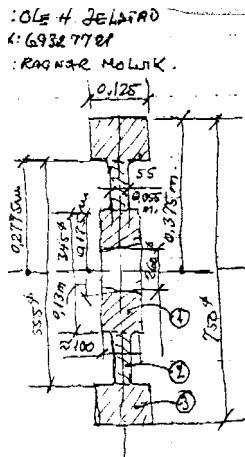


Stiftelsen D/S Hvaler

Nr. 2

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

Desember 2000



Slik beregnes svinghjulet til «Hvaler»

Du finner hele historien på Side 10



Den upraktiske presten

Hva han har med «Hvaler» å gjøre kan du lese om på

Side 8

Solid sponsoravtale på plass

Rett før vårt julenummer går i trykken får redaksjonen en gladmelding som vi selvsagt må dele med alle venner av «Hvaler»: Det er med betydelig glede og stolthet vi nå kan fortelle at aksjonærene i Værste A/S og selve firmaet Værste A/S i Fredrikstad har besluttet å gi Stiftelsen D/S Hvaler omfattende økonomisk støtte.

Avtalen innebærer at vi i løpet 2000 og 2001 vil motta i alt kr 550 000 til restaureringsarbeidet på "Hvaler". Aksjeeierne i

Værste A/S er Brynild Group, Fredriksborg A/S, Fredrikstad Energiverk A/S, Ge Be Eiendom A/S og ICG (Inter Consult Group)

Denne betydelige støtte gir restaureringsarbeidet - igjen - et enormt løft. Vi gleder oss sammen med alle dere andre venner og støttespillere til å ta fatt på et nytt år i arbeidet med å få "Hvaler", denne "erverdige sjøens veteran" i fart hurtigst mulig.



Godbit. Slik ser den nummererte spesialkonvolutten med «Hvaler» ut. Konvolutten er et viktig bidrag i arbeidet med å markedsføre og profilere Fredrikstad. En riktig godbit for samlere.

«Hvaler» kåret til kulturminne 2000

På kulturminnedagen 10. september ble «Hvaler» offisielt kåret til kulturminne i Fredrikstad. Temaet for årets kulturminne var kommunikasjon. Det kom inn

mange gode forslag, men juryen var ikke i tvil da vinneren skulle kåres. Det måtte bli den ærverdige rutebåten «Hvaler», sa juryens formann, postmester Rolf Ulsrud.

Det var Posten, Fredrikstad-avisa Demokraten, Fredrikstad kommune og Fredrikstad Filatelistklubb som sto for arrangementet

og «Hvaler» befinner seg nå på spesialkonvolutt med eget motivdatostempel. En riktig godbit for samlere. Selv om det var mange

sterke kandidater er vi ubeskjedne nok til å synes at vi er en verdig vinner. Som venn av «Hvaler» har

Forts. side 10

Ekspedisjon Nohab Polar

Se side 4



Motorkraft og andre gode drivkrefter



Sjøsetting sommeren 2002 - i drift våren 2003

Vi har nå kommet så langt i vårt arbeid at vi legger frem en fremdriftsplan for sluttgjennomføringen av vårt restaureringsprosjekt. Dette er et resultat av den omfattende og tålmodige dugnadsinnsatsen og ikke minst all den økonomisk og praktisk støtte vi fått fra offentlige instanser, næringsliv, venneforenings- medlemmer, andelseiere etc (ingen glemte)

Vår fremdriftsplanen innebærer at vi tar sikte på å sjøsette skroget sommeren 2002. Etter dette gjenstår mye av de tekniske installasjonene, innredninger etc slik at det vil være realistisk å se for seg «Hvaler» i drift i sitt rette element våren 2003.

For å kunne greie dette må vi ha en økonomi som gjør det mulig å være ferdig med skrogarbeidet i løpet av 1 1/2 år fra nå av. Vi må også finansiere trearbeid, innredninger, teknisk utstyr etc innenfor samme tidsramme. Vi har beregnet at den totale kostnaden for det gjenstående arbeidet på «Hvaler» vil beløpe seg til 1,7 mill. kroner.

Værste A/S som sponsor

Det er derfor med betydelig glede og stolthet at vi nå kan fortelle at aksjonærene i Værste A/S i Fredrikstad har besluttet å gi stiftelsen D/S Hvaler omfattende økonomisk støtte. Avtalen med Værste A/S eiere innebærer at vi i løpet av 2000 og 2001 vil motta i alt kr 550 000 til restaurerings-arbeidet på «Hvaler».

Værste A/S er et relativt nyetablert firma som har kjøpt store deler av det gamle FMV-området i Fredrikstad, der planen er å etablere boliger, næringsvirksomhet, videre høyskoleutbygging etc. Samtidig er firmaet opptatt av å ta vare på og utvikle områdets særpreg som gammelt skipsverftsområde. Det faktum at «Hvaler» er bygget på FMV i 1892 og skal i drift igjen i det samme lokalmiljøet gjør det svært interessant for Værste A/S å inngå en støtteavtale med Stiftelsen D/S Hvaler.

Mer støtte og fortsatt stor dugnadsinnsats er nødvendig. Mer støtte vi så langt har fått - ikke minst den vi nå får fra Værste A/S - gjør at arbeidet vårt får et enormt løft. Vi er nå også i gang med å søke om økonomisk støtte fra Riksantikvaren for 2001, slik at vi kan nærme oss en

fullfinansiering av restaureringen. En annen vesentlig forutsetning for at vi skal lykkes med vårt arbeid er dessuten at dugnadsinnsatsen på båten ikke bare opprettholdes, men økes. Vår oppfordring går derfor til dere alle: Støtt opp om restaureringen av «Hvaler» - ved dugnad, som venneforenings-medlem, andelseier eller på andre måter.



Vi ønsker alle våre støttespillere en god jul og et godt nytt år.

Bidragstyttere og samarbeidspartnere

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

Seut Industrier
Borg Bryggerier AS
AnkerConsult AS
Arne Nilsen Slepebåtforretning
Arne Wærstad, kunstmaler
Byggmakker Huseby
Falken Redningskorps AS
Fredrikstad kommune
Fylkesmannens miljøvernnavdeling
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

123 innehavere av andelsbrev
250 medlemmer i «Hvaler»s venneforening

Gamle bilder etterlyses

Rundt omkring i skuffer og skap finnes det sikkert gamle bilder av «Hvaler». I vårt restaureringsarbeide er vi avhengig av mest mulig korrekt dokumentasjon i form av bilder, tegninger eller god hukommelse.

«Hvaler» skal restaureres tilbake til 1948 utseende. Da fikk båten installert dieselmotor og det ble gjort diverse forandringer i innredningen. Vi er derfor spesielt interessert i om noen kan ha liggende gamle bilder fra innredningen. Forøvrig mottas med takk alt som kan hjelpe oss i å vise hvordan båten så ut i 1948 også utvendig. Lånt

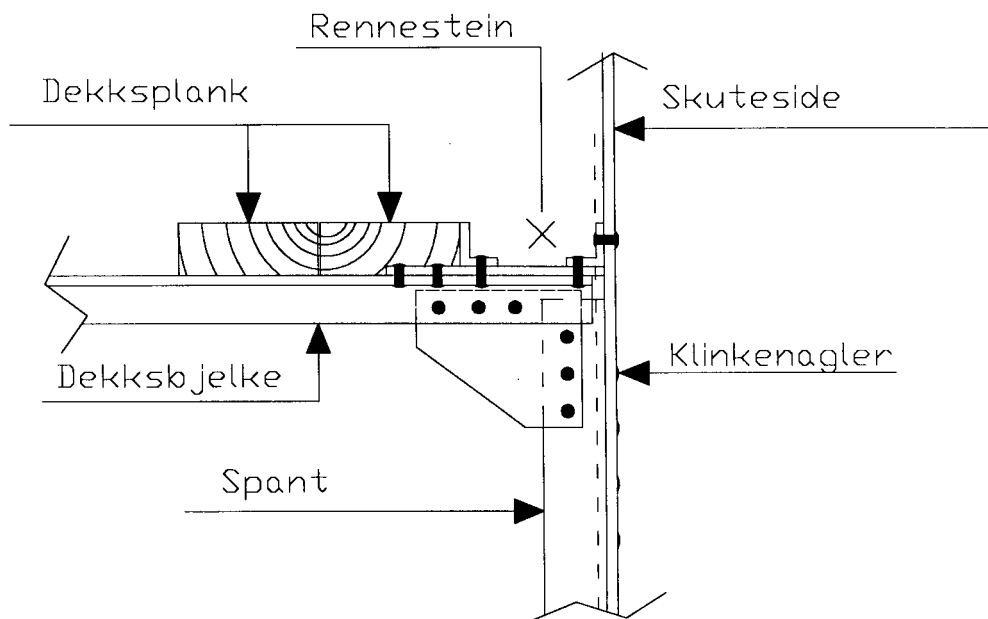
materiale vil selvfølgelig bli behandlet med varsomhet og returnert etter nødvendig registrering.

Stiftelsen overtar varelager

KIS Kran og Industri Service AS har overtatt Westek AS, en viktig bidragstyttere og samarbeidspartner for stiftelsen. I forbindelse med oppryddingsarbeidet ved overtagelsen, har Rune Wesley Hansen overlatt en del av Westeks varelager til stiftelsen. Varelagere utgjør et viktig bidrag til restaureringen av «Hvaler». Vi er Rune Wesley Hansen takknemlig for den store interesse han viser for prosjektet.



Gammel forbindelse utsatt for rust og tæring



DETALJ FRA MS HVALER. FORBINDELSE SKUTESIDE/DEKK/SPANT

Komplisert detalj. Skissen viser forbindelse mellom skuteside, dekk og spant. Detaljen er bundet sammen med nagler da sveising ikke var oppfunnet på den tiden «Hvaler» ble bygget. (Tegning:

Rust og tæring på platekledningen gir ikke alltid det rette bildet av tilstanden til et gammelt skipsskrog. På «Hvaler» har vi gjort oss den erfaring at de gamle klinkede forbindelsene gir et langt bedre bilde av skroget tilstand.

Et godt eksempel på en slik forbindelse er der dekkshjelken møter spantet, dvs. der hoveddekket møter skutesiden. Hvis du studerer medfølgende tegning nøye vil du fort se at dette er en komplisert konstruksjon. Det henger sammen med at forbindelsen er utført i slutten av forrige århundre lenge før

sveisingen var oppfunnet. Klinking var derfor den eneste brukbare måten å lage en slik forbindelse på.

Bruken og avslutningen av det tykke tredekket mot skutesiden kompliserer hele forbindelsen. Tredekket avsluttes av et vinkeljern som danner en rennestein mot skutesiden. Og i rennesteinen er det sjelden ordentlig tørt, her skvalper det som regel vann.

Vi legger også merke til det store antall nagler som er brukt ved dette ene spantet. Legg også merke til at naglen gjennom vinkelen mot dekkshjelken går gjennom tre lag: vinkel, plate og dekkshjelke. Vi kan ikke annet enn å beundre datidens fagarbeidere som

klarte å utføre en slik forbindelse. Idag ville vi med sveising gjøre detaljen på en helt annen og enklere måte som ikke gir så store muligheter for rust og tæring.

En annen interessant konstruksjonsdetalj på «Hvaler» som vi også har merket oss er senterbæren eller kjølsvinet. Den består av to vinkler med et flattjern mellom.

Mange interessante detaljer til tross; det blir et utall skarpe kanter og rom der det lett legger seg skitt og vann. Resultatet kan bli rust og tæring. Slike viktige konstruksjonsdetaljer er mer avslørende for skroget tilstand enn selve platekledningen.

Verdensrekord i klinking

Det er utrolig i hvilke «øvelser» det noteres rekorder. Guinness rekordbok gir en god oversikt. Rent tilfeldig oppdaget vi at også klinkefaget er representert i oversikten:

«I juni 1918 klarte J. Moir, som var ansatt ved skipsverftet the Workman Clark Ltd. i Belfast i Nord-Irland, å slå inn 11 209 nagler i løpet av 9 timer. Mest effektiv var han merkelig nok i sin 7. arbeidstime. Da slo han inn 1 409 nagler, dvs. ca. 23 i minuttet!»

Mr. Moir må ha utviklet en fantastisk teknikk for å kunne klare det imponerende antallet. Han kunne kanskje ha ett og annet å lære oss. Hva sier du Nils Bankerød?



Ekspedisjon Nohab Polar



Norsk-svensk forbrødring. En fornøyd gjeng rett før avgang. Fra venstre truckfører Christer Holm, ekspedisjonsleder Ottar Hval Blekken, kommunikasjonsansvarlig Eivind Wiklund, spesialsjåfør Erik Levorsen, motorekspert Ole Jelstad og kontaktperson ved Wärtsilä Mike Kmec. På lastepanet «hovedpersonen» forsvarlig sikret; 5 syl. Nohab Polar M45-E.

Torsdag 31. august var en merkedag i arbeidet med å restaurere «Hvaler». Den lange nøyre planlagte Ekspedisjon Polar til Trollhättan ble gjennomført uten andre

problemer enn en mindre kommunikasjonsvikt på hjemveien mellom kommandobil og tungtransport.

Ekspedisjonens formål var å hente hjem «Hvaler»s nye motor fra Wärtsiläs fabrikk. Ekspedisjonsdeltagere denne merkedagen var i kommandobilen ekspedisjonsleder Ottar Hval Blekken, motorekspert Ole Jelstad og med fotoapparat, blokk og blyant, Christian Mohn. Tungtransporten var bemannet med kommunikasjonsansvarlig Eivind Wiklund og spesialsjåfør Erik Levorsen.

Studer fotoserien som Bjørnulf Foto har sponset, den gir et godt bilde av hvordan denne vellykkede ekspedisjonen ble gjennomført.



På vei «hjem» Det var følelser i sving da motoren forlot verkstedlokalet hos Wärtsilä. Langt fra alle på stedet var begeistret for salget inntil det ble klart at motoren skulle ombord i en gammel rutebåt som var til restaurering. Da var det enighet om at det var bedre at motoren kom til nytte enn at den kanskje skulle gå en usikker fremtid i møte i et verkstedlokale.



Sponsorsamarbeid. På Seut skulle motoren inn i «maskinverkstedet», og en annen av våre trofaste samarbeidspartnere, alltid velvillige Kynningrud, stilte med mobil kran. Oppgaven med å få plassert den store kranbilen i gunstig løfteposisjon var ikke helt enkel. Motoren skulle løftes fra lasteplanet og svinges 180 grader til den åpne porten.



Centimeterklaring. Med solide rør til å rulle motoren på var det akkurat nok klaring i høyden til at vi med god gammeldags muskelkraft fikk skjøvet og trukket motoren på plass inne i hallen. Nå står motoren vel forvart og maskinistene våre, Ole og Jan, er i ferd med å plukke den fra hverandre for å inspisere og registrere delene.



Solid sikret. Christer Holm og i bakgrunnen Erik Levorsen var nøye med å sikre motoren på lasteplanet. Erik har lang erfaring i tungtransport for Byggmakker Huseby. Hans kunnskaper var av uvurderlig betydning for transporten. 7 tonn på lasteplanet er ikke å spøke med når samtidig tyngdepunktet på lasten ligger forholdsvis høyt.



Bildetekster:

Tungløft. Rundt 7 tonn veier den nye motoren til «Hvaler». Her plasseres den forsiktig på Byggmakker Husebys bil. Firmaet stilte velvillig opp med både bil og sjåfør. Eivind har vært en sentral person i å få organisert dette arbeidet og følger her nøye med at alt går riktig for seg.



Skipsrestaurering - på historisk område

Har du problemer med å finne frem til «Hvaler» og vårt «veteranskipsverft»? Nå er det lettere. Vi har fått montert et henvisningsskilt på en stolpe ved riksveien. Her kjører du inn og befinner deg umiddelbart på historisk område - tidligere Seutelvens Verksted.

A/S Seutelvens Verksted var et resultat av pionerånd og to driftige karers ønske om å skape noe. Smeden Christian Linqvist og hans kollega Mikael Augensen, begge formenn ved A/S Fredriksstad mek. Verksted, mente i 1917 at nå fikk det være nok med jobbing på FMV. De slo seg ned rett syd for Seutelven bro hvor de bygde opp sitt eget verksted med slipp.

Produksjonen var de første årene allsidig med leveranse til industri og



Historisk område. Slik så Seutelvens Verksted ut i 1950-årene. I øverste bildekant ser vi den gamle broen over Seutelven, den nye kom i 1959. Ellers merker vi oss at verkstedhallen nå er utbedret i syd. Beddingen er også fylt igjen og arealet fungerer som lagerplass for containere. Langs utrustningskaien er det god krankapasitet og på platetomten i nord befinner i dag den nye kontorbygningen seg. Den ble satt opp rundt 1970. Helt i syd, mot grensen til Simo, kan du kjøre inn når du skal besøke oss. Her er det satt opp skilt. (Foto: A/S Norrønafly)



Skiltmaker. Harald Henriksen som i fjor jobbet på «Hvaler» for stiftelsen er nå etter et kort opphold tilbake igjen som arbeidsleder. Harald er allsidig og kan brukes til det meste. Her har han ordnet med skilt som viser hvor vi holder til.

anleggsvirksomhet.

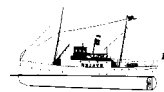
Ingeniør F. Selmer entreprenørfirma overtok verkstedet 1924, omdannet det til et aksjeselskap med leveranser først og fremst til egen virksomhet.

Det er kanskje ikke så mange som vet det, men dette lille verkstedet var blant pionerene på flere områder: Verkstedet var i 1920-årene blant de første til å ta i bruk elektrisk sveising. Småskipsbyggingen blomstret opp og i 1934 leverte verkstedet den første helsveisede tanklektet i Skandinavia. Spesialiteten kom etter hvert til å bli de såkalte paragrafbåter som enkelt fortalt går ut på å bygge båter med størst mulig lasteevne (dødvekttonn), men samtidig med så liten

registertonasje som mulig. Registertonasjen (BRT) er en volumenhet basert på bestemte rom ombord, og danner grunnlaget for beregning av forskjellige kostnader som har med lønnsomheten og driften av skipet å gjøre, eks. bemanning og havneavgifter. Verkstedet bygde i 1960-årene en rekke 499 BRT tankbåter hvor man klarte med diverse knep å øke lasteevnen fra 700 til 1300 tonn dødvekt.

I begynnelsen av 1970-årene kom FMV inn i bildet og leide verkstedet til seksjonsbygging. Leieavtalen ble sagt opp i 1976. En variert industriproduksjon fortsatte, bl.a. kjenner vi til de verdens-

Forts. neste side



Klar til avgang...



Hvalerbrygge: Dette bildet fra 1919 er tatt rett syd for Gressvikbryggen. Hvalerbåtene ligger på rad før avgang. Nå ser det helt anneredes ut her med bryggepromenade og uteservering, om sommeren. (Foto: Carl Normann)

«Ombord på «Hvaler» tok styrmannen klokka opp fra vestlomma; fem minutter før avgang ringte han med skipsklokka på formasten og dypt nede fra skipets indre fornemmer man at maskinen var igang. Båten blir levende og var klar til avgang». Slik skildrer reklamemannen Tormod Ulleberg i en artikkel i Fredriksstad Blad i slutten av 1980-årene en avgang fra byen.

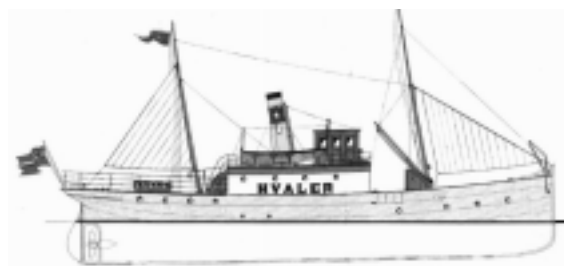
kjente blindflensventiler og spesialinnredning av containere. Seut Industrier ved Kåre Lund og den nåværende eier BNS Contra AS er en av stiftelsens største sponsorer. Seut Industrier har hele tiden vist stor velvilje og gitt uvurderlig hjelp i mange praktiske spørsmål.

Stiftelsen D/S Hvaler holder til i den store verkstedhallen med inngang fra syd. Du er hjertelig velkommen til å besøke oss og å komme med råd og kommentarer. Kanskje er du også interessert i å delta i praktisk arbeide? I vårt trivelige miljø trenger vi dugnadsfolk på forskjellige områder.

Tormod Ulleberg tilbragte mange sommere på Skjærhalden og turen ut med «Hvaler» identifiserte seg som selve den løfterike feriestarten, forteller Ulleberg.

Ulleberg var også levende opptatt av livet på

av hvor de forskjellige båtene, som f.eks «Hvaler», hadde sin faste bryggeplass. «Vi er i en tid langt forut for broer, fastlandsvei og rutebiler, da byens biler var få og ikke vanlig i gatebildet. Det var båtene som helt



elven og langs bryggene og deler farverikt sine inntrykk med leseren. Blant annet var han opptatt

dominerte trafikken mellom byen og sjødistriktene rundt oss», skriver Ulleberg. Vi er

nærmere bestemt i 1920-årene.

Hvor hadde så «Hvaler» bryggeplass rundt 1920? Dette er interessant og kanskje nytt for mange, men da ble faktisk en kort strekning fra Gressvikbryggen og mot Blomstortorvet kalt Hvalerbryggen, ifølge Ulleberg. Før denne tid, fra dengang «Hvaler» ble satt i drift, finner vi bryggeplassen ved Dampskipsbryggen, omtrent der den gamle brannstasjonen lå. Her er «Hvaler» blitt avfotografert mange ganger. Denne plassen måtte forlates da godsåtene «Glommen 1 og 2» måtte ha bryggeplass ved Nordbyskuret, tror Ulleberg.

Fra 1930-årene og utover finner vi så «Hvaler» ved Blomstortorvet, og det er vel plassen her de fleste av oss forbinder med «Hvalerbryggen». Her lå Hvalerbåtene på rekke og rad til opp i 1970-åren og trafikken måtte stoppes for godt. Interessant å merke seg er også at en periode gjorde «Hvaler» en sving innom Tollbodbryggen og Gamlebyen. Anløpet av Gamlebyen var det forøvrig en del uenighet om og det ble ofte rett og slett sløffet. 25. mai 1950 i Fredrikstad bystyre klaget således Angell O. Simensen over at Hvalerbåtene «rett som det var sløffet anløp av Gamlebyen», selv i den travle sommertiden! Klagen er forståelig da dette var før broens dager. Forretningsfører Sandhaug i Hvalerselskapet svarte at reisende fikk ta fergen over til Tollbodbryggen «da det er svært få på Gamlebybryggen i alminnelighet», sto det å lese i Fredriksstad Blad 26. mai 1950.

Det skal bli spennende å se hvor «Hvaler» får bryggeplass når båten igjen kommer i sitt rette element.



«Takk for hyggelig nyhetsbrev..»

Fra «Hvaler»s venn, Torstein W. Jacobsen i USA, har vi mottatt en ny hilsen der han takker for «det hyggelige nyhetsbrev dere sendte oss. Det var både interessant og hyggelig å få vite at dere hadde mottatt både brev og bilde». Jacobsen skriver også at han gjerne vil høre mer fra oss i fremtiden. Det er spennende for prosjektet med en forbindelse på den andre siden av Atlanteren, så vi kommer selvfølgelig til å holde kontakten vedlike.



På vei: Du husker sikkert det forrige bildet vi presenterte fra Torstein W. Jacobsen? Her har «Hvaler» kommet et stykke fra kaien. Bildet fra 1946 er interessant av flere grunner: Vi merker oss spesielt den høye svarte skorstenen med en lufteventil på hver side. Den svarte skorstenen forteller at i 1946 hadde «Hvaler» dampmaskin. Ventilene representerer den eldste «mekaniske» metoden for utlufting av maskinrommet. Den dreibare hetten vendes mot vinden. Utluftingen skjer gjerne gjennom et åpent skylight, eller gjennom lufteventil vendt den andre veien. Merk også bygningen til Fredrikstad Motorfabrikk til høyre på bildet. (Foto: Torstein W. Jacobsen)

«Den upraktiske presten»

Rutebåten «Hvaler» dukker opp i litteraturen ved forskjellige anledninger. Jan Andrew Nilsen skriver i boken «En værstegutt og andre værstinger» om Louis Carl Albert Fyrwald som fra 1938 til 1958 var prest i Vestsiden kirke, først som residerende kapellan og fra 1945 som sogneprest. Fyrwald hadde kontakter på Hvaler, og han var «såre upraktisk», ifølge forfatteren.

Fyrwald fikk ved begynnelsen av krigen en gjenstridig ku i gave fra en bonde på Gol. Kua skulle hentes av Fyrwald personlig på jernbanestasjonen og bringes ombord på «Hvaler» for videre transport til John Bjørk på Håbu der



den skulle være i pensjon så lenge krigen varte.

«Men som den lite praktiske mannen han var, hadde han glemt både tauet til å leie kua med og

den geistlige verdigheten», skriver Nilsen og fortsetter: «Skitt au, tenkte Fyrwald og tok et solid tak i halen på dyret og dro det etter seg gjennom gatene ned til

Vesterelven og D/S Hvaler».

Kapellanen var lenge et samtaleemne på byen etter denne ferden, ifølge Nilsen.



Et godt år for "Hvaler" og D/S Hvalers Venner

Hei alle medlemmer og venner av "Hvaler"

År 2000 har vært et fantastisk godt medlemsår for D/S Hvalers Venner. Vi har i løpet av året kommet opp i 236 betalende medlemmer. Dette er da også det beste "resultatet" vi har hatt på de årene venneforeningen har eksistert. Vi har medlemmer spredt over hele landet, men naturlig nok, er hovedtyngden fra Fredrikstad-distriktet og Hvaler. Men, selv om vi har hatt en god stigning i medlemstallet i år, ser vi et mye større potensial i sjøfartsbyen Fredrikstad og blant de som en gang reiste med "Hvaler".

Vi kommer til å jobbe enda hardere med å verve medlemmer i året som kommer, og oppfordrer også dere der ute til å hjelpe oss med å verve flere medlemmer blant bekjente og venner. Sammen med bladet er det vedlagt et informasjonsskriv om venneforeningen, hvor det også er mulig å tegne medlemskap. Del ut til venner og bekjente! De som ønsker det, kan også ta direkte kontakt med undertegnede på telefon 69 34 34 46 eller på mobil 41 32 20 21.

Rask innbetaling

Vi har også vedlagt giro for betaling av medlemskontingent for 2001. I fjor sendte vi ut giro rundt 1. desember, og før årsskiftet hadde over halvparten av medlemmene betalt inn kontingenten. Vi håper våre medlemmer er like flinke til å betale raskt i år også. Så nær som alt som kommer inn i form av kontingenter blir overført direkte til restaureringsarbeidet på "Hvaler". Vi har selvfølgelig noen administrasjonskostnader, slik som porto, kopiering og lignende, men med villig sponning fra ulike bedrifter, er dette skåret ned til et minimum. Dersom dere er flinke til å betale tidlig, slipper vi også å sende ut påminnelser om kontingenten. Det er porto spart!

Flere jobber på båten

Det har skjedd mye i restaureringsarbeidet i året som har gått: Skrogarbeidene har kommet godt i gang, og flere plater er tatt ut, og nye er satt inn. Vi har i løpet av året vært i Trollhättan og hentet en "ny" motor til "Hvaler". En 1950-modell Nohab Polar Diesel motor, som kun har ca. 10 gangtimer. Denne nye motoren er så lik den gamle som ble satt i "Hvaler" i 1948, at flere av de større delene fra den gamle motoren kan brukes som reservedeler. Vi har også startet jobben med å lage arbeidstegninger på nytt styrhus. Vi har i løpet av året fått flere nye mennesker som jobber på båten. Både på dugnadssiden og i form av arbeidskraft. Og rett før dette nyhetsbladet gikk i trykken, fikk vi en overveldende nyhet om at en tung sponsor kommer inn og støtter oss med et betydelig beløp (Se leder). Vi må få skyte inn at vi økonomisk allikevel ikke er

helt i mål, og at det bidraget vi får gjennom medlemskontingenter blir minst like viktig som før.

Mye skal skje

Vi kan med sikkerhet si, at selv om det har skjedd mye dette året, kommer det å skje enda mer i året som kommer. Jeg oppfordrer derfor medlemmene i D/S Hvalers venner til tenke gjennom, om de kan og/eller har lyst til bidra med noe i arbeidet på båten. Men, som vi har sagt tidligere er ikke noe krav at våre medlemmer skal delta i dette arbeidet. Noen har kanskje også bekjente som de kan forehøre seg med? Det er vedlagt et ark hvor det står litt om hvilke områder vi mangler folk til og telefonnummer man kan ringe. Les dette og del eventuelt ut til bekjente.

I 2001 håper vi å kunne arrangere et treff /sosialt samvær for våre medlemmer. Vi har startet planleggingen av dette, og vil komme tilbake med tid og sted. Alle er selvfølgelig også velkomne til å besøke oss på Seut Industriers område, hvor arbeidet på "Hvaler" foregår. Det er for tiden mennesker til stede hver ukedag på dagen. Ellers har vi også faste planleggings- og dugnadsmøter hver onsdag fra kl. 1700 hvor vi også gjør arbeid på båten.

Se Internettssidene

For de som har tilgang til internett, kan vi også "besøkes" på www.normark.no/dshvaler. Sidene vil bli oppdatert etter hvert som det skjer nye ting i restaureringsarbeidet.

Dersom noen har spørsmål til medlemskapet eller andre ting, ta gjerne kontakt med undertegnede. Telefonnummer er nevnt tilligere i innlegget.

Jeg vil til slutt ønske alle venner av "Hvaler" en riktig god jul og et enda bedre "Hvaler"-år i 2001.

Med vennlig hilsen

*Eivind
Wiklund*

Sekretær og styremedlem i D/S Hvalers venner.



fakta



Svinghjuls- fakta

* Svinghjulet er en viktig konstruksjonsdel som er med på å gjøre kraften fra stemplenes vertikale bevegelse om til en roterende jevn bevegelse.

* Svinghjulet var montert på den gamle motoren som sto i «Hvaler».

* Materiale: Støpejern.

* Diameter: 750 mm.

* Totalvekt: 280 kg.

Svinghjulet til «Hvaler»

Den «nye» motoren til «Hvaler» som vi i september hentet hos Wärtsilä i Trollhättan ble levert uten svinghjul. Det store spørsmål var da om vi kunne bruke svinghjulet til den gamle 6-syl. motoren. Den nye motoren har bare 5 sylindre.

Vekt og svingmoment som er av avgjørende betydning måtte beregnes av en fagperson. Ingen i stiftelsens miljø følte seg i stand til denne kompliserte oppgaven. Det lar seg gjøre å kjøpe en slik beregning, men tanken ble fort forkastet på grunn av kostnadene. Overingeniør Ragnar Molvik fra tidligere FMV ble kontaktet. Molvik

er en erfaren sivilingeniør med et imponerende kunnskapsområde. Den som kjenner hans virke vet at han nyter stor respekt i fagmiljøet.

- Helt i orden, bare kom igjen, sa velvillige Molvik som sto midt i et omfattende oppussingsarbeide hjemme. Han ba om nødvendige data. Maski-

nist Ole Jelstad tok kontakt med Molvik. De to «fant» hverandre med gang. Beregningen var bokstavelig talt i de beste hender; den ble utført på gamlemåten - for hånd.

Molvik kom frem til at svinghjulet kunne brukes direkte, dog med visse forbehold. Vi er dermed i den heldige situasjon at vi er spart for store kostnader.



«Hvaler» kåret til kulturminne 2000

Forts. fra side 1

du med din støtte vært med på å avgjøre at prisen gikk i vår favør: Venneforeningen teller nå mer enn 250 medlemmer. I tillegg kommer en rekke bidragsytere og samarbeidspartnere. Denne massive støtten veide

utvilsomt tungt for avgjørelsen. Viktig for oss er å få rettet oppmerksomheten mot det restaureringsarbeidet som nå forgår i den gamle sveisehallen på Seut. Det er ikke bare snakk om å få det gamle kulturminnet «Hvaler» tilbake på vannet igjen, vel så viktig er det å

holde gammelt spesialarbeide i hevd. Klinking er et slikt typisk arbeide som er på vei til å dø ut.

Prisen og en gavesjekk på 3000 kroner tar vi som et tegn på at restaureringsarbeidet vi driver med blir tatt på alvor, sa stiftelsens

leder Ottar Hval Blekken. Og etter kåringen holdt han et interessant foredrag med bilder i museets auditorium før ferden gikk til Seut og «åpent hus» for interesserte.

Takk...

Vi takker Skjærhalden Bygg A/S for økonomisk støtte som har gjort det mulig for oss å sende denne julehilsen til «Hvaler»s venner.



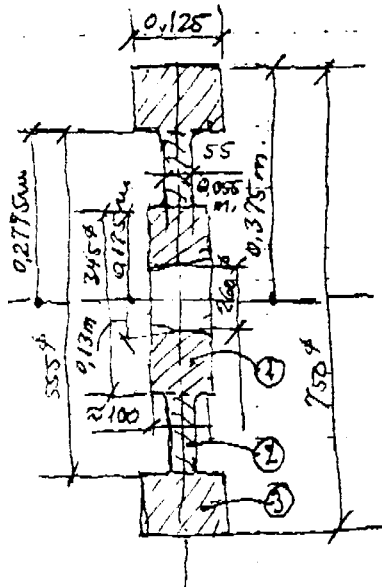
Skjærhalden Bygg A.s

1680 SKJÆRHALLEN

Telefon 69 37 91 29 – Telefax 69 37 98 47



OLE H. JELSTAD
 K: 6932 7781
 RAGNAR MOLVIK.



M/S. HVALER - MOTOR - SVINGHJUL.

BASERT PÅ MÅLSKISSE AV SVINGHJUL I FAX 19/00 BUR VEKT OG TREGHETS MOMENT SLIK:

VEKT. (FORUTSETT STØPEJERN: $\rho = 7100 \text{ kg/m}^3$ FOR ST. JERN MED CA. 3% C).

$$G_1 = (0,1725^2 - 0,13^2) \cdot 0,1 \cdot \pi \cdot 7100 = 28,66 \text{ kg}$$

$$G_2 = (0,2775^2 - 0,1725^2) \cdot 0,55 \cdot \pi \cdot 7100 = 57,93 \text{ ''}$$

$$G_3 = (0,375^2 - 0,2775^2) \cdot 0,125 \cdot \pi \cdot 7100 = 177,28 \text{ ''}$$

VEKT AV SVINGHJUL: 263,87 KG.

≈ TILLEGG FOR HULKIL MELLOM SEKSJONENE × 10,00 ''
 TOTALVEKT CA. 274 KG.

SP. VEKT AV STØPEJERN KAN VARIERE MJE SÅ SANSYNLIGVIS KAN VEKTEN VÆRE CA. 250 KG SOM ANGITT TIDLIGERE.

TREGHETS MOMENT. ($G D^2$).

REGNER HER TREGHETS MOMENT FOR DE TRE SEKSJONENE, ①, ② OG ③.

$$G D^2_1 = 2G(R^2 + r^2) = 2 \cdot 28,66(0,1725^2 + 0,13^2) = 2,67 \text{ kgm}^2$$

$$G D^2_2 = 251,93(0,2775^2 + 0,1725^2) = 12,36 \text{ ''}$$

$$G D^2_3 = 2 \cdot 177,28(0,375^2 + 0,2775^2) = 51,04 \text{ ''}$$

66,07 kgm²

TILLEGG FOR HULKIL (OVER- GANGER) MELLOM ② OG ③ SI SVINGMOMENT AV HJUL ≈ 70,07 kgm²

FORHØDET MELLOM N_e , n , UJEVNHETS-GRAD δ , OG ØNSKET $G D^2$ KAN ZETTES.

$$G D^2 = \frac{K \cdot N_e}{\delta_s \cdot n^3} \quad K \text{ ER KONSTANT FOR 554L-2-TAKT} = 0,7$$

N_e ER EFF. YDELSE = 288 HK =

$n = 10 \text{ RPS.}$

$\delta = \text{UJEVNHETS GRAD.}$

$$\delta = \frac{K \cdot N_e}{G D^2 \cdot n^3} = \frac{0,7 \cdot 288}{70,07 \cdot 10^3} = \frac{201,6}{70070} = \frac{1}{347}$$

SOM ER SVÆRT LITEN VERDI. SVINGHJULET SKULLE DERFOR KUNNE BRUKES FOR DEN NYE MOTOR UFORANDRET, FORUTSETT AT DET PASSER PÅ AKSELKONV. 230-00

x) BØSSLENGDEN ER ANFATT TIL 100 MM. HVIS BØSSLENGDEN ER 125 MM MÅ LEGGES TIL CA. 7 KG. TIL ①.
 MED TOTALVEKT ≈ 281 KG.
 SV. HJUL AS ET TOTAL VILLE VÆRE ≈ 311 KG.

VEIING AV SV. HJUL IKKE NØDVENDIG.

NB! JEG VIL ANBEFALE AT SVINGHJULET UNDERSØKES FOR SPREKKER FØR MONTASJE.

Svinghjulsberegning. Her er mange tall og formler å holde orden på. Molvik konkluderer med at «det gamle svinghjulet kan brukes for den nye motoren uforandret, forutsatt at den passer på akselen». Molvik anbefaler dog at svinghjulet undersøkes for sprekker før montasje.



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

Styrehuset - viktig å få helheten til å klaffe

- Selvfølgelig er jeg positiv til å gjøre dugnadsarbeid på «Hvaler», sier Per Bjar. Vi var i sterk tvil om den travle arkitekt hadde tid til å hjelpe oss med å rekonstruere styrehuset. Men der tok vi grundig feil.



«Legger puslespill». Arkitekt Per Bjar bygger opp og justerer frem og tilbake for å få helheten til å stemme. Rent som å legge puslespill!

Fra sitt kontor ved brygge- kanten på Kråkerøy har han god utsikt til båttrafik- ken på elven. - Min jobb består i tegne bygninger på land, men hobbyen er båt, sier Per og forteller om sommerdager på Skjærhal- den og det første bekjent- skapet med «Hvaler». Som guttepike var han på bryggen og tok imot båten hver gang den stakk innom. Så entusiasmen for

«Hvaler» og livet rundt båten er stort og ekte. Det kommer også klart frem der vi sitter og diskuterer styrehusdetaljer.

- Dette er et puslespill som må bygges opp og

justeres frem og tilbake for å få helheten til å klaffe! Per blar i tegninger, bilder og andre informasjonen som vi har føret ham med. Gjennom vår nyhetsavis har du hatt muligheten til å følge med i utviklingen og det omfattende arbeid som ligger bak det å få tak i informasjonen. Vi er fortsatt interessert i flere informa- sjoner om hvordan styrehu- set fra 1948 så ut. Så har du noe interessant å fortelle så ta kontakt.

Per lager arbeidtegninger

som som skal danne grunnlag for å jobbe med det rekonstruerte styrhuset etter samme prinsippet som det gamle. Det innebærer høyst sannsyn- lig at styrehuset blir bygget opp rundt et slags rammeverk. I dette rammeverket blir det satt inn elementer som kan sammenlignes med dørblader. Materialliste settes opp og arbeidstid beregnes. Men først skal forslaget til arbeidstegning settes opp og diskuteres. Et puslespill, som vi tidligere har nevnt. Så var det å finne et egnet byggested.

- Tenk deg hvilken betydning det vil ha for profileringen av restaurering når styrehuset står ferdig. Det kan f. eks. brukes på Glomma- festivalen. Det vil styrke interessen for prosjektet, sier Per og blir drømmende i blikket.

Et stykke utpå nyåret regner vi med at arbeids- tegning er ferdig og det er klart for bygging. Det skal bli interessant og spen- nende.

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

Gavetips til jul

Vi minner om venneforeningens salg av bilder og andelsbrev. Har du problemer med å finne den rette gaven, burde du vurdere våre gaveforslag der inntekten går til restaureringen av «Hvaler».

- * «Hvaler» på vei inn til Bølingshavn av Arne Wærstad Pris kr 900 ferdig innrammet.
- * «Hvaler» fra 1948. Skipsportrett av Mogens Skovborg. Pris kr 600 ferdig innrammet.
- * Eksklusivt og personlig andelsbrev. Pris kr 1250 ferdig innrammet.