

LITEN BÅT MED
STORT JUBILEUM

Egentlig burde båttypen vært gravlagt for mange år siden, men Killingen er mer levende enn på mange, mange år. I år runder klassen 60 år.

Under 4 knop i 60 år



TEKST:
Morten Jensen
FOTO: Christen
Horn Johannesen
og Petter
Fjeld

Ikke seiler den fort og med sin stutte, bolleform er ikke Killingen noe syn for øyet heller. Helt siden Sigurd Herbern løftet pennen fra tegnebordet etter å ha signert tegningen av båten en gang i 1952, er båten blitt sett på som en sjarmerende maskott i flåten av norske kjølbåter. Kanskje var det med litt overbærende raushet og et snev av kuriositet at båten ble akseptert i en tid da slanke, mahogniblanke meterbåter var idealet på hvordan en seilbåt skulle se ut.

Men Killingen har overlevd den, og ved inngangen til jubileumsåret 2012 har båten fått noe i retning av kult-status i enkelte seilmiljøer; på Hvaler, Hankø og i Blindleia på Sørlandet.

– Killingen er blitt en hyttebåt til sommerferiebruk. I sommermånedene brukes båtene til dagsturer og de møtes til ukentlig dyst i

mer eller mindre alvorlige regattaer, forteller Peder Nergaard, styremedlem i Killingen-klubben.

Båttypens popularitet har også nådd slike høyder at klassen gjenrobret sin norgesmesterskapsstatus i 2010; båten er atter kommet inn i det gode selskap i seiler-Norge.

IDIOTSIKKER: De tre første båtene ble bygd vinteren 1952/53. Det skjedde ved Sigurd Herberns eget båtverft på øya Killingen i Oslofjorden. Bakgrunnen for båtnavnet er med andre ord innlysende. Tanken var å skape en liten og trygg rekrutteringsbåt for unge juniorseilere, og Killingen ble etter hvert som det kom flere av dem på fjorden, omtalt som «idiotsikker». Det skulle ikke være mulig å kullseile med den, og Sigurd Herbern klarer virkelig å nå det målet.

– Ja, båten er virkelig idiotsikker. Jeg har aldri klart å seile inn mange dråpene med vann i cockpit, sier Nergaard, som seiler sin båt på Hankø. Og med tanke på det ryet farvannet der har, er det grunn til å tro at Killingen hans har fått prøvd seg.



NM: De siste to årene er det avholdt NM i Kulling med 24 båter på startstrekken.



◀ **HYTTEBÅT:** Killingen er blitt en populær hyttebåt i enkelte områder av Norge.

▶ **REGJERENDE:** Caroline og Peder Nergaard er regjerende norgesmestre i Killing.

▶ **NM 2012:** Også i år arrangeres NM i Killing og tidspunktet er 18. og 19. juli. Stedet er Hankø.



▶ – Jeg har hørt om at en Killing er blitt seilt til bunns, men det tror jeg er en usann vandrehistorie, sier han.

Høyt fribord, bredt sidedekk, stor bredde som gir skrogstabilitet, en god ballastprosent; nesten 50 prosent, og forholdsvis lite seilareale er bidragene som gjør sitt til at seilerne om bord i en Killing kan føle stor grad av rekrutteringsvennlig trygghet. Det var ikke forbundet med stor fare å sende unge sine ut på vannet i en Killing.

Killingen var imidlertid banebrytende på andre områder også. Mens Knarr, Kutter, Andunge og meterbåtene med 6 og 5.5 i seilet var langkjølte, hadde Killingen delt lateralplan. Det vil si at kjøll og ror var separert fra hverandre slik det er det i alle moderne båter i dag. Det var ikke noe helt nytt i 1952 heller, men det var ikke vanlig. Ved århundreskiftet frembragte datidens måleregler flatbunnede båter med delt lateralplan, men de var så outrerte at reglene den gangen ble endret for å stoppe en slik utviklingsretning. I jolleverdenen, som var i sin spede barndom i begynnelsen av 1950-årene, var derimot sepa-

rat ror og kjøll noe man hadde be-
gynt å vende seg til.

30 BÅTER I DRØBAK. Skal man skape en rekrutteringsbåt, bør den heller ikke være for dyr, og for å få prisen ned skulle Killingen bygges i kryssfinér. Slike plater lar seg ikke så lett bøye, og derfor fikk Killingen knekkspant der finérplatene møttes. Det bidro til å gi den drøye fem meter lange og bollede båten ytterligere et særpreg.

Det er ikke vanskelig å forstå at Killingen ikke ble noen brak-suksess da de første båtene seilte ut på Lysakerfjorden utenfor øya Killingen.

– Mange garvede seilere gren på nesen av den vesle, bollede båten med sine karakteristiske knekkspant, skriver **Tore Thjomøe** i en artikkel om båten i bladet Seil-sport på 1980-tallet.

Det var meningen at båten skulle bygges ved **Borge Bringsværds** verft på Husvikholmen i Drøbak, men etter å ha bygd ca. 30 båter, ble interessen hans for båten overskygget av hans egen kjøllbåt, BB11, som ble lansert i 1955. Det ble en suksess langt større en den odde Killingen, og med lange bestillings-

lister på den nye – og i manges øyne – vakre BB11en, som utseendemessig var en blanding av Kutter og Knarr i forminsket utgave, og langt smekrere enn Sigurd Herberns Killing – ble det BB11 for alle pengene på Husvikholmen.

BYGD PÅ SKIFABRIKK. Tore Thjomøe forteller at det var **Arne Brun-Lie** som satte fart i Killing-salg. Byggingen av båten ble overført til en trevarefabrikk på Hønefoss, som på den tiden var verdens ledende produsent av ski. Splitkeinfabrikken het den – og var en storhet den gangen det dreide seg om treski.

Ca. 60 båter ble bygd på Hønefoss og med en fabriks sans for rasjonell produksjon ble båtene også billige. Komplette med seil kostet en Killing den gangen 4000 kroner.

Det var omtrent på den tiden da Splitkeinfabrikken trappet ned produksjonen, at Killing-klubben ble stiftet; i 1965. Da talte båtregisteret 92 bygde Killinger. Uten utsikter for å bygge nye båter, så det ut til at klubbens rolle skulle bli å ivareta de eksisterende båtene. Heller ikke hjalp det for utsiktene om mer-produksjon at glassfiber hadde kommet som det nye,

banebrytende materialet som verdens båtverft for alvor trykket til sitt bryst på den tiden.

Nok en gang var det Arne Brun Lie som kom klassen til unnsetning. I stedet for å se på situasjonen som et problem, så han på tids-skiftet som en mulighet: Killingen kunne jo bygges i plast!

Den første båten i det nye materialet så dagens lys i 1967, og idealet var at den skulle være så lik tre-Killingen som mulig. Den største forskjellen var at knekkspantene var borte, og med sine nye, glatte linjer fremstod Killingen som en miniatyr av de nye havseilerne i plast som seilte på slutten av 1960-tallet. Den nye Killingen ble lansert som en mini-havseiler som kunne tåle all verdens vær, for den var like trygg og idiotsikker som før. At den virkelig var en liten havseiler ble understrekket ved å gi båten en genua.

De første plast-Killingene hadde tredekk og cockpitkarmen bygd i tre, men etter hvert ble også dekkene støpt i plast.

– Det vi i dag kaller «tre-Killing» er de båtene som har cockpitkarmen av tre, men alle båtene som vi har oversikt over i dag, har skrog av plast, forteller Peder Nergaard. ▶



YACHTING

Hold bunnen glatt og fri for groe –gjennom hele sesongen!



Det beste med NonStop er at den gjør båtpussen rask og enkel. Glem alt som heter sliping, pussing og skraping. Skyll rent om høsten og rull på nytt bunnstoff om våren. NonStop er selvpolerende og båtens bevegelse i vannet sørger for polering av bunnstoffet.

- < UNIK EFFEKT MOT BEGROING
- < INGEN SKRAPING, SLIPING ELLER PUSSING
- < FOR ALLE BÅTER

Les mer om båtpussen på www.jotun.no

► **NÆRMERE 500.** Killingen i plast ble en suksess.

– Vi tror at det tilsammen er bygd ca. 480 Killinger, sier Nergaard med referanse til at seilnummer 480 er det høyeste de har kommet over. Den «nyeste» med cockpitkarmen av tre, har nummer 137 i seilet. Nummereringen av plast-Killingene startet på 101.

Killingene i plast ble bygd i Flekkefjord, men da produksjonen døde ut og stoppet helt opp i 1977, ble formene etter hvert solgt.

– De havnet hos en tysker bosatt i Berlin på 1980-tallet, og så vidt vi vet bygde han et 40-tall båter som seilte på sjøene rundt Berlin. «Der Kielerjolle» skal han visstnok ha kalt båten. Nå er formene til båten borte, forteller Nergaard.

Hvor mange Killinger som eksisterer i Norge i dag, har ikke Killingklubben noen fullstendig oversikt over, men det antas et sted rett under 100.

– Men vi vil gjerne komme så nær sannheten som mulig, og vi er interesserte i å komme i kontakt med (cwi@kevar.no) alle som har en Killing i Norge, sier styremedlem Nergaard.

PIONERENE. Tore Thjømøe forteller i sin artikkel om Killingen at klassens aller første seilere var gullsmid Knut Larsens barn. Gullsmid Larsen var husprodusent av regatta-premier for Kongelig Norsk Seilforening og andre seilforeninger rundt Oslofjorden på 1950-tallet. **Petter** og **Mette** het barna, som senere fikk følge av mange andre unge seilere.

Morten Hjorth og **Ståle Murstad** var klassens første ildsjeler, og som en direkte konsekvens av den nye regattaklassen, stiftet de seilforeningen «Bidevind» som hadde base i Koksabukta i Oslofjorden.

Også på den andre siden av Oslofjorden, i Bundefjorden, fikk klassen sine tilhengere.

– De beste seilerne i den første tiden var **Petter Larsen**, **Knut Solberg**, **Tommy Bergman**, **Terje Sæther** og **Morten Hjorth**, skriver Thjømøe.

Killing-klassen slo også godt an på Mjøsa med senter i Hamar.

– Miljøet der er for tiden sovende, men det fins fortsatt fle-



▲ **INNSATS:** Man trenger ikke en avansert båt for å vekke til live konkurranseinstinctet! Kristian Nergaard og Per G. Braathen seilte inn til NM-gull i 2010.

◀ **FART:** Alt er relativt og selv om Killingen sjelden seiler fortere enn fire knop, kan man få fine seilopplevelser!

re Killinger på Mjøsa, sier Peder Nergaard, som også beretter om et «hvilende» miljø på Hvasser i Vestfold.

ET SJARMERENDE PARADOKS. I 1991 ble det siste NMet avholdt, inntil båttypens renessanse i 2010 nådde slike høyder at man fikk samlet et tilstrekkelig stort antall til å få NM-status. Da ble 24 Killinger fra buktene og havnene rundt Hankø samlet til mesterskap i godt sommervær, og **Per G. Braathen** og **Kristian Nergaard** kunne motta de første NM-medaljene av edleste valør på 20 år. Typisk for klassen i nyere tid er at det er mange meritterte seilere som pryder startlisten.

– Jeg tror ikke det spiller så stor rolle hva slags båt man seiler. Når man først kommer i gang og båtene er så like, er dette like moro

som annen seiling på langt høyere nivå. Man glemmer jo alt annet nå man får «nummer på brystet», ler Peder Nergaard.

Han ser selvfølgelig paradokset. I en tid da de fleste seilere tiltrekkes av planende skrog bygd av komposittmaterialer, så oppstår det plutselig en ellevill interesse for en båt som knapt makter å seile raskere enn fire knop.

– Båttypen i seg selv burde jo vært gravlagt for mange år siden, men det er noe ufarlig og sjarmende ved Killingen som tiltrekker seg seilere på alle nivåer. Nå er det blitt viktig å slå hyttenaboene på regattabanen, og det er et ekstra pluss at noen av Norges beste seilere kan være blant konkurrentene, sier Nergaard, som nevner at de fleste båtene seiles med konstellasjonene mann/kone, bestefar/bar-

nebarn, hytteier/gjester, foreldre med barn og gode venner.

Han trekker frem at båtene er like, og at «en haug av en båt» kan seile like fort som en kjærlig blankpolert skute. De seiles med storseil, fokk og spinnaker – og seilarealene er i sannhet små og håndterbare: Fokka har et areale på 3,7 m², storseilet 6,0 og spinnakeren er 10,0 m² stor.

– De fleste båtene er solide, men enkelte båter kan ha mykt dekk fordi «dorull-kjernene» i papp, som er blitt brukt som dekkstilberedning i støpen, er gått i oppløsning. Men dekket er gjerne ekstra stivet opp av flytetankene som båtene har. Noen har også montert en lang løygang for å stive av det hele, forteller Peder Nergaard.

Det meste av utstyret om bord er hyllevarer i båtbutikkene; det er

NM I PLAST-KILLING

1971:	Ørnulf Heien, Asker
1972:	Pål Kalleberg/Morten Foss, Bundefjorden
1973:	Einar Otterbeck, Bundefjorden
1974:	Jens W. Werenskiold, Bundefjorden
1975:	Øyvind Haug/Jan Rasmussen, Bundefjorden
1976:	Øyvind Haug/Jan Rasmussen, Bundefjorden
1977:	Jens W. Werenskiold, Bundefjorden
1978:	Jens W. Werenskiold, Bundefjorden
1982:	Jan Løkke/Knut O. Gabestad, Tønsberg
1983:	Kjell Amundsen/Asbjørn Mo jr., Hamar
1984:	Kenneth Einar Nyborg/Ellen M. Hansen, Slevikkilen
2010:	Per G. Braathen/Kristian Nergaard, KNS
2011:	Caroline og Peder Nergaard, KNS

Oversikten er ikke komplett. SEILmagasinet holder for tiden med en stor oversikt over alle NM fra 1970 og frem til i dag, og all supplerende informasjon mottas med takk: morten.jensen@seilmagasinet.no

KILLING

Lengde	5,25 m
Lengde i vannlinjen	3,95 m
Bredde	1,80 m
Fribord	0,47 m
Dyppgående	0,93 m
Vekt	520 kg
Fokk	3,7 m ²
Genua	4,9 m ²
Storseil	6,0 m ²
Spinnaker	10,0 m ²

NM I TRE-KILLING

1969:	Monica Skaugen/Moritz Skaugen, Tønsberg
1971:	Lars Hveem, Bundefjorden
1972:	Bjørn Wang-Mathiesen, Moss
1973:	Lars Hveem, Bundefjorden



► **FLÅTE:** I dag er det 80–90 seilende Killinger i Norge.

lite som må spesialbestilles dersom nye roer og må suppleres.

– Det eneste som er litt spesielt, er roret, men finner du et rør med riktig diameter til rorstammen, er det bare å gå til en smed og få sveiset fast et rorblad. Det kan selvfølgelig gi noen ukers avbrekk dersom dersom roret skulle ryke midt i sesongen, sier Nergaard.

En Killing kan få kjøpt til mellom 5000 og 30 000 kroner – alt avhengig av tilstand, seil og utstyr. Et seil varer gjerne i tre, fire år, og Peder Nergaard mener Killingen er en ytterst rimelig båt å drifte.

– Vi merker en viss pågang av seilere som er på båtjakt eller som ber om råd til trimming og kjøp av reservedeler, sier han.

Killing-klubben prøver å være behjelpelig, og klubben har også egen nettside (www.killingklub-

ben.com) der man kan finne trimmetips og andre råd og informasjon om båttypen og klassen.

De to siste årene har det deltatt 24 båter i NM, men Peder Nergaard mener klassen har et potensiale til å kunne nå 35 båter. Det mener han bør være mulig å «hente ut» av de 80–90 båtene som er under seil i Norge i dag. Og som flere andre i klubben, håper han på ekstra god deltagelse i årets NM i anledning 60 års jubileet. Mesterskapet skal gå på Hankø fra 18. til 19. juli.

Noen store planer for feiring av at Killing-klassen runder 60 år har klubben ikke. Det må bli i NM, og: – At SEILmagasinet vier klassen oppmerksomhet i den artikkelen som dette intervjuet forhåpentlig resulterer i, sier Peder Nergaard. ■



YACHTING



Det beste med Jotuns båtpleie-produkter

er at du kan velge mellom en rekke profesjonelle produkter som gir deg tid og frihet til å nyte opplevelsene til havs. Prøv vår nye Hardwax – en unik flytende hardvoks som er ultralett å polere og har en glansholdbarhet på inntil 12 mnd.

- < RENSER
- < POLERER
- < BESKYTTER

Les mer om båtputsen på www.jotun.no