta og Arendal. Som erkjentlighet ble foreningen tildelt Kryssarklubbens standard, mens Øslebye, Hedberg og Corneliusen til erindring fikk utdelt mansjettknapper og askebegre med klubbens emblem.

Festen fortsatte til ut i de små timer ...

Etter «småtimene» ryddet arrangørene opp i hytta slik at den var som blåst neste morgen.

Alle flagg gikk til topps kl. 09.00, og kl. 11.00 «lettet svenskene anker». Etter flagghilsen satte eskadren kursen mot Risør, Stavern og Bohuslän.

Et meget vellykket besøk var lykkelig fullført og avsluttet.

# Båttypene



*Seilsjete bygget av A. D. Først Båtbyggeri, som lå inne ved Malmbrygga.*

Det var høyst uensartet båtmateriell som våre seilere hadde til rådighet de første årene. Den vanligste lystseilasbåten her på Agderkysten var identisk med bruksbåten som ble brukt av fiskere og

los-sjekter av forskjellig størrelse. Det var båttyper som hadde utviklet seg etter de naturlige behov og forhold. Men velseilende var de og ble derfor helt naturlig akseptert av de første lystseilere.

## COLIN ARCHER OG SINDING- BÅTENE FRA 1880-ÅRENE

Det var først og fremst losbåtene Colin Archer arbeidet med, og dette arbeidet fikk også stor betydning for lyst- og regattaseilasen. Det tok mange år før det ble et markert skille i bruksbåtenes og regattabåtenes konstruksjonsmåte. De første som ble bygget for lystseilas ble skøyter av lettere konstruksjon, tilpasset vær og vindforhold i sommerhalvåret. Spissgatteren ble derfor den dominerende båttype her hos oss.



## HEKKBÅTENE

Ved århundreskiftet opplevde man en betydelig utvikling. Seilerne fikk interesse for hekkbåtene eller gloriannabåtene, som de gjerne ble kalt. Den mest kjente konstruktør for disse båtene var Johan Anker. Hans første båt «Brand» ble bygget i 1892. A.S.F. har idag en meget pen utgave av Anker-båtene. Det er 8 meteren «Nirvana» som ble bygget i 1914.

*Foreningens største hekkbåt «Hadorika», tilhørende S. H. Smith Sørensen.*



## 22 KVM

Under den første verdenskrig utviklet det seg en enorm interesse for nasjonale spissgattere og kryssere. Det var særlig 22 kvm som ble mest populær på Sørlandskysten. I Arendal fikk man 14 båter av denne typen. Ingeniør Alf Øvergaard fikk tak i tegninger til

denne båte fra Sverige, og bygget selv en båt i sine fristunder på Bøylefoss. Arbeidet tok ham to år. Båtens navn ble «Alvhilde», og vakte stor oppmerksomhet da den under jubileumsregattaen i Grimstad i 1916 første gang viste seg på regattabanen.

*Ivar Bentzen i frisk seilas på byfforden.*





*Spissgattere på startlinjen utenfor Rådhuset.*

*Undertil venstre:*

*Seilasen er over. Avslapning på Lille Brattholmen.*

## 20-ÅRENES SPISSGATTERE

Spissgatteren ble svært populær på Sørlandet i 20-årene. Det var særlig 25 kvm og 40 kvm som samlet interesse. Men det var også en del større båter av denne typen, helt opp til 80 kvm.

25 kvm. ble første gang konstruert i 1927. Den hadde hytte og etter datidens målestokk romslig innredning.

Albert Ugland hadde en 80 kvm. og Friis Jacobsen en 25 kvm. med navnet «Dana II». Med denne båten seilte han inn til flere seiere.



## 19,5 KVM.

19,5 kvm. er nok direkte etterkommere etter noen spriseilsnekker som holdt til i indre Oslofjord. Disse snekkene som hadde typebetegnelse 11, 12 og 14 fotere skiftet etter noen år identitet og ble henholdsvis 15, 16,5 og 19,5 kvm. spissgattere. 19,5-erne ble den største og mest populære av båtene.

Det ville være rimelig å anta at spissgatterne som oppstod omkring århundreskiftet ikke bare var en videreføring av snekkene, men også av Archer og Sinding-båtene.

Klassen, dersom vi skal kalle den noe så pretensjøst, oppsto omkring 1905.

19,5-erne hadde sin glansperiode i 20-30-årene. Den konkurrerte i første rekke med drakene om seilingens gunst. Tatt i betraktning at draken var en internasjonal båt, kom 19,5-ern godt ut av det.

Denne båten utviklet seg gjennom en periode på nesten 50 år, og overlevde to verdenskriger. Den siste ble bygget i 1950-årene. I våre farvann var det vel Jens Thommesen med «Sahib» som høstet mest gull. Carl Friis Jacobsen seilte den samme båt inn til flere seiere.



12,5 kvm. «Pitt» inn Galtiesund. Fra v.: Leif Petter Halvorsen,  
Mie Halvorsen og Anders Hvass.

Elling Jorkjenn i draken «Glitne».  
Mannskap Ole Madsen og Olaf  
Andreassen.



DRAKEN

12,5 KVM

Drakene fylte godt ut tomrommet etter kryssertypen som etterhvert forsvant. Båten er kravellbygget og oftest i mahogne. Den ble tegnet av Johan Anker i 1928. Rigg og seilføring ble revidert av nordisk komite i 1946. Draker av eldre årgang med den opprinnelige rigg betegnes B-draker.

I Arendal var det i 1940-50-årene mange draker. Våre beste drake-seilere på den tiden var Tore Herlofson og Ivar Bentzen, med «Sprøyt». Under landsregattaen i Arendal i 1948 var det 56 draker på startlinjen, og det må vel være norgesrekord.

Ved siden av drakene var 12,5 kvm en av de mest populære regatta-båtene omkring 1950. Foreningen hadde på denne tiden 8 - 10 båter av denne typen.



Regatta i Arendal med Oslojoller.

### OSLOJOLLEN

Denne båten ble benyttet som regattabåt i Arendals Seilforening bort imot 40 år.

I 1927 fikk Niels Fløystad sin første, og foreningens første Oslojolle. Ludvig Hammer fikk en året etter.

Oslojollen kom som et direkte resultat av de bestrebelsler man hadde gjort for å skaffe ungdommen sin egen båt. Prisen den første tiden var kr. 275,-.

Båten ble forandret en del i løpet av de mange årene den ble benyttet. I 1950 ble det vedtatt av KNS at den opprinnelige lugger-riggen skulle erstattes av bermudarigg. Seilene ble etterhvert av bedre kvalitet. Båten ble også laget i plast, men slo aldri gjennom som regattabåt hos oss.

Fra midten av 50-årene var Oslojollen den tallrikeste på startlinjen under regattaene på Sørlandet. 40-50 båter var ikke uvanlig. Vi hadde mange gode seilere, men spesielt godt hevdet Børre og

Fredrik Jørgensen seg. Sørlandspokalen tok de flere år, og i 1963 gikk de helt til topps i Norgesmesterskapet.

### JOLLENE 1970-78

Flipperen opparbeidet internasjonal utbredelse i løpet av ganske få år. Konstruktør Peer Bruun skapte en båt som overalt ble godt mot-tatt.

Og nettopp denne båten ble den mest populære jollen i vår forening fra begynnelsen av 70-årene. I 1970 ble det kjøpt seks stykker, og etterhvert kom det flere. Interessen ble i disse årene relativt bra. Noen lasere har vi også. Av de minste jollene er Optimist og A-jollen de mest populære.

Tross relativ beskjeden deltakelse arrangerer foreningen ukentlige trimmingsseilaser.

Om rekrutteringen i dag er dårlig, så er imidlertid kvaliteten på de jolleseilerne vi har i dag meget god. De beste er Ole Richard Mortensen og Eivind Feragen. De har klatret

helt til topps i mange mesterskap. I 1977 seilte de inn til en 4. plass i Norgesmesterskapet. Dette var med å kvalifisere dem til EM. Nå ligger de på toppen av rankinglisten for flipperseilere i Norge.



Fredrik og Børre Jørgensen i Oslojollen de gjorde stor suksess med.



# Våre store båter idag

Det er et nydelig syn når de store kjølbåtene samles til regatta. De nærmer seg startlinjen med 6-8 knops fart, og alle er like spent på hvem som får den beste starten. Det er et eget sus i luften når disse båtene på 30 til 60 fot skyter fart mot første rundingsmerke.

Det var mange år siden sist da Arendals Seilforening sommeren 1977 arrangerte regatta for kjølbåter med start utenfor Rådhusbryggen. Regattaen hadde samlet 12-14 båter til start, og en masse skuelystne var møtt frem på bryggene for å se på starten.

Til sine tider var det trangt om plassen da båtene krysset ut Galtesund. Men vel ute ved Sandvigen spredte feltet seg og kursen ble satt for Hesnesbrægen.

Regattaen var mangeartet sammensatt. Her var IOR-båter og Soling. Men størst var likevel samlingsen av de eldre trebåtene. Det var drake, knarr, IOD, 19,5 kvm spisgatter og meterbåter. Og disse båtene er det som setter sitt preg på Arendals Seilforening nå. I flere år har det vært få større kjølbåter i forening. Men i løpet av de siste 5-6 årene er det kommet mange nye båter til byen. Det er mange som

er blitt tent på å seile stor båt etter å ha seilt «Bonito», «Manana» og «Nirvana», som vel var blant de første her i slutten av 60-årene. Så er kjølbåtene kommet, den ene etter den andre.

Men noe som er litt snodig er at vi etter hvert har fått så mange meterbåter. Det begynte med 8-meteren «Nirvana». Hun er en Anker og Jensen båt fra 1914. En verdig gammel dame er hun, som virkelig har linjene i orden. «Nirvana» ble kjøpt til Arendal i 1973.

Det er en særegen stemning å seile omkring med en meterbåt. Det var «Nirvana» som gav puffet til at det kom flere lange, slanke, velseilende båter til byen. 12 meteren «Prospekt» kom året etter. Det er en velbygget og vakker båt, både over og under dekk. Båten er bygget i 1936 og konstruert av H. Robert.

En annen Robert båt har også funnet veien til Arendal. Det er 10 meteren «Solgang», bygget på Holmen Yachtverft i 1954.

I tillegg kommer det to 9-metere til distriktet. Det er «Tosca», en Anker og Jensen-båt, bygget i 1932, og «Nanna» bygget i 1939.

Aktiviteten omkring kjølbåtene bare vokser. Hvert år kommer det

nye skudd på stammen. I dag utgjør de en hel liten flåte. Interessen for å seile regatta er stor, så vi håper å kunne arrangere mange kjølbåtregattaer i årene fremover.



# Seilerhytta

*Den gamle seilerhytta i Sømkielen.*

Sommeren 1912 kunne seilforeningen for første gang flytte inn under eget tak. Året før ble en hytte kjøpt under sommerutstillingen i Arendal. Den ble satt opp i vakre omgivelser på en holme i Sømkielen. Foreningens medlemmer og ellers mange av byens borgere hadde opp gjennom årene hatt mye glede av hytta på Søm. Men interessen dabbet etter hvert av. Det er forholdsvis langt ut dit, og farvannet er nokså urent. Første gang man snakket om salg av hytta der ute var i 1918. Men foreningen fikk ikke kjøpt noen av de stedene de var interessert i nærmere byen. Noen ny hytte ble det ikke på mange år.

Først i 1935 ble hytta solgt til en pris av kr. 1500,-. Valget av sted for den nye hytta ble Lille Brattholme. Det ble nedsatt en byggekomite som bestod av Niels Fløystad (formann), Carl Friis Jacobsen og Jan Brinck. Særlig formannen gjorde her en stor innsats. Hytta ble innviet i forbindelse med en stor fest St. Hans 1938, samme år som foreningen feiret sitt 60 års jubileum.

Lille Brattholme har vist seg å være et meget heldig valg av sted

til seilerhytte. Etter som årene gikk, ble hytta utstyrt med gode brygger i betong, og hele anlegget presenterer seg i prektig stand.

Hytta har vært brukt som startplass under regattaene helt siden 1938. I jubileumsåret vil hytta være åpen for foreningens medlemmer og tilreisende seilere.



*Fra startplassen ved den nye seilerhytta som ble reist i 1938.*

## Formennene gjennom tidene

1878-1885	Christian Stephansen	1960-1962	Thorstein Torstensen
1885-1886	C. B. Evensen	1962-1964	Alf Hedberg
1886-1887	Chr. Stephansen	1964-1965	Olav Andreassen
1887-1888	C. B. Evensen	1965-1967	Håkon Terjesen
1888-1894	W. Elmenhorst	1967-1969	Henrik Feragen
1894-1896	O. Abelsæd	1969-1970	Thorstein Thorstensen
1897-1898	A. T. Raaum	1970-1971	Gunnar Fiane
-1919	Gustav Spieler	1971-1973	Kjell W. Mørch
1919-1922	Olav Olsen	1973-1976	Henrik Feragen
1922-1923	Rolf Nilsen	1976-	Jens L. Ugland
1923-1926	Oscar Spieler		
1926-1927	Halvard Thorstensen		
1927-1929	S. H. Smith Sørensen		
1929-1932	Rolf Nilsen		
1932-1933	C. P. Callin		
1933-1936	Jens T. Thommesen		
1936-1939	Rolf Nilsen		
1939-1946	Tore Herlofson		
1946-1949	Johan K. Lunøe		
1949-1951	Carl Friis Jacobsen		
1951-1954	Tore Herlofson		
1954-1955	Carl Friis Jacobsen		
1955-1956	Leif Petter Halvorsen		
1956-1960	Olav Andreassen		

## Æres medlemmer

1880	Colin Archer
1882	Julius Stephansen
1886	G. A. Siding
1887	Chr. Stephansen
Før 1911	Ole Anton Olsen
1920	Christian Christensen
	Edvard Andreas Tybring
	Jørgensen Brønlund
1939	Søren Hans Smith Sørensen
	Rolf Nilsen
1950	C. P. Callin
1954	Tore Herlofson
1965	Alf Hedberg
1968	Carl Friis Jacobsen



Colin Archer (1832-1921)

Den ikke ukjente båtkonstruktøren fra Larvik ble foreningens første æresmedlem. Dette p.g.a. det store arbeid han la ned som konstruktør først av losbåtene og senere av lystfartøylene. Under landsregattane i Arendal var han alltid med i regattakomiteen.



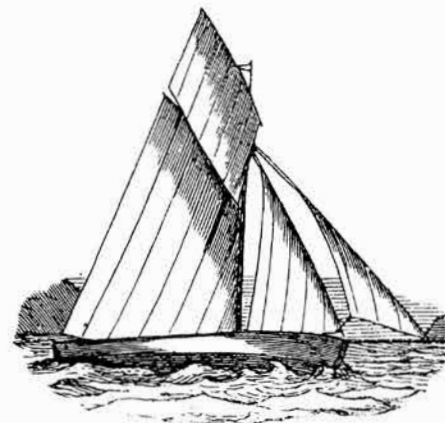
Julius Stephansen (1818-1894)

Han var far til foreningens første formann, Chr. Stephansen. J. Stephansen var født på Tjølling prestegård ved Larvik. Dro tidlig på sjøen og kom til Arendal i 1833. Han drev her skipsrederi og agenturforretning. Han ble direktør i Arendal Sparebank og i Arendal Sjøforsikringsselskab. Det er skrevet om ham at han var en plikt-opplyllende borger av nobel karakter og bramfri vandel.

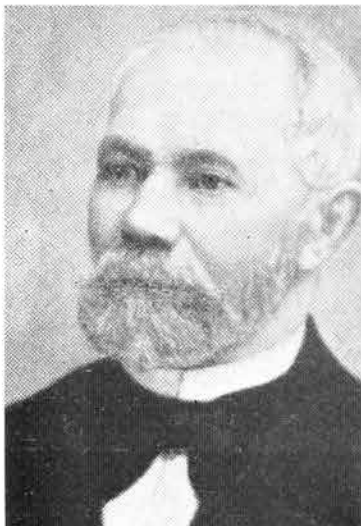
G. A. Sinding (1849-1925)

I protokollen for 1886 heter det: «Sinding blir utnevnt som æresmedlem av Arendals Seilforening i erkjennelse av hans store arbeid for seilporten».

Dette kunne man si med rette. Hans konstruksjoner gikk mest i retning av lystseilasbåter. I 1885 tegnet han vederlagsfritt en to-tonner, som skulle være utflodningsbåt i vår forening. Båten ble bygget på skipsreder Jacob Herlofsens båtbyggeri og kom på kr. 600. Uten Archer og Sinding hadde ikke utviklingen av lyst- og losbåter gått så raskt som den gjorde.



Sindings MÅGEN fra 1873.



Ole Anton Olsen

Han var Tromøygutt og født på Revesand. Dro tidlig på sjøen og ble skipsfører i 1860. I 1875 kom han hjem og ble bestyrer av skipsavdelingen ved firmaet T. Thommesen & Sønners kontor. Ved siden av drev han privat skipsrederi.

O. A. Olsen hadde flere seilbåter. I 1880 fikk han en 4. premie med seilsjekten «Swift». Av Gunnar Knudsen kjøpte han en Colin Archer bygget båt med navnet «Rapid».

Christian Christiansen

Kaptein Christian Christiansen var fra Torsplass ved Longumvannet. Han dro tidlig til Amerika og hyret som kaptein på lyst-yachten «Resolute». Denne båten tilhørte en amerikansk mangemillionær.

I 1920 kom «Resolute» til Arendal. Kap. Christensen holdt foredrag i seilforeningen og sjømannsforeningen. Æresmedlem i Arendal Seilforening ble han p.g.a. sin innsats i Amerika.



Edvard Andreas Tybring  
Jørgensen Brønlund (1835-1928)

Den gode herr Brønlund hadde ikke mindre enn fem navn. Like mange hvis ikke flere interesser hadde han.

Av yrke var han seilmaker og skipsreder, og kom på den måten naturlig inn i seilermiljøet. Han var med i festkomiteen (regattakomiteen) ved den første regattaen i 1878, og ble også med i det første styret. Formannsvervet hadde han fra 1894-1896. Styreverv hadde han både før og etter denne perioden. I 1920 ble han æresmedlem. Med sin lille halvdekker «Erlen» gjorde han mange store seilaser. Han var aktiv seiler i en årrekke og det var særlig spissgatter han seilte.

Brønlund var formann i Arendal Handelstands Forening i flere år og var en av stifterne av Treplantningsselskapet. I begge disse foreninger ble han også æresmedlem. Fore sitt livs virke fikk han kongens fortjenestemedalje i gull.



Søren Hans Smith Sørensen  
(1885-1973)

Smith Sørensen ble født i Brattekleiv, Tromøy og var sjømann og skipsreder av yrke. På seilskuter hadde han sine første arbeidsplasser. Hjemme i Brattekleiv ble det bygget både seilskuter og dampskip. Han fikk på den måten et naturlig forhold til sjøen og seilsporten.

I 1920-årene fikk han sin første seilbåt «Hadorica». Tegnet og bygget av Chr. Stephansen. Båten var av større type og hadde to master. Noe senere fikk han 8 meteren «Moril», og den siste båten han hadde var 10 meteren «Unda».

Han seilte aktiv i mange år, og kom hjem med pokaler fra fjern og nær. Formannsvervet hadde han i to år. Smith Sørensen var gavmild og hjalp foreningen mang en gang. Smith Sørensen ble av Hans Majestet Kong Haakon slått til ridder av St. Olav.



Rolf Nilsen (1895-1974)

Han ble medlem i 1919. Fire år etter ble han formann, et tillitsvern han hadde i flere perioder. I Sørlandets Seilforbund var han sekretær i 16 år, fra 1932-1940 varmann i KNS-styret. Han fungerte i mange regattaer som dommer.

Rolf Nilsen var også en dyktig seiler. Hans mest kjente båter var «Perco» en 6 meter og «Ciro» I - en 22 kvm, «Ciro» II - en 19,5 kvm og «Ciro» III - en drake.



C. P. Callin (1875-1957)

Callin var aktiv seiler i en årrekke. Under landsregattaen i Arendal i 1948 var han eldstemann som deltok. På den tiden seilte han drake. Callin hadde mange båter opp gjennom årene. Av regattabåter hadde han bl.a. «Sprøyt» I - II og III, som alle var spissgattere. Som mannskap benyttet han ofte sin sønn Petter og Carl Friis Jacobsen. Callin var formann i 1932-33, og før og etter denne tid aktiv i styret.

Tore Herlofson (1905-1967)

Herlofson drev en årrekke advokatpraksis i Arendal. I 1965 overtok han den daglige ledelse av Arendal Forsikringsselskab. Ledelsen hadde han også i Arendals Seilforening i flere år, bl.a. under krigen.

I 1952 ble han valgt til styremedlem i KNS. Med sin drake «Mi-To», ble han kjent som en meget dyktig seiler. I 1949 satte han opp en pokal i drakeklassen som fikk navnet Mi-To. Den vant han selv til odel og eie etter tre år.



Alf Hedberg (1903-1975)

Hedberg var formann i foreningen i to år. Han var ikke blant de mest aktive seilere, men hadde veldig interesse for foreningsarbeidet. Det var særlig seilerhytta på Lille Brattholmen som ble hans hjertebarn. Der ute var han den første om våren og den siste om høsten. Som hyttesjef satt han en årrekke og klarte i disse årene å skape et bra miljø der ute.





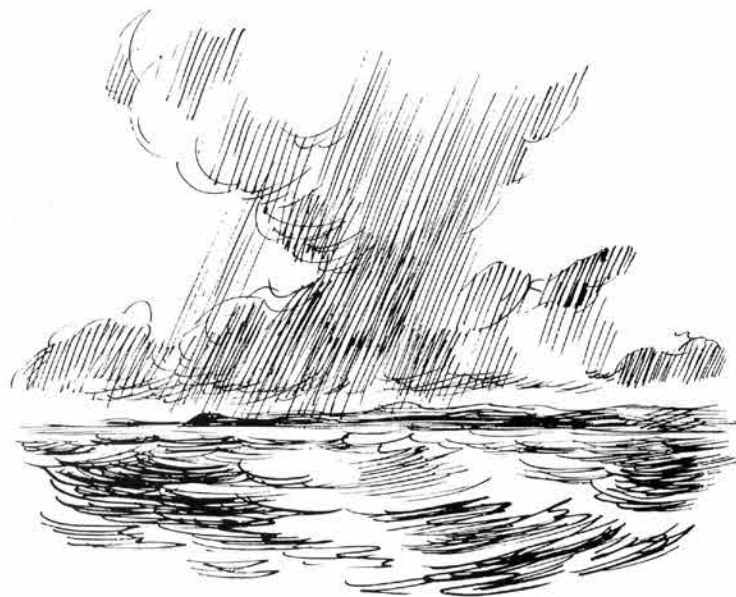
Carl Friis Jacobsen (1900- ).

Carl Friis Jacobsen er foreningens eldste medlem og eneste æresmedlem vi idag har blant oss. Han har vært med i 59 år, og er et levende leksikon når det gjelder foreningens historie. Går vi helt tilbake til starten av Arendals Seilforening, finner vi ingen som har vært så aktiv så lenge.

Relativt fersk i foreningen gikk han inn i styret. Noe senere satt han som formann i flere perioder. I 1935 satt han sammen med Niels Fløystad og Jan Brinch i byggekomiteen for den nye seilerhytta, et arbeid de tre klarte meget bra.

Men det var ikke bare som administrator foreningen nød godt av ham. Friis Jacobsen var en dyktig seiler og meget ettertraktet som mannskap. Den første båten han hadde var av sjektetypen. Noe senere kjøpte han «Dana II» som var en 25 kvm.

Sommeren 1948 deltok han aktivt i arrangementet av landsregattaen, et arrangement man knapt har sett maken til hverken før eller senere her i landet.





# Styret i jubileumsåret



*Fra v.: Oyvind Vaagsnes, styremedlem. Jens Lassen Ugland, formann. Tor Thorkildsen, kasserer og Ole Andreas Hopstock, styremedlem. Styremedlem Jan Trygve Gromstad var ikke tilstede da bildet ble tatt.*

