

Stiftelsen D/S Hvaler

Nr. 1

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

Juni 2000

Årsmøte i D/S Hvalers venner

Hva som
skjedde
på årsmøtet
kan du lese på

Side 5

Hvalers manøver- søyle stjølet



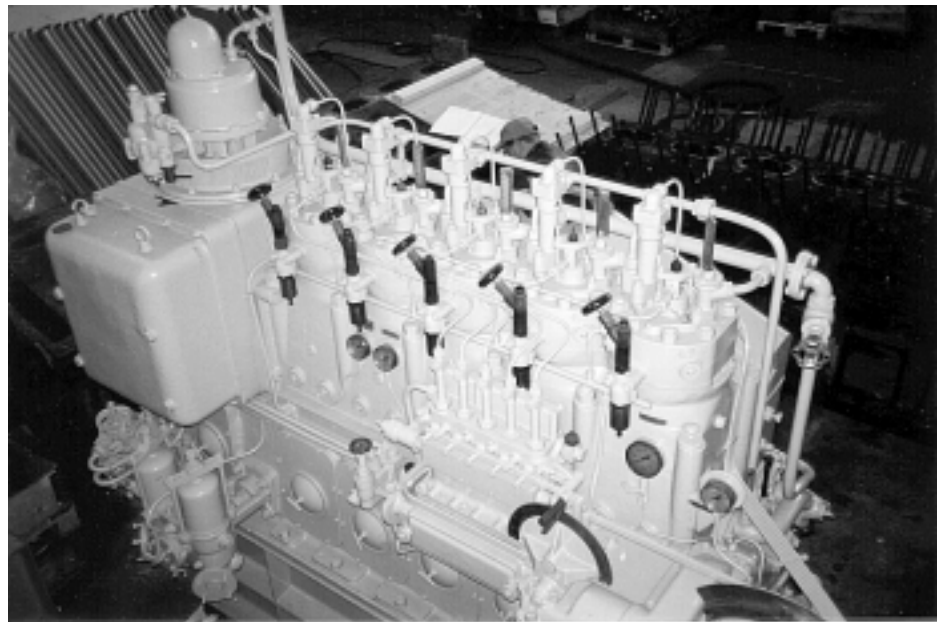
Frektheten
kjenner ingen
grenser

Side 2

Styrehus & Røkesalon

Dykk i et
gammelt
tegningsarkiv.
Mer på

Side 9



Som ny: Motoren er 50 år gammel, men fremstår som ny. Bildet viser en motor med 5 sylindre. Til venstre sees kompressor og innsugningsmanifol. Videre kan også skimtes viktige detaljer som sylindertopper/sikkerhetsventiler samt startventiler. (Foto: Ole H. Jelstad)

«Hvaler» får ny motor

«Hvaler» får ny motor! Den gamle grovrestaurerte motoren har etter nøye eksaminering fått karakteren «ikke godkjent» av våre maskinkyndige. Stiftelsen har lenge vært på

Gjennom bekjente fikk stiftelsen kontakt med privatpersoner i Trollhättan som ga oss adresse og navn til folk i det lokale fabrikk-miljøet. Stiftelsen tok kontakt og fikk vite at det på Chalmers tekniska högskola i Göteborg befant seg en 50 år gammel Nohab Polar dieselmotor bygd i Trollhättan. Denne

motoren skulle være temmelig lik den som sto i «Hvaler». Vi fikk også vite ved henvendelse til Chalmers at den hadde stått som utstillings- og demonstrasjonsmotor ved skolen, men at den nå var returnert tilbake til Trollhättan på grunn av plassmangel. Her skulle den befinne seg hos

jakt etter en tilsvarende motor som en nødløsning hvis den gamle motoren ikke lot seg gjøre å bruke. Vi har hatt lykken med oss. En helt utrolig historie.

Wärtsilä som har overtatt Nohab.

Vi fikk etterhvert oppsporet motoren. Wärtsilä viste seg å være en meget hyggelig samarbeidspartner og lot oss få overta motoren for 50 000 kroner! For virkelig å understreke hvor gunstig denne prisen er,

Forts. side 3

Arbeidet med «den gamle» er ikke bortkastet Se side 4



Motorkraft og andre gode drivkrefter



Å restaurere en gammel, ærverdig rutebåt tilbake til 1948- standard og utrustning byr på mange spennende og tålmodighetskrevede utfordringer. I

Stiftelsen D/S Hvaler har vi i etter hvert gjort oss en del erfaringer i så måte.

I vårt nyhetsbrev av juni 1999 kunne vi med en viss stolthet fortelle at vi var i ferd med å flytte inn i eget lokale for å restaurere båtens fremdriftsmaskineri. Vi fulgte dette opp i vårt nyhetsbrev også i desember. Så skjedde det sørgelige at vi - fordi eiendommen skulle selges - måtte fraflytte dette lokalet. Til vår lykke ble det ledig et svært godt egnet lokale på Seut Industrier, nærmest vegg i vegg med det lokalet der skrogarbeidet utføres. Så skjedde det utrolige at vi også lykkes i å oppspore en mer en 50 år gammel, men «ny» motor av samme fabrikat som «Hvaler»s opprinnelige motor. Vi er svært glade for den generøsiteten motorfabrikken Wärtsilä (tidligere Nohab) i Trollhättan viser vår stiftelse ved å overlate oss motoren til en anstendig pris. I skrivende stund venter vi på at Toll- og Avgiftsdirektoratet også innrømmer oss toll- og avgiftsfritak, slik at vi slipper denne «kjedelige» merkostnaden.

Vi gleder oss ellers over at skrogarbeidet fortsatt går fremover som det skal. Vi er i ferd med å etablere et samarbeid med Aetat og videregående skole om opplærings-tiltak som innebærer at dette arbeidet skyter ytterligere fart.

Per Bjars arkitektkontor i Fredrikstad utarbeider i disse dager korrekte arbeidstegninger for styrhuset basert på omfattende rekonstruksjonsarbeid, slik at vi nå også kan starte byggingen av dette.

Venneforeningen får stadig nye medlemmer. I forrige nyhetsbrev hadde vi en oversikt over venneforeningens medlemmer. I denne utgaven bringer vi en oversikt over andelseiere. Vi minner om at det er god plass til flere vennemedlemmer og andelseiere. Vi ønsker også kontakt med interesserte som kan jobbe dugnad med oss. Det er nok av oppgaver både for fagskolerte og for oss som ikke er det.

I stiftelsens postboks lå det en dag en særdeles hyggelig og sjarmerende hilsen fra Mr.& Mrs. W. Jacobsen fra USA - han opprinnelig fra Herføl, hun fra Brooklyn N Y. Vi deler svært gjerne denne historien med dere.

God sommer!



Eivind Wiklund

Manøversøyle forsvunnet!

Det er utrolig hva folk kan få seg til å stjele! For en tid tilbake forsvant manøversøylen til «Hvaler».

Den sto innerst i en krok i utstys-containeren vår på Seut som bruker å være forsvarlig låst. Det styrker oss i troen på at det kan være en eller flere med kjennskap til forholdene på stedet som har vært på ferde. Tyvene kan ha kommet seg inn i oppholdsrommet vårt, funnet nøkkelen til containeren og skaffet seg tilgang på denne måten.

Manøversøylen kan sammenlignes med en maskintelegraf, men fungerer på en litt annen måte. Vi hadde den med oss i fjor både på Trebåtfestivalen på Skjærhalden og Glommafestivalen i Fredrikstad der den trakk mange interesserte til



standen vår. Som venn av «Hvaler» ber vi deg innstendig om å holde øyne og ører åpne i håp om at den kan dukke opp!

Vi som jobber hardt med å få «Hvaler», denne ærverdige sjøens veteran, på vannet igjen til beste for distriktet, er dypt skuffet over at det finnes krefter som forsøker og ødelegge dette verdifulle arbeidet.

Oppdaterte internettsider



Vår travle internett-

redaktør, Eivind Wiklund, melder om nye oppdaterte internett-sider. Vi har spesielt lagt vekt på å få fylldige og forklarende bildetekster til våre bilder, sier Eivind som også minner om adressen. Følg med oss på

www.normark.no/dshvaler/index.htm



Ny motor.....

Forts. fra side 1

kan vi fortelle at en ny påhengsmotor på 40 hk koster omtrent det samme!

Motoren har en sylinder mindre en den gamle, men våre maskinkyndige mener at det ikke spiller stor rolle: 5 nye og spreke sylindre utgjør omtrent det samme som 6 gamle og utslitte! I faktaartikkelen finner du forøvrig de viktigste tekniske data på motoren.

En utolig historie! Her har vi altså fått tak i en helt «ny» motor og sparer dermed en masse kostnader

og anstrengelser ved å slippe og sette istand den gamle! Restaureringsarbeidet har dermed tatt langt skritt videre.

Historien har også ført til at vi har fått god kontakt med hyggelige folk i verkstedmiljøet i Trollättan. Stiftelsen står nå foran en viktig utfordring i å få fullfinansiert innkjøpet. Vi har allerede mottatt en god del støtte fra næringslivet, men vi trenger fortsatt støtte.

fakta

50 år gammel - og splitter ny

* Motor: 5 syl. Nohab Polar M45-E. Siste dieselmotor som ble bygget av denne typen hos Nohab, Tollhättan, Sverige. Byggeår 1950.

* Ytelse: 250 hk ved 520 omdr./min. Stempeldia.: 180 mm. Slaglengde: 300 mm. Drivstofforbruk: Antatt 800 liter i døgnet på full fart.

* Kjøling: Cylinderblokk og cylinderdeksler er spesiallaget for saltvannskjøling.

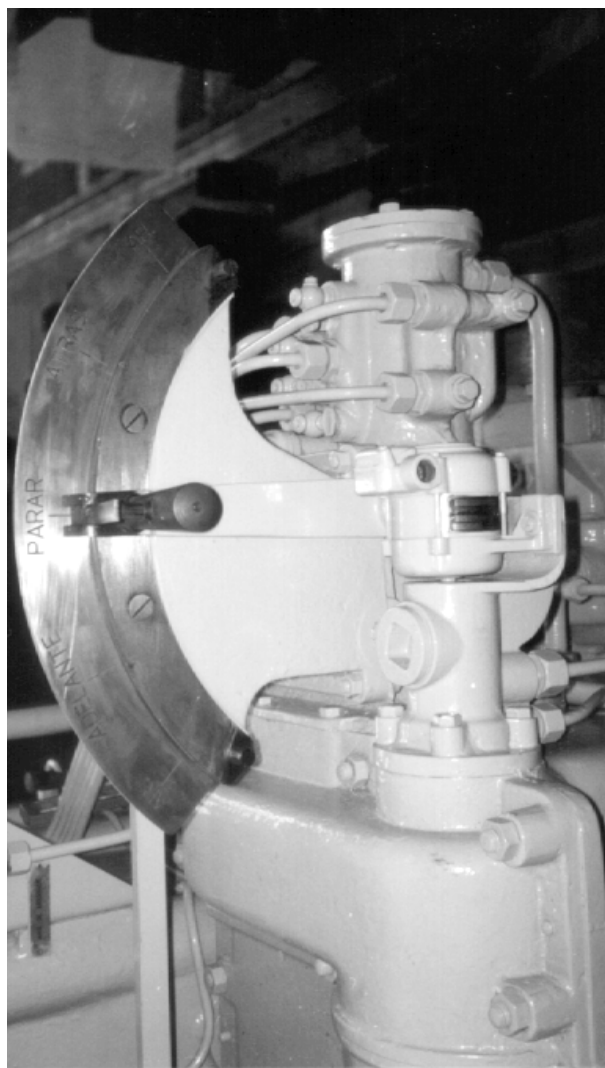
* Bruk: Motortypen er spesialkonstruert for bruk i fiskefartøyer. Mange leveranser til Island og Chile.

Motoren har vært startet, men aldri installert. Total gangtid under 10 timer. Den har stått på Chalmers tekniska högskola i Göteborg og er blitt brukt i undervisningssammenheng. Motoren har også vært utstilt på fiskerimesse i Spania. Alle navneskilt, instrumentbetegnelser og instruksjoner er originale og står på spansk.

Motoren er forøvrig helt lik den som har stått i «Hvaler» bortsett fra at den bare har 5 sylindre mot 6 sylindre i «Hvaler»s tidligere motor.



Innvendig: Bildet viser den innvendig tilstanden til motoren. Her er det rent og fint. Motoren har som nevnt et annet sted en total gangtid på under 10 timer. (Foto: Ole H. Jelstad)



Startmekanismen: Motoren er direkte omkastbar som kan sees av starthendelen. Den viser start forover (adelante), stopp (parar) og start akterover (atras) (Foto: Ole H. Jelstad)

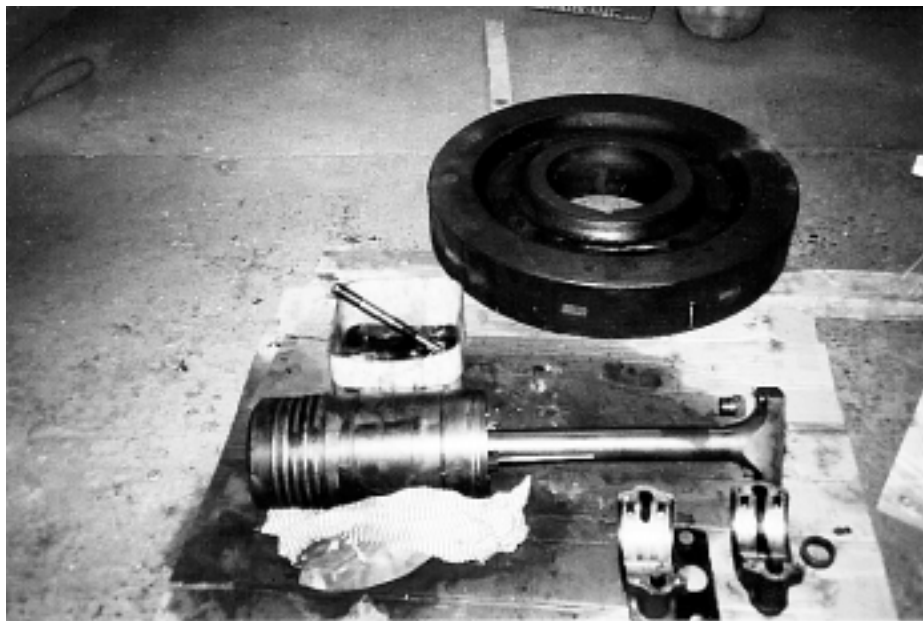


Arbeidet med «den gamle» ikke bortkastet

Arbeidet med den gamle motoren har ikke vært bortkastet. Det er alltid nødvendig å ha deler i reserve, selv til en ny motor. Den gamle motoren skal derfor plukkes helt fra hverandre, delene nøye kontrolleres og det som er brukbart taes vare på og vil bli brukt til reservedeler.

Det har over lengre tid vært nedlagt et betydelig arbeid med den gamle motoren. Først var Harald Henriksen og gjengen hans i sving med en «grov-restaurering», så ble motoren flyttet inn i vårt nye maskinverksted på Seut. Her har maskinistene Ole H. Jelstad og Jan H. Andersen overtatt og er nå i gang med å plukke motoren fra hverandre.

- Vi må sammenligne de gamle delene med delene til den nye motoren for riktig å kunne avgjøre tilstanden, sier Ole og Jan. Overflatetilstanden til de bevegelige delene er viktig. Og fordi diameter og slaglengde på de to motorene er den samme, trekker de spesielt frem deler som stempeler,



Reservedeler: Stempel og lager fra gammel motor. Tilstanden til disse delene ser bra ut og er godt egnet til reservedeler. Bildet viser også det gamle svinghjulet til «Hvaler» som skal avbalanseres og brukes på den nye motoren. (Foto: Ole H. Jelstad)

foringer og lagre som viktig å ta vare på. - Men vi må også ta hensyn til at den gamle motoren egentlig er en stasjonær industrimotormens den nye er en ren marinemotor, forklarer maskinistene.

Vi har også deler fra den opprinnelige motoren som sto i «Hvaler». Den sto demontert i en vekstehall på FMV. Her er det neppe stort som kan brukes, mener Ole og Jan. Og å lete land og strand rundt etter manglende deler blir

for kostbart og for omfattende, for ikke å si umulig. Deler som ikke kan brukes kan heller selges og gi oss inntekter.

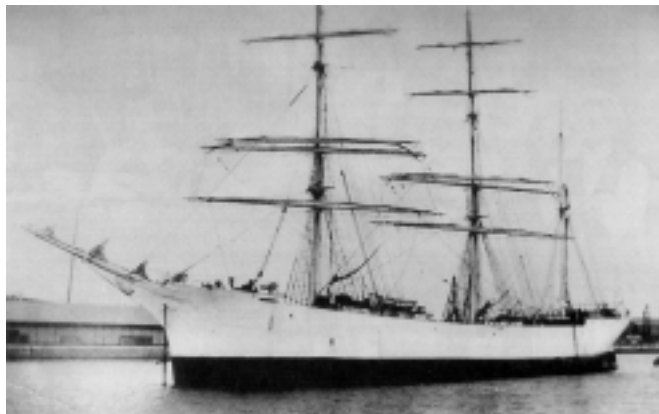
En annen og viktig side ved det arbeidet som nå foregår er at her får man et godt innblikk i hvordan en 50 år gammel dieselmotor er konstruert og bygd opp. - Sammenlignet med de to «high tech» motorene som styres fra en PC ved hjelp av elektronikk som jeg har i Nordsjøen, er «Hvaler»s motorer som fra en helt

annen verden! Her overvåkes og styres motoren ved hjelp av måleinstrumenter plassert rundt om på motoren. Vekten er et annet kapittel. Seks tonn veier den gamle motoren. En moderne motor med samme vekt vil sikkert kunne gi ti ganger flere hestekrefter, mener Ole. Men både han og Jan synes det er veldig interessant å jobbe med de gamle motorene. Det gir virkelig perspektiv på tilværelsen for de to erfarene maskinistene.

Visste du...

... at Anton Edvin Pettersen var skipper på «Hvaler» i tidsrommet 1933 til 1935. Før disse årene var han en tid 1. styrmann på barken «Pehr Ugland». Barken ble bygget i Skottland i 1891, ett år (!) før «Hvaler», og var i hvalereie fra 1920. «Pehr Ugland», Norges siste skværrigger i oversjøisk fart, ble solgt til opphugging som leker i 1937.

Kilde: Hans Kristian Rød og Ulf Hjarðar: Pehr Ugland - Norges siste skværrigger i oversjøisk fart. Elva forlag 1993.





D/S Hvaler ved brygga på Skjærhalden rundt 1915

Årsmøte i D/S Hvalers venner

Referat fra årsmøtet 5. april 2000

1. **Åpning av årsmøtet** ved Ulf Støa. Det var ingen innsigelser på innkallingen til årsmøtet.

Antall fram møtte: 14. Valg av møteleder: Ulf Støa. Valg av referent: Eivind Wiklund

2. **Ulf Støa orienterte om venneforeningens medlemstall.** Antall registrerte medlemmer er 234 og antall betalende medlemmer 195. Det har en vært en positiv utvikling i medlems-tallene. Videre orienterte Ulf om venneforeningens banksaldo.

3. **Stiftelsen har besluttet å kjøpe en "ny" hovedmotor til "Hvaler".** Dette er en omtrent identisk AtlasPolar dieselmotor, som den som sto i "Hvaler". Motoren befinner seg nå i Trollhättan i Sverige. Ole Jelstad, som sammen med Jan H. Andersen, er ansvarlig for maskineriet i restaureringsarbeidet, orienterte om den nye motoren. Stiftelsen har fått opsjon på motoren, og det samles nå inn sponsormidler. Det ventes også på endelig klarering fra toll myndighetene for å kunne ta motoren over grensen. Ole fortalte videre at det dreier om en komplett motor, som ikke har vært kjørt i det hele tatt. Han mente at deler fra den gamle motoren kan brukes. Det ble vist bilder av den nye motoren, og Ole forklarte om detaljer på bildene.

Torgil Johnsen, som sammen med Nils Bankerud, jobber med skroget, fortalte om arbeidet som er gjort. Det er tatt ut en del plater og også satt inn nye. De to skrogarbeiderne regner med å fortsatt ha en del arbeide igjen på skroget før de er ferdige. Det blir nødvendig å bytte en del av platene samt flere spanter.

Styremedlem i stiftelsen, Jan H. Arntzen, som også er leder i Norsk fartøyvernforening, snakket om de antikvariske vurderinger som gjort, m. h. t. restaureringen av "Hvaler". Han kom inn på at riksantikvaren stiller krav til utførelse og korrekte detaljer for slike prosjekter som "Hvaler". Han redegjorde videre for et endret syn på veteranfartøyer fra bevaringsmyndighetenes side. Riksantikvaren og andre myndigheter ser nå viktigheten av å bevare veteranfartøyer, som fortsatt er i flytende forfatning. Tidligere var fokus satt på heving og bevaring av sunkne fartøyer.

Årsmøtet ble avsluttet med enkel bevertning. Over en kopp kaffe og en kakebitt, gikk praten livlig om det videre arbeidet med "Hvaler". De som er involvert i arbeidet fikk flere spørsmål om detaljer i restaureringen, samt tips om personer som kan ha viktige opplysninger om båten.

Fredrikstad 05.04.2000.

Eivind Wiklund, referent.



Andelseiere

«Denne listen er ajourført etter gamle lister. Det kan derfor være en mulighet for at noen er uteglemt. Dersom du eller Dere har andelsbrev og ikke står oppført på listen, ta kontakt med Ottar Hval Blekken på telefon 69 31 90 75.

ANDELSEIERE

Advokatene i Vægtergården
Andresen John T.
Andresen Roar
Anstem Steinar
Arntsen John M.
Arntzen Bjørn, Tannlege
Arntzen Egil
Arntzen Ivar
Arntzen Jan H.
Arntzen Johnny

Bakkevik Jan Erik
Betongservice A/S v/R.
Gretland
Bilet Laila
Bjercke Alf R.
Bjørnson Georg
Bjørnulf Foto Sentrum A/S
Blekken Ottar Hval
Borg Technology a.s.
Bothne Mads Andreas
Bransgård Marie B.
Brock Ingerid Bjercke
Bustgaard Nils
Byom Bjørn
Byom Kåre, Bjørn og Per

Carlsen Birger

Det Norske Veritas
Det Norske Veritas - Moss
Domus City Fredrikstad
Dørum Jacob

Edvardsen Karin
Elgheim Jan
Engebretsen Knut W.
Engedahl Halvard og Trygve
Fagerli Inger
Falck Gunnar
FOBBL
Fortidsminneforeningen
avdeling Østfold v/ Siri
Dahlback

Frantzen Roger
Fredrikstad Røntgen-
institutt
Fredrikstad Sjømanns-
forening
Fredrikstad Stenhuggeri A/S
Fredrikstad turistkontor

Gjensidige Fredrikstad
Gjensidige Fredrikstad v/

Haakensen Åse-Lill
Glenco Tekniske A/S v/
Thorbjørn Bertelsen
Henriksen Bård
Henriksen fam. Kristian
Henriksen Thorger
Herføl Gunnar
Hermansen Herman
Holmquist Ragnar-Sten
Huseiernes Landsforbund
Hvaler SV v/Arild Ådnem
Haabeth Ole

Jacobsen Sigurd
Johannessen Roar
Johansen Astrid
Johansen Erling
Johnsen Erik
Johnsen Sverre

Karlsen Leif A.
Karstad Kristin
Kjølberg Kjell
Kjølstad Jørn
Kristiansen J. H. Ing.
Kristiansen Martha
Krogh Sossen
Krossholm Ole Thomas
Kråkerøy Båtforening

Leister Erik
Lie Trygve
Lorentzen Håkon
Lund Jan Henrik

Malting John
Mangschou Fridtjof
Martinsen Knut
Mathisen Arild
Meum Solveig A/S
Miljø og Klima v/ Olaf
Andersen
Mohn Christian
Mostad Sophie

Nordre Sandøy Velforening
v/Tove Rebnord
Norli Egil A/S
Næss Rolf

Olsen Sigurd v/ Rolf Erik
Olsen

Pedersen Kai
Pettersen Petter Arnt
Pettersens H P Eftf
Pharo Jan Torp
Prøis Finn

Ramberg Knut Erik
Reffsgaard Bjørn og Gerd
Reinertsen Ole
Reza Orient Tepper A/S
Riis Svein
Riis Øivind
Rybohm Freddy A/S
Rød Laila Kjølbo

Schultz Erik
Selmer Olsen Trygve
Skaugerum Jan-Elling
Skjærhalden Bygg A/S
Skaarberg Sverre
Smith Inger
Smith Vetle
Solbakke Rolf
Stavnsborg Kjell

Stelma Ype
Støa Reidun
Støa Ulf
Syversen Egil
Syversen Knut
Syversen Tommy &
Karstensen Finn Staer,
Revisorer

TB Rep. & Service A/S
Thøgersen Roger B.
Thøgersen Tove

Wallentin Yngve
Wiklund Eine
Wilhelmsen August
Winter Kai
Zakariassen Jan Erik
Byggmester AS

Østlie Iver, Bjørnstad
Bjørn, Brusevold Yngvar,
Gundersen Einar, Johansen
Arne Borgarsyssel Museum

Østsiden Trelast- &
Byggevarer A/S v/ Tom
Nilsen

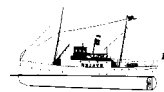
Nye fartøy-vernere

Fra «Hvaler»s store venneliste har to nye personer meldt sin interesse i å jobbe på båten. Begge har lang erfaring i platearbeide og ser frem til å være med og få «Hvaler» på vannet igjen:

Sverre Stafsen har som navnet forteller tilknytning til Hvaler. Han har jobbet på brenneravdelingen ved FMV i 31 år. En del av tiden som formann. Sverre avsluttet sin yrkeskarriere på Jøtul. I 1950-årene var han også ferievikar på «Hvaler» som dekksmann.

Kai Wiklund har også tilknytning til Hvaler. Han har i hele sitt yrkesaktive liv, 45 år, drevet med sveising og stålarbeide. Han har i lang tid også drevet for seg selv. Han har dessuten jobbet på Spigerverket i Oslo. Kai er forøvrig i familie med Eine Wiklund.





Som å bla i en historiebok...

Nils sitter på stillaset og jobber med skroget. Jan er utnevnt til bormester og betjener bormaskinen. På verkstedgulvet står Torgil som «alt-mulig-mann» og leder arbeidet. Det jobbes på det gamle skroget til «Hvaler»!

Vi har hilst på gjengen tidligere. Nils Bankerud, med lang erfaring fra klinking, holder på med å tilpasse den første nye platen på skrogsiden. En omstendelig prosess som tar sin tid. Den gamle platen blir brukt som mal for å få til den rette krummingen og plasseringen av naglehullene.

Jan Andersen er egentlig maskinist, men er så ivrig venn med «Hvaler» at han også har meldt seg på i arbeidet med skroget. Jan kan brukes til litt av hvert og er satt til å betjene søylebormaskinen. Først grovbøres naglehullene. Noen blir brosjet opp og

gjort helt klare slik at platen midlertidig kan monteres på skroget - med skruer. Den korrekte krummingen og de resterende naglehullene blir så nøye tilpasset, platen taes av igjen og Jan gjør ferdig borejobben.

- En sen prosess som krever innsikt, forklarer Torgil Johnsen. Mange av platene på «Hvaler» er også dobbeltkrumme. Det er faktisk bare et lite stykke under overbygningen at platene er helt rette. Dobbeltkrumme plater er vanskelig å gi den rette fasongen med enkle midler. Her må nok kanskje hjelp med bedre utstyr søkes.



Mange naglehull. Jan er en allsidig venn av «Hvaler». Her betjener han bormaskinen sammen med Sverre Stafsengen, en av «Hvaler»s mange venner som har meldt seg til aktiv tjeneste. Det er mange naglehull som skal bores. En god søylebormaskin er derfor en viktig redskap. (Foto: Nils Harald Ånstad)

I takt med at platene skiftes må også spant og dekkbjelker utbedres. Dette for at skroget hele tiden skal holde den rette fasongen, sier Torgil som ønsker flere medhjelpere. Stiftelsen jobber i det hele tatt sterkt for få organisert

arbeidet bedre. Skal vi få fart i restaureringsarbeidet er vi avhengige av å kunne jobbe mer kontinuerlig med flere folk.

Det å jobbe med gamle stålplater er som å bla i en historiebok. En ting er hva den synlige tæringen av platen kan fortelle. Noe helt annet er hva som ligger skjult av struktur og kjemiske stoffer i det gamle stålet. Under ultralydundersøkelsen og arbeidet med skroget har vi bl.a. registrert delaminering av platene. Flammen fra skjærebrenneren har også flere ganger hatt problemer med å slå gjennom platen, noe som kanskje nettopp kan tyde på delaminering. Og delamineringen henger nok mye sammen med hvordan de gamle platene ble valset og produsert.

Hvilke hemmeligheter skjuler de gamle stålplaten? Kanskje det hadde vært en god idé å sende en bit av en 1892-plate til materialteknisk undersøkelse?



Fjerning av nagler: Sverre Stafsengen demonstrerer selvært naglefjerningsteknikk. Naglehodet sitter på innsiden av huden. Først brennes hodet av. Se til venstre på bildet. Deretter slipes resten av slikt at naglen ligger plant med platen. Med passende dor og slegge slåes naglen ut. (Foto: Nils Harald Ånstad)



«En amerikans pike første tur til Norge ombord Hvaler båten»

«Hvaler» har venner over store deler av landet. Det vet vi, og det kan vi se av venneforeningens medlemsliste. Overraskende var det imidlertid å registrere at vårt arbeid med å få båten på vannet er blitt lagt merke til også

på den andre siden av Atlanteren. Torstein W. Jacobsen, opprinnelig fra Herføl, har sendt oss et hyggelig brev der han forteller at «jeg har lest i Hvalers menighetsblad at Hvalerbåten skald bygges op igjen. Sender et par

bilder vi tok på turen vår i 1946, og min kone skriver også litt om hennes opplevelser på turen vi hadde den gang».

Torstein Jacobsens kone heter Clara. Hennes brev på sjarmerende norsk gjengir vi her:

EN AMERKANS PIKE FØRSTE TUR TIL NORGE OMBORD HVALER BÅTEN

Det var en tur i året 1946 og varte til April 1947. Hun kom til Herføl med sin mann, Thorstien Wilfred Jacobsen, som var født her og hadde reist ut som sjømann. Når krigen begynte i de tilige 1940 årene valgte han til og gå i det Amerikanske miletere. Nu når krigen var over vilde han så gjerne ta sin hustru til Herføl for å møte sine forelder, Ole og Alma Jacobsen, for første gang.

Spending var stor for denne unge Amerikanske pike, og særlig til og komme til en gje ute i havgapet. Hun var født og oppvåkst i Brooklyn, N.Y. og var vant med å kjøre trikk og undergrundsbanen.

På fleste av turene mellom øiene og Fredrikstad, var der nok ikke bare folke passasjerer, men der var kuer, griser, sauer og en del høns. Når en gikk forbi dem på frem dekke, måtte en bare hoppe over dem som kuer og di andre la ifra sig. Det luktet ikke så godt heller. Heldigvis hadde vi jo god frisk luft. Der var mange alike uforglente turer.

Så kom den kalde isvinteren, og da var det ikke alltid at Hvaler båten kom frem til Herføl brygge. Da var det stor stas å møte Hvaler båten spark og issejiter på skjærhallefjorden for å ta imot varer med Engedale guttene.

Vi hadde mange fine turer med Hvaler, også mange minder om den tiden vi aldri vil glemme, so Hvaler båten blir aldri glent i våre minner.

Piken er Clara, fruen til Thorstien Wilfred Jacobsen.

Bidragstere og samarbeidspartnere

Oversikt over bidragstere og samarbeidspartnere som gir økonomisk hjelp, praktiske råd og annen støtte til restaureringen av «Hvaler»:

Seut Industrier
 Borg Bryggerier AS
 Arne Nilsen Slepebåtforretning
 Arne Wærstad, kunstmaler
 Byggmakker Huseby
 Falken Redningskorps AS
 Fredrikstad kommune
 Fylkesmannens miljøvern-avdeling
 Hvaler kommune
 Jotun AS
 Kværner Eiendom AS
 Kynningsrud Bj AS
 Mogens Skovborg, skipsportrettmaler
 Møklegaards Trykkeri AS
 Nicolaysens Jernvareforretning AS
 Slettevold Transport AS
 Unger Fabrikker AS
 Westek AS
 Østfold fylke, kulturkontoret
 Østre Hvaler Sjømannsforening
 Øst-Tech AS

100 innehavere av andelsbrev

207 medlemmer i «Hvaler»s venneforening



Kast loss! Dette meget spesielle bildet fra 1946 viser «Hvaler» idet båten legger fra kai ved Blomstertorvet. Legg merke til kajakken som ligger på tvers akter! «Hvaler» fraktet opp gjennom årene mange uvanlige kolli. Er det noen av leserne som kjenner personene på bildet? Hvem eier kajakken?
 (Foto: Torstein W. Jacobsen)



«Styrehus & Røkesalon»

- dykk i et gammelt tegningsarkiv

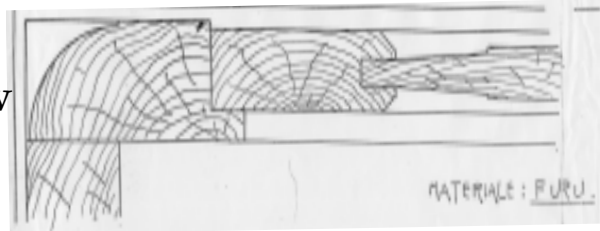
I forrige nummer av vårt medlemsblad kunne du lese om arbeidet med å rekonstruere dekk-/styrehuset. Nå har vi kommet et langt skritt videre med å finne ut mer om detaljer og hvordan styrehuset er utført. Og vi har fått god hjelp.

Utgangspunktet er enkelt, men samtidig vanskelig: Utkastet med dimensjoner redegjorde vi for i forrige medlemsblad. Men hvordan er detaljer og styrehuset egentlig konstruert og bygd opp? Vi skal nesten 100 år tilbake i tiden og til en byggeskikk som var aktuell på begynnelsen av 1900-tallet. Vi måtte derfor finne en tegning av et noenlunde tilsvarende styrehus, men hvor? Ankerconsult ble kontaktet.

Da Glommens mek. Verksted (GMV) ble slukt opp av Ankerløkken-gruppen i midten av 1960-

årene fulgte det gamle tegningsarkivet med. Da så Ankerløkken Verft Glommen tyve år senere måtte stenge porten ble tegningsarkivet tatt godt vare på av Ankerconsult, et nyopprettet konsulentkontor med Audun Kølbel i spissen.

- Bare hyggelig, kom igjen, sa den tidligere kollega, Kølbel, da vi klaget vår nød. Sammen dukket skribenten og en ivrig bedriftsleder med sans for veteranbåter ned i det gamle trearkivet til GMV, blåste støv av gamle tegninger og journaler og lette.



Og vi fant! D/S «Ide-fjord», «Styrehus & Røkesalon», temmelig lik det til «Hvaler», lyste det mot oss fra en gammel arbeidstegning datert 9-1-13. Her kom mål, materialdimensjoner og konstruksjonsdetaljer tydelig frem. Med noen justeringer gir tegningen sammen med fotografier oss et godt grunnlag for å kunne sette opp en arbeidstegning på styrehuset til «Hvaler».

Vi fant også noen andre tegninger som kunne være av interesse i arbeidet med styrehuset. - Kom igjen om et par timer så skal jeg ha noen kopier klare, sa ivrige Kølbel.

Den interessante tegningen viser tydelig

Detalj. Denne detaljen fra arbeidstegningen viser hvordan styrehussiden ved et hjørne er utført. Fyllingen er trappet av og festet til ramtreet i et utfrest spor. Etter bilder å dømme var hjørneavrundingen noe annerledes utført på «Hvaler». Materiale: Furu. (Tegn. utsnitt GMV 9-1-13)

hvordan fyllingene i styrehussidene er felt inn i ramtreet. Dessuten viser den også en annen spesiell detalj; hvordan den hev- og senkbare mekanismen til vinduet i husfronten er utført. Hele hemmeligheten består av rem med huller og en knapp som på et gammelt togvindu.



Erfaren skipper: Med et vaksomt blick og et godt grep om knaggrattet loser Rolf Schrader «Hvaler» trygt gjennom skjærgården. Schrader var skipper fra 1935 til 1963. Bemerk påkleddingen: dobbeltspent jakke, slips og på hodet rederiluen.

Ratt, manøversøyle og benk

Utrustningen i styrehuset på «Hvaler» mot slutten av 1940-årene var spartansk. Her fantes ingen moderne elektronikk, lys eller lydsignaler, kun det mest nødvendige som ratt, manøversøyle og en liten benk.

Det store knaggrattet av jern krevde sin mann. Et sinnrikt system av kjettinger, wire og jernstenger overførte svingkreftene fra rattet til rorsegmentet på rorstammen. Segmentet var en del av en sirkel og overføringen fra rattet var festet slik at slik at strekk og slakk effektivt ble nøytralisert. Ved hver kursendring raslet rorkjettingen i rennestenen på øverste dekk. En karakteristisk lyd som mange sikkert husker.

På styrbord side av rattet sto manøversøylene. Maskinen på «Hvaler» kunne betjenes direkte fra styrehuset, så noen maskin-

telegraf med svartelegraf i maskinen var ikke nødvendig. «Hvaler» hadde vribar propell så håndspaken på manøversøylene beveget seg derfor over en skala som viste propellbladets vinkel. En omdreiningspak og -måler var resten av utstyret.

Kompasset var montert utvendig på styrehusfronten. Senere ble det flyttet opp på styrehustaket. På styrehustaket sto også tyfonen. En hendedel innvendig på styrehusfronten betjente tyfonen. Denne ble senere flytte over til masten på grunn av den kraftige ulingen.

På akterskottet mot røkesalongen var det visstnok også en liten benk slik styrmannens slitne ben kunne avlastes litt ved behov.

En tåkeday i mars 1968 tok «Hvaler» i bruk radar for første gang. «Den virker til alles tilfredsstillelse», konkluderte dagspressen.

Navigasjons-hjelpemidlene i styrehuset var som vi har sett ikke mange. Inngående kjennskap til farvannet rundt Hvalerøyene samt et godt sanseapparat - syn, hørsel og lukt - var derfor grunnleggende og viktige egenskaper hos skipperen på «Hvaler».



B

Returadresse: Stiftelsen D/S Hvaler,
Postboks 907 - 1670 Kråkerøy

Nyhetsbrevets redaksjon
Christian Mohn (redaktør) tlf. priv. 69 31 92 33
Ottar Hval Blekken, tlf. privat 69 31 90 75
Torje Braadland, tlf. privat 69 15 02 95

Liten båt i stor dokk



«Hvaler» drukner nærmest i den store tørrdokken på Fredriksstad mek. Verksted (FMV). Når bildet er tatt er redaksjonen litt usikker på, men etter detaljer på bildet å dømme er det tydeligvis rett før «Hvaler» hives på land. Bildet kan derfor muligens være fra 1987 da båten ble plassert ytterst på kaien ved tørrdokken. En plass den kom til å ha i nesten 10 år inntil Stiftelsen D/S Hvaler overført den til hallen på Seut.

Tørrdokken på FMV sto forøvrig ferdig i 1960, ble senere utvidet og sto endelig ferdig i 1968. I dokken kunne det da bygges skip på inntil 140 000 tonn dødvekt. Dokken er

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 (ny)
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

Dårlig samvittighet?



Det er din støtte som gjør oss i stand til å restaurere «Hvaler». Har du husket på å betale medlemskontingenten i venneforeningen for 1999? Har du spørsmål eller kommentarer vedrørende medlemskapet, vennligst ta kontakt med Eivind Wiklund, tlf: 69 34 34 46.

Takk...

Vi takker Vesterøy Mat for økonomisk støtte som har gjort det mulig for oss å sende denne sommerhilsen til «Hvaler»s venner.

fortsatt i orden, men etter dagens norm med forholdsvis brede skip er den noe smal for full utnyttelse. (Foto: FMV)

God sommer til alle



Redaksjonen ønsker alle en riktig god sommer. En sommer som gir krefter til fortsatt god opplutning om arbeidet med DS Hvaler