

# Stiftelsen D/S Hvaler

<http://home.no/dshvaler/>

Nr. 1

Nyhetsbrev fra Stiftelsen D/S Hvaler og D/S Hvalers venner

Juni 2001

Gjensyn med en gammel verksted-hall



Side 4

Nu kan sommer-gjestene bare komme



Side 5

Hvaler - et ambulerende brevhus



Side 6

## -Når du er klar så hoiær du!



***Fartøyvernere.** Jeg er også med på å restaurere «Hvaler»! Ole Johan Pedersen er fagutdannet sveiser og har blant annet som spesialoppgave, sammen med Harald Henriksen til høyre, å slå ut nagler og fjerne avviste dårlige plater. Harald har vi presentert for. Skjegget til venstre tilhører Birger Carlsen. Ham kan du lese om et annet sted.*

**Birger er høyt og lavt og gir ordre. Den erfarene fagarbeider har «kurs» i klinking og utpeker seg raskt til sjef for**

**klinkegjengen. -Du hoiær når du er klar, instruerer han motholder Ottar og kravler inn på stillaset på yttersiden av**

**skroget. Klinkelyder fyller igjen den gamle verksted-hallen på Seut.**

Noen innkjøringsproblemer må man regne med:  
Forts. side 8

## «Hvaler» på data

Stiftelsen kombinerer ny og gammel teknologi i arbeidet med å restaurere «Hvaler»: Båten har egen internett-adresse og digitalt kamera er tatt i bruk i registrerings- og dokumentasjonsarbeidet. I fritiden sitter også ingeniør Ole Henrik Torp og tegner nytt maskinromsarrangement på Autocad. Forts. side 2



***Datategning.** På fritiden sin sitter Ole Henrik Torp og tegner «Hvaler»s nye maskinromsarrangement. Tegneprogrammet Autocad sparer mye tid ved at det er lettere å hente frem detaljer og gjøre forandringer.*

*Hvordan så Hvaler ut i 1948?*

*Side 3*



# På leting i gamle album, skuffer og skap.....

Fremdriften i restaureringsarbeidet vårt går etter vedtatte planer. Det betyr at vi fortsatt har som mål at skroget skal sjøsettes om ca et år og at «Hvaler» er driftsklar om ca 2 år. I den nærmeste tiden nå er det særlig klinking av skroget som er viktig. Det er satt inn mange nye plater i skroget, og klinkingen av disse er en krevende prosess. Vi er også i gang med utskifting av mange av dekkshjelkene. I båten motorrom forberedes et omfattende arrangement som forberedelse til at motoren skal monteres. Selve motoren er for øvrig under full klarering.



To andre gode nyheter: Color Line gir oss som gave redningsflåter! Vartsila NSD (Nohab) har gitt oss en betydelig mengde reservedeler til motoren. Mer

om disse ting senere.

En *dårlig* nyhet er det åpenbart at Riksantikvaren har avslått vår søknad om støtte for inneværende år. Vi er derfor i gang med å forberede neste års søknad, og vi er selvsagt optimister.

Vi jobber samtidig intenst med *planlegging* på mange områder -, styrhus, dekk, salonger etc. Vi har derfor en særlig utfordring til leserne av dette nyhetsbrevet, kanskje spesielt når det gjelder innredning og arrangementer i båten; Vi er svært interesserte i å få eller få låne gamle fotos - gjerne bilder som er tatt om bord i båten, på dekk eller fra brygge. For oss kan slike bilder gi viktig dokumentasjon på detaljer som kan være vesentlige for at vår restaurering skal bli så korrekt som mulig.

Så derfor, bla gjennom gamle fotoalbum, finn frem gamle 8/16mm-filmer og snakk for all del også med andre som dere tror kan ha slikt materiale liggende. Vi er ganske sikre på at det finnes mye. Det er slik at bilder, som for dere kanskje fortøner seg som «bare vanlige bilder» med familiemotiv eller av kjæresten, for oss også kan bety viktig informasjon og dokumentasjon ved at det er andre detaljer i bildene.

Vi er også på jakt etter utstyr og gjenstander som kan knyttes til båten eller båtens historie. For noen dager siden fikk vi vite at en av våre gode venner har hatt i sitt eie det siste postflagget som «Hvaler» førte. Det blir nå gitt til stiftelsen som gave. Vet noe av dere eksempelvis hvor båtens poststempel ble av?

Gode historier knyttet til båten -selvopplevde eller gjenfortalte - er også noe vi svært gjerne tar i mot i vår stiftelse. Dette er også en del av «Hvaler»s historie.



## Til salgs...

Venneforeningen jobber med flere ideer for å få inn penger til restaureringsarbeidet. For tiden har vi følgende å tilby:

Medlemskap i Hvalers Venner. Du får tilsendt venneforeningens medlemsblad og blir holdt orientert om fremdriften. Som medlem vil du også bli prioritert ved senere arrangementer. Årsavgift kr. 200.

Eksklusivt og personlig andelsbrev ferdig innrammet. Pris kr. 1250.

Fargetrykk av Hvaler-kunstneren Arne Wærstad som viser «Hvaler» på vei inn til Bølingshavn. Pris kr. 900. ferdig innrammet.

Fargetrykk av «Hvaler» etter et maleri av den kjente skipsportrettmaleren Mogens Skovborg. Pris kr. 600. ferdig innrammet.

«Antikke» naglehoder fra «Hvaler». Pris kr. 20. pr. stykk. Tilbud: kr. 100. for 6 stykk.

## Hvaler på data

### Forts. fra side 1

Vi har nylig tatt i bruk et digitalt kamera til fotografering av skroget. Et slikt kamera leveres ikke med film, men med minnekort. Det gir muligheten til rask og enkel overføring av bilder til datamaskin for lagring.

Tegning av nytt maskinromsarrangement er et annet og spennende område hvor vi har tatt i bruk datateknologien. Autocad heter tegneprogrammet, og det kan levere både to-dimensjonale og tre-dimensjonale tegninger. For vår del er det bare aktuelt med «flate» to-dimensjonale tegninger.

-Fordelen med å bruke Autocad i arbeidet med «Hvaler» er at det er lett å hente frem detaljer og gjøre forandringer. Dessuten slipper vi mye «papirarbeid», sier Ole som til daglig er prosjektingeniør på Kronos Titan. Ole har også vært ansatt på FMV og Glommaconsult med hovedoppgave å tegne maskinromsarrangement. Så jobben med å utforme det nye maskinrommet til

«Hvaler» er i de beste hender.

Nå er det ikke meningen at båten skal få helt ny innredning i maskinrommet. Noe gammelt utstyr kan brukes. Dessuten er vi så heldige å ha et komplett maskinromsarrangement fra 1948. Men ny motor med bare fem sylindere og noe nytt utstyr gjør at maskinromsarrangementet må tegnes om. Strenge miljøvernregler krever utstyr som ikke var nødvendig tidligere. Dessuten må vi av bekvemmelighetshensyn kanskje også foreta visse forandringer. Men dette er forandringer som vil bli vurdert etterhvert.

Med hjelp av Autocad-programmet scanner Ole inn gamle tegninger, avleser gamle mål og bruker dette som grunnlag for det nye arrangementet. I tillegg til at det er lett å hente frem detaljer og gjøre forandringer, kan programmet også gjøre enkle volum- og arealberegninger.

Gammel og ny datateknologi kan altså godt kombineres i restaureringen. Arbeidet med «Hvaler» er et spennende prosjekt på mange måter.



**«HVALER» 1948.** Vi har jobbet en god del med detaljer og er kommet frem til at «Hvaler» over vannlinjen grovt sett så slik ut i 1948. Denne utgaven er noe forandret fra den første profiltegningen vi presenterte. Blant annet har vi foretatt en nøyere rekonstruksjon av plasseringen til lysventilene. Vi har fortsatt ikke de endelige tegningene, så ta kontakt hvis du har noen kommentarer til utseende. (Te

## Hvordan så «Hvaler» egentlig ut i 1948?

**En forutsetning for et vellykket resultat av restaureringen er at kunnskaper og annet nødvendig materiale brukt i forbindelse med arbeidet blir tatt vare på for ettertiden.**

Vi merker problemene godt i arbeidet med «Hvaler». Vi kan ta platekledningen som eksempel: Skroget ser ut som et lappeteppe med originale gamle plater, nyere plater, innfelte plater og forsterkede gamle plater. Sveising har avløst klinking ettersom årene har gått. Skroget forteller om et langt og strevsomt liv sommer som vinter med mange reparasjoner og utbedringer.

Platene gir forøvrig ikke det rette bildet av skrogets tilstand. Den problemstillingen kunne du lese om i forrige nummer av medlemsbladet vårt. Nå skal vi ta for oss en annen. Tenk deg følgende situasjon: Hva skal vi gjøre hvis

større deler av platene i skroget må skiftes? Skal vi skifte ut slik at vi får tilbake den gamle, originale inndelingen av platene, eller skal vi gjøre minst mulig, det vil si beholde mest mulig av «lappeteppet»? Det er jo også en del av historien selv om det ikke ser så fagmessig perfekt ut.

Skroget forteller oss også en viktig ting, nemlig hvilken stor betydning båten har hatt for trafikken mellom Fredrikstad og Hvaler; det var om å gjøre å holde dette viktige bindeleddet i fart.

Unødvendige reparasjoner til høy pris var

**Det er snakk om dokumentasjon, en tidkrevende og vanskelig jobb å gjøre helt tilfredsstillende. Og hvordan så for eksempel skroget ut i 1948?**

ikke ønskelig. «Hvaler» var en sjøens arbeidshest og ingen yacht på sjarmtur i skjærgården.

Men skal vi restaurere båten tilbake til 1948, så burde vel også skroget se ut som det gjorde det året? Det store spørsmålet blir derfor: Hvordan i all verden så skrogsidene ut i 1948? Det er det ingen som kan si med sikkerhet.

Fordi vi har valgt å føre «Hvaler» tilbake til 1948, står vi egentlig foran en oppgave som vanskelig lar seg løse helt antikvarisk korrekt. Langt enklere hadde problemet med platekledningen faktisk vært hvis vi hadde valgt å gå tilbake til 1892, for da

kunne vi lettere ha rekonstruert den gamle opprinnelige plateinndelingen. Men da hadde vi igjen fått problemer på andre områder. Hva med for eksempel isbryterbaugen som kom i 1929?

Vi har derfor følgende prioriteringsrekkefølge: Da «Hvaler» skal gå med passasjerer, må båten være godkjent av Skipskontrollen. Kontrollkontorets krav til sikkerhet må derfor først og fremst tilfredsstilles. Restaureringen av skroget må altså gjøres på en teknisk og sikkerhetsmessig forsvarlig måte, og ikke bare antikvarisk korrekt. Det er lett å forstå at her kan det oppstå en konfliktsituasjon.



# Gjensyn med en gammel verkstedhall

**I juni 1996 ble «Hvaler» flyttet fra FMV til Seutelvens Verksted. Spranget er langt fra skribent til innkjøper. Og for redaktøren av denne avis ble det et vemodig gjensyn. I en kort tid fra 1970 var han nemlig alene verftets innkjøpsavdeling.**

På den tiden kom de fleste gående, syklende eller tok bussen til jobben. Hovedinngangen lå ut mot riksveien midt på den lange murstensbygningen. Mot nord lå sykkelstallen, dominerende som vanlig var på den tiden. Bli med 30-år tilbake og ta en kikk inn den gamle hovedinngangen.

Til høyre og i annen etasje i murstensbygningen lå det kontorer. Til venstre i passasjen lagerkontoret, og der vårt maskinverksted nå befinner seg lå selve lageret. Mot elven var det flere små verksteder og lagermuligheter. Mot nord er den store hallen blitt delt av en nyoppsatt vegg. På andre siden av veggen bygges og innredes containere.

På det store sveiseplanet i verkstedhallen ruver nå «Hvaler». Foran babord baug befinner fortsatt den gamle pressa seg. Deler av jernskrotet midt i hallen er tydeligvis fra skipsbyggingstiden. Og over «Hvaler» svever en rusten traverskran, nå bragt til live igjen av stiftelsen. På en takbjelke har en due slått seg ned og sender sitt visittkort med presisjon ned på et forlatt bilvrak. Skribleriene på de skitne murveggene forteller sin egen historie. Her inne i den kalde hallen oss det gammelt skipsverft!

I verftets 50 års



*A/S Seutelvens Verksted. Fortsatt kan det gamle navneskiltet leses på murstensbygningen. Midt på langsiden lå hovedinngangen. Nå er den tettet igjen*

jubileumsberetning fra 1967 skiver bl.a. daværende administrerende direktør Carl F. Krafft: «Ved 50-års jubileet kan vi med en viss stolthet se fremover med visshet om at vi har til rådighet den know-how og det tekniske utstyr som kreves for utvikling og bygging av moderne tank-, passasjer og lastefartøyer». Men det var dengang. Carl var gift med Ragnhild, datter av ingeniør F. Selmer. Hun var i 1967 også selskaps hovedaksjonær. Ingeniør F. Selmer, adm. dir. Carl F. Krafft og tekn. dir. Roald Linqvist var medaksjonærer.

Og vi så fremover: Arbeidstokken var på rundt 100 mann og en ny verksted- og kontorbygning ble satt opp i all hast. Den sto ferdig i begynnelsen av 1970-årene. Sesongen 1970/71 ble Arsenal både serie- og cupmester i England og fra Seutelvens Verksted ble det påmeldt et

fotballag til bedriftsserien. Vi dopet oss på druesukker og trente på Trosvik skole. I front løp den kjente hekkeløperen Jan Borgersen, og etter ham kom pesende et kobbelt med uslåelige fotballtalenter. I alle fall trodde vi det!

Men gleden varte ikke lenge: Asfalttankeren «Esso Valløy» var siste båt fra verftet. Produksjonen ble lagt om. Ingeniør F. Selmer A/S overtok i 1972 verftet for 6,8 mill. kroner, og arbeidstokken skrumpet inn til usle 15 mann. De fleste av oss havnet på FMV. Dette var noen år før oljekrisen og FMV hadde fortsatt mye å gjøre.

Men trådene tilbake til det gamle skipsbyggingsmiljøet er der fortsatt: Gamle «Hvaler» pynter opp i verkstedhallen og Nicolaysen jernvarehandel er med som viktig støttespiller i restaureringsarbeidet. Nicolaysen var god å ha også for 30 år siden.



Gjennom Intercom'en lød det ofte et fortvilet rop fra lageret: «Det ær'nte flere skruær igjen, ring Nikkolaisen!» Og Nicolaysen sviktet aldri!



*Gammel presse. Denne gamle pressa skriver seg fra skipsbyggingstiden. Helt sikker er vi ikke, men her sto i alle fall tidligere en gammel presse. Denne er i full drift og blir ofte brukt.*



## «Nu kan sommergjestene bare komme!»

Maskinistene våre, Jan og Ole, er aktive på mange fronter: Jan har både hus og hytte å holde vedlike når han ikke er på Seut og jobber. Ole restaurerer det gamle barndomshjemmet sitt og gjør store oppdagelser; for hva kan ikke gamle loftsgulv skjule av skatter under en isolerende masse av sagflis?

Egentlig er det ikke noen sensasjon å kunne fortelle at et falmet nummer av Fredriksstad Blad fra juni 1936 dukket frem under sagflisen. Sagflis og sagmugg ble i gamle dager brukt som isolasjonsmateriale, og aviser var et lett tilgjengelig underlagsmateriale. Overraskelsen var derimot stor da det viste seg at avisen inneholdt en lang artikkel om Hvaler! Allerede i mellomkrigs-

og løpere og nyinnredet værelse for unge gutter som vil bo billig! Eller kanskje dette landlige tilbudet passer bedre: «Et rolig sted, med godt stell, med kuraut og høilukt, men ikke lenger unna enn at man hver kveld om man lyster, kan ta en svingom på hotellet».

Trafikken på og til Hvaler er viet spesiell oppmerksomhet: «Nytt av året er at Harald Ellefsen, Skjærhalden, har satt

**Skjærhalden  
Badehotell**  
— Innehaver: M. HILBERTSEN —

**Sesongen åpnes 10. juni.**

Feriér i år på Hvaler. — Bo i år på Badehotellet.

Øl og vinrett. Førsteklasses kjøkken. Nærmeste vei til badestrand.

Mottar større og mindre selskaper til moderate priser.

Egen tennisbane. — Orkestret „Roy Fox“.

Adr.: Skjærhalden. Tlf. Kirkøy 78.

*Sommeråpent.* Hotellene på Skjærhalden har åpnet for sesongen. Det er mye å lokke med, også egen tennisbane og middagskonsert.

danse med «Hvaler» og «Kirkeø» med to busser. Ved å ta rutebilene i Urdal eller Bølingshavn sparer man tid, undgår lang båtreise - kanskje sjøsyke rundt Røshodet, og får samtidig se noen av de vakre partiene av Kirkeøy. Det er verd å ta en tur med bussene».

Om Hvalerbåtene skriver avisen at «sommerrutene som begynte 20.d.m., er de samme som ifjor. Alle båtene har gjennomgått generaloppussing til sesongen. «Hvaler» har dessuten fått ny kjele og den trange gjennomgangen fra for- til akterdekket er gjort adskillig bredere».

Så nå kunne sommergjestene bare komme, på Kirkøy var man forberedt!

**Skjærgårdshotellet**  
Skjærhalden - Hvaler

Koselige lokaler. Herlig utsikt.

**I. klasses kjøkken. Øl, vin.**

— Stedet for å hygge sig —

Middagskonsert. Jazzband fra kl. 8.30.

Telefon: Kirkøy 100

tiden var det populært blant byfolk å tilbringe sommeren på Hvaler. Nå sto sommerferien for døren og under overskriften «Nu kan sommergjestene bare komme» inneholdt reportasjen «et og annet fra og om et Oslo-fjordens sommerparadis».

Sommerreportasjer fra Hvaler hvert år er noe vi kjenner til, men denne fra 1936 inneholdt spesielt mange nyheter etter det vi skjønner. Hoteller og pensjonater sloss om å gjøre seg attraktive for sommergjestene. Man lokket med flere vindusplasser, en stor, flott motorracer, nye tapeter

igang bilruter fra Skjærhalden både til Bølings-

havn, Urdal og Stafsetangen i korrespon-

**Skjærhalden.**

Husk rutebilen der stadig korresponderer med båtene fra Urdal og Bølingshavn.

Telefon Kirkøy nr. 40.

*Ny rute.* Et alternativ til å ta båten, er ta bussen fra Urdal og Bølingshavn. Det ble sommerturistene minnet på i annonseform.



D/S "HVALER" Fredrikstad - Hvaler	1)	2)	3)	4)
1892 - 1920 <sup>1)</sup>				
1934 - 1936 <sup>2)</sup>				
1936 - 1953 <sup>3)</sup>				
M/S "HVALER" <sup>4)</sup>				
1953 - 1965 <sup>4)</sup>				

**Poststempler.** Illustrasjonen viser stemplene og tidsrommet de var i bruk på «Hvaler». Stemplene er av typene 3- og 4-rings og «Kronet posthorn». (Illustrasjon fra boken om posten i Fredrikstadsområdet.)

## «Hvaler» - et ambulerende brevhus

**Fra 1892 til 1948 var «Hvaler» et dampskip (D/S). Fra 1948, da dieselmotor ble installert, et motorskip (M/S). Men «Hvaler» hadde også den offisielle betegnelsen «ambulerende brevhus».**

På skrivebordet til postmester Rolf Ulrud står faglitteraturen pent på rekke. -Denne boken burde du ta en titt på, sa den hyggelige postmester en dag vi stakk innom. En tynn trykksak ble trukket frem. Tittelen var tung og saklig: «Posten i Fredrikstadsområdet 1647 - 1995. Frimerker, stempler og postnummer». Forfattere: Ragnar Abrahamsen og Erik Mathisen. Av trykksaken gikk det frem at «Hvaler» tidligere var et såkalt ambulerende brevhus. Snakk med en av forfatterne så får du vite mer, var beskjeden vi fikk med på veien ut.

Ambulerende brevhus! En merkelig oppkonstruert betegnelse som sikkert få utenom postbransjen kjenner til. Tidligere postmester Ragnar Abrahamsen ble kontaktet. Han kunne posthistorien på rams: - Ambulerende brevhus var motstykket til landfast brevhus. Posten ble den første tiden bragt rundt med mer eller mindre tilfeldig skyss. Da

postforsendelsen kom i organiserte former, ble statens ordning den at posten skulle sendes med faste rutegående samferdselsmidler. Postførende dampskip ble et viktig ledd i forsendelseskjeden, og altså et ambulerende brevhus. Skipet måtte ha stempel, men stemplet var uten dato, derfor måtte også posten sidestemples med den viktige datoen på land ved et passende landfast brevhus. Det flytende posthuset var også viktig for publikum der det ikke var posthus. Ved å møte opp på bryggen da postskipet

kom, kunne man få ordnet sine postsaker ombord, forteller Abrahamsen.

I Fredrikstad-distriktet var det forøvrig mange postførende dampskip. Ordningen opphørte gradvis i takt med opprettelsen av bussruter og faste posthus på land. Boken Hvalerpostens historie av Ulf Hjarðar gir flere interessante opplysninger om «Hvaler» som ambulerende brevhus: «Hvaler» tar fra starten av over postbefordringen til Kirkøy og Sandlandet 3 ganger ukentlig. Båten får et 3-rings stempel nr. 36 i 1893. Først i juli 1934 fikk «Hvaler» et 4-rings

stempel nr. 424, og i mai 1936 kronet posthorn stempel med betegnelsen D/S Hvaler. I 1953 fikk båten betegnelsen M/B Hvaler. Godtgjørelsen var fra starten av kr. 1000, ombord- og ilandføring inkludert. I takt med at arbeidsmengden økte ble også godtgjørelsen justert oppover slik at den f.eks. i 1920 var på kr. 2,50 pr. mil, skriver Hjarðar. Det er noe uklart om hva slags mil det dreier seg om.

Hvis du er interessert i Hvalerpostens interessante historie så ta kontakt med kulturkonsulent Kjell Bothne i Hvaler kommune.

## Fest i gamle lokaler

**-Vi må ha julebord, sa maskinist Ole brått før jul i fjor. Sammen med maskinist Jan inviterte han Nils, Ulf, Eivind, Eine, Jan, Ottar, Torgil, Sverre, Ole, Christian og eventuelt andre som måtte dukke opp til ekte skipskost i maskinverkstedet.**

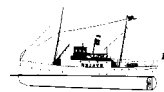


drikkevarer og noe godt til å ha i små glass. Kunne man ha det bedre?

«Alle er vi interessert i fartøyvern, men foreløpig banker vi bare rust av jern». «Flinke gutter på skroget banker, slik at «Hvaler» snart kan lette anker». Stemningen steg raskt til oppunder taket. Skjult diktekunst boblet opp i takt med synkende væskemengde i kjele og flasker: «Ved bordenden sitter han Nils med sin julepils».

«Han sitter og mimrer om gamle dager, mens gassen fra Oles erter romler i våre mager». Så dukket plutselig Rune fra Westek opp. Hva foregikk i hans gamle lokaler? Hadde det alt spredt seg rykter på by'n om at det var fest på gamle Seutelvens Verksted? «Stor fest i hans gamle lokaler, sitter gjengen som sliter med gamle «Hvaler». «Nå som flaskene snart er tomme, kan Skipskontrollen bare komme».

Til langt på kveld satt vi der, mimret og så tilbake på et begivenhetsrikt år. For begivenhetsrikt hadde det virkelig vært med økende sponsorstøtte og stadig flere medlemmer på venneforeningens liste. Fremtiden for gamle «Hvaler» ser lys ut - enstemmig vedtatt!



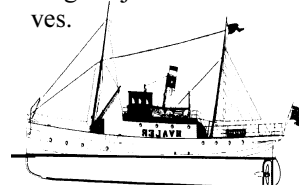
# Lysventil eller koøye?



*Lysventil. Er det lysventiler eller koøyer vi ser øverst på skipssiden? På maritimt norsk vil vi helst si lysventiler. På «Hvaler» har vi lysventiler både med og uten lokk. Hvis det er fare for at lysventilen kommer under vann ved krenkning eller stor sjø, da skal lysventilen*

oppHAV til å få et maritimt uttrykk oppkalt etter seg.

Det maritime språk er en merkelig blanding av historie og lokal forvrengning. Det er derfor ikke til å undres over at til og med media der språket er verktøyet ofte går i surr når episoder med tilknytning til sjøen skal beskrives.



**De fleste maritime ord og uttrykk som vi bruker stammer fra utlandet. Utenlandske ord og uttrykk er blitt fornorsket eller omskrevet. De har ofte også en forunderlig opprinnelse.**

Skipsfart er en internasjonal bransje. Det å knytte kontakt med andre mennesker og kulturer har som oftest vært lettest å gjøre over havet. Vestlendingene hadde for eksempel til langt opp på 1800 tallet, før veiutbyggingen og jernbanen for alvor tok til, langt bedre kontakt over havet med De britiske øyer og Europa enn med Østlandet.

De fleste maritime ord og uttrykk som vi i dag benytter oss av stammer fra Nederland og England. Det var disse ledende sjøfartsnasjonene Norge hadde mest kontakt med

på 1400- og 1500- tallet da handelen over havene virkelig skjøt fart.

Men vi har også importert merkelige ord og uttrykk fra Danmark. «Koøye» er et slikt uttrykk. Det er den gamle dansk-norske betegnelsen på de runde vinduene du finner i skipssiden på «Hvaler». Så kan man spørre seg hvorfor et maritimt uttrykk stammer fra et så tvers gjennom landsens dyr som den danske ko? Kanskje det har noe å gjøre med at den runde fasongen ligner på et kuøye?

På norsk vil vi helst bruke ordet lysventil. Det er lettere å forklare. Ventil er avledet av latinske «ventus», vind. Så er det blitt videreutviklet til et uttrykk for et avstengning-instrument for luft, væsker, gasser - eller rett og slett maritimt til en fast eller hengslet lys-/luft-åpning.

På engelsk heter det forøvrig «bull's eye». På de britiske øyer har tydeligvis ikke kua vært et bra nok

## Tørre vafler og «Hvaler»s motordunk

Under fjorårets juletre lå det en tynn pakke, uten tvil en bok. Ifølge merkelappen var det en julepresang til redaktøren. Hva kunne det være? Vanligvis ønsker han seg tykkere bøker i en helt annen prisklasse enn det denne skarve bokpakken måtte representere. Blant husets kvinnelige medlemmer i sofaen var spenningen stor da pakken ble åpnet.

«Tørre vafler - og annen elendighet» var navnet på det tynne bokverket. Riktignok er redaktøren glad i «slaskete» vafler, ja faktisk noe av det gladeste han er i til kaffen, men dette var mystisk. Var det en bok full av vaffeloppskrifter? -Slå opp på side 34, lød det unisont fra sofaen. Overraskelsen var stor da det på se 34 sto følgende å lese om «Hvaler»s motordunk:

«Dieselmotoren på gamle «Hvaler» hadde en særegen dunking. Nå ønsker ildsjelene bak restaureringen å gjenskape denne lyden. Er det noen som har et lydbånd av denne, eller kanskje den finnes som lyd på film, spør Christian Mohn. På tråden-redaksjonen kan formidle kontakt».

Vi husker det godt: En tid før Glomma-festivalen for noen år siden gikk vi ut med nettopp en etterlysning av motorlyden til «Hvaler». Den populære «På tråden»-spalten i Fredriksstad Blad, utdrag nå altså samlet i en pocket-bok, ble brukt. Det er mange kreative sjeler i Stiftelsen D/S Hvaler og plutselig dukket idéen om å bruke «Hvaler»s skorsten på stiftelsens stand. Med lyd i skorstenen regnet vi med at folk ville strømme til i store mengder. Skorstenen kom på plass etter mye besvær. Den forble imidlertid taus: Vi fikk dessverre ikke napp på vår etter egen oppfatning glimrende idé. Heller ingen fra stiftelsen ble beordret inn i skorstenen til å lage motorlyd.

Men kjære leser og venn av «Hvaler»: Vi er fortsatt interessert i om noen kan ha et opptak av lyden i en eller annen sammenheng!

### Takk...

Vi takker firmaet Hans Petter Pettersen Dagligvarer på Skjærhalden for økonomisk støtte som har gjort det mulig for oss å sende denne sommerhilsen til «Hvaler»s venner.





# Når du er klar så hoiær du!

Forts. fra side 1



**Hjemmegjort.** Essen er av egen konstruksjon. En del av en tank duger bra. I bunnen er det montert en ventil og oppe i essen en rist og en ring som samler kullene. Hele konstruksjonen hviler på tre ben. Enkelt og greitt. Birger bruker mye av sin fritid på «Hvaler». Her justerer han lufttilførselen for å få opp varmen i kullene.

Birger har funnet en gammel tang med rar fasong. Er det en gammel tang som tidligere er blitt brukt i forbindelse med klinking? Den egner seg i alle fall perfekt til å hente den glødende naglen fra essen med og tre den inn i naglehullet. -Nei, ikke på langs! Grip hodet på tvers det er bedre, sier Nils, som i sine unge år også drev med klinking. Det har vi fortalt om tidligere.

I essen freser det. Trykk-

luften kommer visst i «klæddær», noe som mange påstår at hvalerstrømmen også gjorde de første årene. Ventilen i bunnen av essen blir justert. Det tar for lang tid å varme opp kullene. En skjærebrenner tilfører litt juksevarme på toppen for å få opp temperaturen skikkelig. Er det riktig type kull, tro?

Den største klinkhammeren havarerer og trenger tydeligvis en



**Sjefsklinker.** Øreklokker med antenne og Lynvinge-solbriller kvalifiserer til sjefstittel. Birger har lang erfaring fra forskjellige fagområder og arbeidsplasser. Han håndterer klinkhammeren med stor dyktighet. Med en roterende bevegelse staker han opp naglen i hullet og former et avrundet hode på yttersiden

overhaling. Den lille hammeren krever større innsats fra klinker Birger. -Motholder klar, hoi Ottar til Birger på yttersiden. Per-Arild har tredd naglen i hullet og Ottar presser motholderen til skipssiden. Nils vokter essen og Eivind vimser hit og dit og bistår der det trengs. Christian stresser med kameraet for å forevige det historiske øyeblikk fra best mulig vinkel. Det går seg til etterhvert. Vi er endelig

igang med klinkingen.

Birger satser på «rotasjonsprinsippet». Han vil lære opp flest mulig i klinketeknikken slik at det blir muligheter til å bytte på de forskjellige jobbene. Klinkelaget denne historiske dagen består av sjefsklinker Birger Carlsen, motholderaspirant Ottar Blekken, naglegutt i voksen alder, Per-Arild Andersen, og essepasser i cap og anorakk, Nils Bankerud.



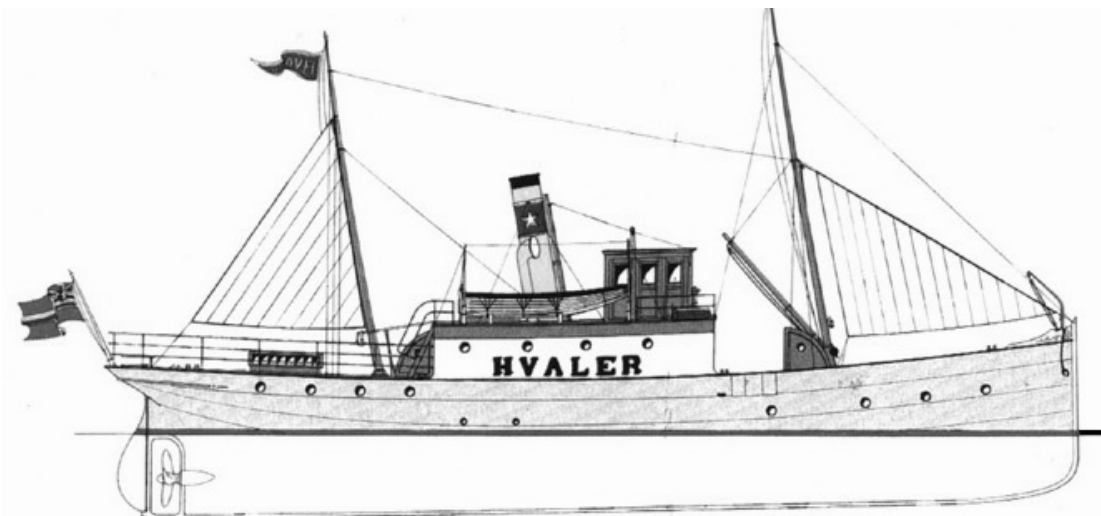
**Naglepasser.** Nils leter etter nagler blant glødende kull. Vi prøvde først å tre naglene gjennom hullene i platen du ser ligge i essen og så legge den på ringen, men da klarte vi ikke å få opp temperaturen på naglene. Det er viktig at essen står nærmest mulig arbeidsstedet av hensyn til temperaturen på naglen. Den skal ligge rett under smeltepunktet.

**Mothold.** Per-Arild og Ottar jobber på innsiden. Per-Arild, tidligere «værstekæll» fra planlegningskontoret, har tredd naglen inn i hullet med tangen. Ottar legger hele sin tyngde på motholderverktøyet. Det er hengt opp i en kjetting for å lette arbeidet. Legg merke til alle naglene i lasken. Den dekker skjøten mellom to plater. Platene er midlertidig skrudd sammen med skruer for å lette klinkingen og holde fasongen på skroget.





# VELLYKKET ÅRSMØTE OG TEMAKVELD



**Den 20. april i år holdt D/S Hvalers venner årsmøte på H. M. Munchs Café og Brasserie på Stortorvet i Fredrikstad. Det var gledelig nok 26 medlemmer og venner som møtte opp. Det ble valgt nytt styre i venneforeningen.**

Alle 3 i det sittende styret tok gjenvalg samt at det ble foreslått 2 nye styre-medlemmer. Alle ble valgt ved akklamasjon. Det nye stryket i venneforeningen ser ut som følger:

Ulf Støa	Leder	valgt for 1 år
Anne-Marie Olsen	Kasserer	valgt for 2 år
Eivind Wiklund	Sekretær	valgt for 2 år
Ole Jelstad	Styremedl	valgt for 2 år
Birger Carlsen	Styremedl	valgt for 1 år

## Økende antall medlemmer

I tillegg ble regnskap for 2000 samt status i bank-beholdninger og medlemstall for 2001 gjennomgått. Antall registrerte medlemmer pr. april 2001 var 282 og antall betalende medlemmer var 231. Det ble også vedtatt vedtekter for D/S Hvalers venner. Under eventuelt kom det mange gode forslag og saker fra salen som både venneforeningen og stiftelsen skal jobbe med framover.

## Vellykket temakveld

Etter årsmøtet ble det avholdt temakveld for venneforeningens medlemmer, andelseiere i stiftelsen og andre spesielt inviterte. Temaet var selvsagt restaureringen av "Hvaler" men hele arrangementet hadde et maritimt særpreg. Kvelden startet med en presentasjon av restaureringsarbeidet, glimrende framført av leder i stiftelsen D/S Hvaler, Ottar Hval Blekken. Deretter var det klart for servering av skikkelig og vel tilberedt sjømannskost; erter, kjøtt og fleesk. Godt drikke hørte også med. Den maritimt interesserte revy- og sangartisten Alexander Hermansen

stilte velvillig opp og underholdt med Evert Taube- og sjømannsviser.

## Skal lage Hvaler-vise

Vi i venneforeningen og stiftelsen sier mange takk for det, og håper vi kan gjenta dette en annen gang. Alexander gjentok også et løfte om at han skal lage en vise til "Hvaler" når båten igjen er klar for å trafikkere farvannene rundt Hvaler og Fredrikstad. Etter at det faste programmet var ferdig fortsatte praten. Historier om og med "Hvaler", spørsmål og forslag til restaureringsarbeidet var det mange av rundt bordene. Alt i alt et meget vellykket, interessant og hyggelig arrangement med mange framførte, god mat og drikke og god underholdning. Vi i stiftelsen og venneforeningen er enige om å gjenta suksessen neste år, og håper like mange stiller opp. Takk til dere alle for interessen dere viser.

## NYE UTSTILLINGER

Vi har lenge hatt et ønske om å kunne presentere restaureringsarbeidet, stiftelsen og venneforeningen på en bedre måte. Christian Mohn laget tegninger, og med god hjelp fra en kyndig snekker har vi nå 4 flotte utstillingsstativer. Det første av disse ble satt opp i Rådhuset på Skjærhalden i påsken.

## Kornmagasinet på Hvaler

Representanter fra stiftelsen var til stede skjærtorsdag og påskeaften og det var stor interesse for utstillingen. Utstillingen vil i sommer stå i kornmagasinet på Skjærhalden og vi håper mange vil komme for ta den nærmere i øyesyn. For nærmere informasjon om utstillingen, ta kontakt med kulturkonsulent Kjell Bothne i Hvaler kommune.



# Akterdekket 1967

**Bilder er vår sikreste dokumentasjonskilde. Vårt rekonstruksjonsarbeid baserer seg derfor først og fremst på gamle bilder når vi ikke har noen sikre andre kilder å støtte oss til.**

Dette bildet «fant» vi på Sjøfartsmuseet i Oslo. Vi har sett nesten tilsvarende bilder tidligere, men dette er noe skarpere og bedre når det gjelder å få et glimt av akterdekket. Bildet er riktignok fra 1967, men vi finner det likevel interessant. Hvis trykken er god kan du blant annet skimte nedgangskappen til aktersalongen samt lederen opp til brodekket på styrbord side. Dessuten



vises fire lysventiler på babord side i aktersalongen.

Slik «Hvaler» fremstår nå har aktersalongen bare tre lysventiler på babord side til aktersalongen. En nøyere besiktigelse av det nå-værende skroget viser at det må være sveiset inn en ny plate på babord side helt akter

etter 1967. Da det ble gjort unnlot man

tydeligvis å montere den ene lysventilen.



## Styret i Stiftelsen D/S Hvaler

Stiftelsen D/S Hvaler ble etablert i 1993 for å ta vare på og gjenskape verdier knyttet til vår unike kystkultur. Restaureringen av passasjerbåten «Hvaler» er stiftelsens første og viktigste oppgave. Styret i stiftelsen består for tiden av følgende medlemmer:

Ottar Hval Blekken, stiftelsens leder  
Jan H. Arntzen, styremedlem  
Kjell Bothne, «  
Christian Mohn, «  
Tove Thøgersen, «  
Eine Wiklund, «  
Ulf Støa, « venneforeningens representant



**Stiftelsen D/S Hvaler**  
Postboks 907 – 1670 Kråkerøy  
Telefon 69 31 90 75

## Skal dette panelet fases, tro?

**Gamleskipper Eine Wiklund har vært en tur på afrikakysten i skipperoppdrag og arkitekt Per Bjar er en travel mann. Men en dag i den «stille uke» lot det seg endelig gjøre å samle de to kapasitetene til en styrehusprat.**

Det gjaldt detaljer som for eksempel fasing av paneler og bord. Mye ble avklart, men den del spørsmål forble uløste. På en del punkter må vi derfor anta en løsning. Den baserer vi på Eines hukommelse og Pers faglige kunnskaper. Dessuten en rekke bilder

og tegninger av sammenlignbare fartøyer fra rundt 1948.

Når det gjelder treverk ombord så har vi også begynt å tenke på materialer til dekket og hvordan det skal legges. Men dette er et tema som vi skal komme tilbake til i et senere nummer.