

## 2007 - et spennende år for oss

*Kjære fartøvernere  
og venner*

**Her kommer vi endelig med ny informasjon til dere om status i restaureringsarbeidet.**

Vi beklager at vi ikke slik vi pleier - greide å komme ut med vårt desembernummer. Det er ingen grunn til å legge skjul på at det å miste Christian Mohn også satte oss tilbake i det viktige informasjonsarbeidet, en alltid viktig del av det å jobbe fartøyvern og restaurering.

### **Ny redaksjon**

Vi har nå fått på plass en redaksjonsgruppe som skal forestå det videre arbeidet med informasjonsbladet og annet informasjonsarbeid. Det er gledelig at vi har lyktes i å "bemanne" denne med folk som allerede er viktige, entusiastiske og kunnskapsrike når det gjelder maritim kultur generelt og "Hvaler" spesielt. Torje Braadland er bladets nye redaktør. Han har fra tidligere hatt ansvaret for oppsetting og utforming av avisen. Eine Wiklund, Tor Willy Eriksen og Kjell Bothne har vært aktivt enga-



*Mye kunnskap, stor innsatsvilje og stå-på-humør preger dugnadsgjengen. Dette bildet ble tatt i 2005 og viser øverst fra venstre: Trygve Larsen, klinkeekspert fra Bredalsholmen, Terje Haraldsen, Ole Torp, Torgil Johnsen, Jan Andersen, Ulf Støa, Tor W. Eriksen, Christian Mohn. Under, fra venstre: Ole Jelstad, Øivind Beck Andersen, Bjarne Sildnes, Per-Arild Andersen, Knut Alnæs, Ottar Hval Blekken.*

sjert i restaureringsarbeidet på ulike måter lenge. Redaksjonsutvalget presenteres behørig i neste utgave av informasjonsbladet.

### **Aktivt år**

Vi er på god vei inn det som kan og bør bli et svært aktivt år i vårt restaureringsarbeid. På dugnadssiden jobbes det kontinuerlig og aktivt

med å slutføre boring, bolting brosjing og forsenking på skutesida. Vi slutfører en del viktig sveisearbeid, tanker skal på plass før dekkene skal

Forts. side 5



## Vi, på vår måte!

Det blir som å hoppe etter Wirkola flere ganger når jeg nå overtar som redaktør av nyhetsbrevet etter Christian Moen. Christian levde og åndet for "Hvaler". Det er ganske imponerende hvor mange timer og energi han la ned i å være en aktiv del av Hvaler-gjengen og samtidig ha et våkent øye for viktigheten av å informere medlemmer og Venneforening om "Hvaler" og hva som skjedde med den gamle damen.



Christian gikk bort så altfor tidlig. Vi som sitter igjen og skal forsøke

å føre verket videre, har ikke sjanse til å leve opp til hva Christian fikk til. Men vi lover å gjøre så godt vi kan. Beklageligvis har vi ikke anledning til å bruke fullt så mye tid som Christian på Bladet. På den annen side har vi så avgjort ambisjoner om at det skal bli så leseverdige som mulig. Så langt er det utgitt to fyldige utgaver i året. Den nye redaksjonen har som målsetting å gi et "nyhetsbrev" ved juletider og en fyldigere utgave til sommeren.

MEN: og det er alltid et men. Vi er noen få som har påtatt oss å lage Hvaler-bladet. Skal vi lykkes er vi totalt avhengige av DIN innstas. Små og store historier om vårt fartøy er velkommen. Det samme er bilder. Det spiller ingen rolle om de har vært publisert tidligere eller ikke. Vi er interesserte i det aller meste. Også om historier og opplevelser rundt Hvaler-miljøet.

Det nye redaksjonsutvalget består av (vi skal komme tilbake til dette og presentere medlemmene i neste utgave) redaktør: Torje Braadland, e-post: torje@sarpsborg.net tlf.91531073, Eine Wiklund, tlf. 90910575 / 69326411, Tor Willy Eriksen, e-post: tor-willy@tele2.no, Tlf.: 92605067, Kjell Bothne, e-post: kbothn@online.no Tlf. 95905215 / 69379330

Redaksjonen ønsker små og store bidrag velkommen. Om du ikke er flink til å skrive, spiller ingen rolle. Saken er det viktigste. Redaksjonen hjelper deg gjerne.

Lykke til med vår innsats for "Hvaler". Ikke alle kan skru motor, klinke eller legge dekk. Alle kan delta, hver på sin måte.

Stå på!



## Kongens gull til Jan H. Arntzen

Jan H. Arntzen har fått H. M. Kongens fortjeneste-medalje i gull. Fylkesmann Anne Enger Lahnstein overrakk medalje og diplom på en tilstelning ved Kystmuseet på Hvaler den 18. august. Jan H. Arntzen har 50 års innsats i norsk skole, og over 35 år i ulike kulturorganisasjoner- og institusjoner på nasjonalt, regionalt og lokalt plan bak seg. Han tiltrådte NFFs styret i 1997, og fra 1999 til 2003 var han styreleder. Gjennom sitt omfattende engasjement har Jan H. Arntzen nedlagt et stort arbeid for å øke den offentlige kulturforvaltnings forståelse for fartøyvernet. Gratulerer!



Jan H. Arntzen

## NRK gjorde opptak under dugnadskveld

**NRKs Østfoldkontor i Fredrikstad har vist interesse for vårt arbeide. Under en dugnadskveld i februar var en journalist fra TV-stasjonen til stede og gjorde opptak.**

Journalisten var svært så interessert i vårt arbeide og han fikk en bred orientering. Journalisten fikk også låne med seg et album med gamle bilder av «Hvaler». Nå er vi spente på resultatet, men vi kjenner ikke tidspunktet for sending.

## NFFs årsmøte i Fredrikstad

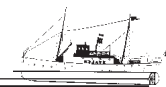
Styret i NFF har vedtatt at årsmøtet for 2007 skal legges til Fredrikstad.

Tidspunktet for møtet blir fredag 5. oktober til søndag 7. oktober 2007.

Det må vi jo ta som en hyggelig utfordring, sier Ottar som understreker at selve arrangementet er det NFF som tar seg av, men vi får jo en "vertskapsrolle" og det blir enklere for flere av oss å delta i programmet. Vi skal vel også vise oss frem -

kanskje midt i dekkleggingen ?

Årsmøtet starter fredag ettermiddag rundt kl. 16.00 – 17.00. Lørdag er det lagt opp til fagseminar på formiddagen og årsmøte på ettermiddagen. Søndag er det som vanlig ekskursjon. Styret har allerede vedtatt at ekskursjonen bl.a. skal inneholde besøk på Ørje. Mer er ikke avklart for øyeblikket. Programmet på søndag varer til og med lunsj.



# NFF informerer

(Utdrag fra NFFs to nyhetsbrev  
hittil i år og annen aktuell info)



## Fredning av Skibladner og Skånevik

Den 2. august ble de to første fartøyene fredet i Norge, Skibladner og Skånevik. Skånevik er en bilferge i stål som ble bygget i 1967 ved Ulstein mek. verksted for Hardanger Sundholderske Dampskibsselskap. Skånevik gikk i ordinær drift som bilferge fram til 2004, og er nå tatt over av Ferjelaget Skånevik. Skibladner ble bygget i 1856 ved Motala Mek. Werkstad for Oplandske Dampskibsselskab og gikk med passasjer- og godstrafikk på Mjøsa. Fartøyet har gjennom hele sin historie vært i Oplandske Dampskibsselskaps eie, og er verdens eldste rutegående hjuldampere i drift. Fredning av Skibladner og Skånevik er oppstarten på Riksantikvarens arbeid med å frede fartøy av særlig kulturhistorisk verdi.

## Ingen øking på statsbudsjettet til fartøyvern

Det er ingen økning på posten for fartøyvern i statsbudsjettet. For 2007 er det foreslått 29 004 000 kr som er det samme beløpet som i 2006. Dette er ikke i tråd med Soria-Moria-erklæringen hvor det sto at tilskuddsmidlene til fartøyvern skulle økes til et stabilt og forutsigbart nivå. Ei heller Kulturminnemeldinga fra i fjor, som sa at Riksantikvarens tilskuddsmidler skulle økes.

I posten for grunnstøtte til frivillige miljøvernorganisasjoner har alle organisasjonene fått en liten økning fra året før. For NFF er det foreslått 1 295 000 kr mot 1 249 000 kr året før.

En gledelig melding er at Kulturminnefondet har fått en økning i sin grunnkapital på 200 mill. kroner, og er nå oppe i 1 milliard kroner. I 2007 vil avkastningen av kapitalen til fondet utgjøre om lag 35 mill. kroner. Økt fondskapital i 2007 vil gi en økt avkastning med rundt 7,5 mill. kroner i 2008.

Verdiskapningsprogrammet vil i 2007 ha 18 mill. kroner til disposisjon. Halvparten av pengene kommer fra Riksantikvarens budsjett, den andre halvparten kommer fra Kulturminnefondet. Kulturminnefondet har dermed 9. mill. kroner av sin fondsavkastning som er øremerket verdiskapningsprogrammet, det vil si at de ikke selv får disponere midlene sine fritt. Skibladner er på Kultur- og kirke departementets budsjett med 400 000.

## Porto Franco valgt ut til verdiskapning

Riksantikvaren har nå valgt ut sju nye pilotprosjekter i verdiskapningsprogrammet for kulturminner. En av dem er Porto Franco – Kristiansands kulturelle frihavn. Her utgjør en samling kulturhistoriske fartøy en museumshavn. Gjennom forskjellige aktiviteter som spenner fra praktisk seilas og kulturhistoriske tematokt til digital formidling og kunstneriske opptrinn, skal

landsdelens maritime kulturarv formidles og oppleves.

## Nasjonal verneplan for fartøy

NFF har sendt inn sitt forslag til mandat for Nasjonal verneplan for fartøy til Miljøverndepartementet. Forslaget til mandat bygger på innspill fra konferansen for nasjonal verneplan for fartøy som ble holdt juni i år. NFF har også bedt Miljøverndepartementet om møte for å diskutere mandatet, og skal sammen med Forbundet KYSTEN møte departementet 14. desember.

## Kulturminnefondet

Kulturminnefondet har nå fordelt midler fra 7. søknadsrunde. Kystkultur har vært og vil fortsatt være et prioritert satsningsområde, og 54 % av søknadene som ble innviglet gikk til Kystkultur. Av disse var 3 fartøyvernprosjekter. NFFs medlemsfartøy LYRA og SKREIEN I fikk begge tildelt midler. Kulturminnefondet opplyser at flere av søknadene som denne gangen fikk tildelinger, var fornyede og forbedrede søknader som ble fremmet på nytt. Dette viser at det nytter å bearbeide søknadene etter avslag.

Kulturminnefondet skal evalueres hvert fjerde år, og Norsk institutt for by- og regionforskning (NIBR) har fått oppdraget. Det er de mer samfunnmessige sider som blir evaluert denne gang, mens de rent antikvarfaglige resultater vil bli vurdert neste gang. Evalueringen skal foreligge 1. februar 2007, og den blir sammen med annet materiale grunnlag for styrets strategimøte 5. mars 2007.

Norsk Kulturminnefond har vedtatt nye satsningsområder for treårsperioden 2007-09. Disse er kystkultur, by og tettsted og landbrukets kulturminner og kulturlandskap. Neste søknadsfrist er 1. mars 2007.

## Nytt trebåtmuseum under planlegging

Det planlegges å etablere et trebåtmuseum med en båtsamling på 80-90 båter i Vollen i Asker. Komité 3 i Asker har gått inn for å bevilge 15 millioner kroner til etableringen. De mener at et trebåtmuseum vil bidra til økt aktivitet i hele Indre Oslofjordområdet, og bli et kystkultursenter for hele regionen. Kommunestyret i Asker er de som til slutt avgjør om kommunen skal gå inn for etableringen.

## Nye medlemmer

Fra 2007 har foreningen 5 nye medlemmer, og består nå av 122 medlemsfartøy. De nye medlemmene er: Seiljakten "Caroline af Sandnes", M/S "Lykken", M/S "Løfjell", B/S "Nøkk" og R/S "Olav Ringdal Jr." (De to sistnevnte ble presentert i forrige utgave av Bladet)





# Fra damp til diesel, loggboknotater

Her har vi utdrag fra loggboken til D/S Hvalers/(M/B Hvalers) ført fra 1936 til 1951. Den er håndskrevet av Rolf Schrader. Hans datter, Elisabeth Schrader Kristiansen, har skrevet ordrett ned historien om "Den gang "Hvaler" gikk fra damp til motor".

## September 1947

Lørdag 13.  
S-bris, overskyet. Vi hadde en del passasjerer. Jeg reiste til Oslo og Henry (Gillerstedt) tok båten ut om ettermiddagen. Det var den siste tur båten gjorde med dampen. Jeg var i Oslo til onsdag. Vi begynte om torsdag ombord igjen. Det var Karl Gillerstedt (far til Henry), Lorang Einarsen, Rober Einarsen, Karl Røte (eg. Karl Karlsen, Røte), Trygve Olsen (sønn av maskinisten Olaf Olsen) og Grønvold (smed Yngvar Grønvold), som brente "kessingen" og "skatene" som skulle ut.

## Oktober 1947

M/B Vesterø tauet oss til Glommens mek i midten av måneden. Jeg skulle være med på verkstedet under reparasjonen. Maskinist Olaf Olsen sluttet 15.12.1947 og maskinist Halvdan Schrader begynte 21.10.1947.

## REPARASJONEN

1Båten ble gjort helt ren innvendig unntatt akterut i bunnen så ble det skiftet 11 plater på BB side: A4, B2, B3, C1 - C4, D3 og en liten bit av C7.

## November 1947 – februar 1948

### November

SB side: B1, B5, C1-C5, D2 - et stykke av D3/1 m og mellom D4 og D5/1 m.

Ny "maskinbedd" ble oppsatt og "bedd" for reverseringskasse under salongdekk, og nytt vannrett skott i forkant av maskinrom. Vanntank på 3 tonn under det nye salongdekk. Den ble støpt tett i bunn og sveiset topp. Alle lugarer ble nå lagt forut, samt en bysse.

Arbeidet tok lang tid. Vi kom ikke på vannet før i begynnelsen av januar 1948.

Fire nye lysventiler ble innsatt i den nye salongen. Det ble brukt plastikkglass. Vi har fått en steamkjele til oppvarming av båten. Det ble en opprettstående sylinderkjele på 4 m<sup>3</sup>. Vi lager en patent til oljefyring som er ganske bra. To nye bunkerstanker, en ny dagtank, en oljetank og en "eskade" tank. Hylsa ble utforet og nye foringer av metall ble innsatt. Nytt rør ble laget



**Rolf Jacob Schrader** f. 17.01.1911 – d. 22.05.1989  
Rolf Schrader førte M/B(D/S) "Hvaler" fra 1935 til 1963. Han var 3. generasjon Schrader som førte denne båten. Hans oldefar var en av initiativtakerne til å bygge båten (1892) Rolf Schrader var 24 år da han overtok ansvaret ombord i D/S "Hvaler" i 1935. Han gikk fra borde i 1963 for å bli skipper på Hvalerfergen II.

med lett balanse. "Kapen" på fordekket ble fjernet, luken ble også tettet. Det ble sveiset inn plater begge steder.

Motoren er en "Polar"

Atlas diesel på 300 hk på aksel, med en omdreining=520.

Aksel og propell er fra Liaaen i Ålesund. Den er 3 vingers, vridbar med oljetrykk i akselen. To oljepumper lager trykket, det brukes bare en av gangen.

## Februar 1948

Søndag 15. februar var vi kommet så langt at vi skulle sette i gang. Det skulle være prøvetur samtidig, men det ble det ikke noe av. Motoren ville ikke starte før ved middagstid, og da maskinen først gikk ville ikke propellen virke. Da motoren ble stoppet og skulle starte igjen ville den ikke gå. Startsliden hadde "skjært" seg fast og ble brutt. Den ble ikke reparert før kl 6 om aftenen. Da virket alt bra. Vi satte Jahren og Liaaen over til byen og tok oss en tur ut til De-No-Fa. Så la vi oss til ved verkstedet igjen.

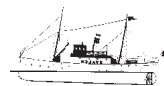
## 16. mandag

Vi skulle starte mandag og Nygård skulle være med på prøveturen, men den ble det ikke noe av. Motoren ville ikke starte før kl 19, da hadde Nygård

Forts. neste side



Her ligger "Hvaler", med nyinstallert dieselmotor, ved kai i Fredrikstad FMV-bygge- sees i bakgrunnen. Overbygget har fått runde ventiler og skorstenen er malt gul. DSet skjedd etter styrevedtak i 1949. Alle selskapets fartøyer med dieselmotor skulle ha gul skorsten. Bildet er tatt våren 1949 eller 1950.



gått hjem. Sliden hadde satt seg fast igjen mandag aften, så da vi skulle starte igjen tirsdag sto maskinen igjen stille, og den ble ikke reparert før

**17. tirsdag** kl 16 og vi gikk til Ed kl 18, vi ankom kl 19.30. Det var is så vi gikk i M/B "Kirkø's "råk

**18. onsdag**  
Det var -9° og klart fint vær da vi startet ruten. Det var is det meste av ruten, men vi var ½ time før ruten i byen. Det var lite passasjerer og last. Vi var i Ed kl. 17.45, altså 1 time før enn med steam.

**19. torsdag**  
-11°, pent vær. Vi går til byen til Glommen mek for å gjøre en del som ikke ble ferdig. Da vi skulle starte hadde sliden satt seg fast, og vi fikk den reparert og gikk ut om aftenen

**20. fredag**  
-7° lett overskyet, stille. Går ruten og ankom byen kl 9, lite passasjerer og last. Vi var i Ed igjen kl 17.40. Isen har drevet bort flere steder, men på fjorden ligger den.

**PS!**  
Merknadene i parentes er gjort av meg, som f. Eks.:  
(sønn av maskinisten Olaf Olsen)

Motoren ser ut til å oppføre seg greit heretter. Jeg ser at sliden går varm i mars og at det kommer en mann fra Ålesund, Liaaen. Ellers står det mye om ismeldinger./ isbrøyting, vær og vind i mars måned i logboken.

*Sandefjord, 14. februar 2007*

**Elisabeth Schrader  
Kristiansen**



## TORGIL 70 ÅR!

**Hvem skulle tro at Torgil Johnsen er blitt 70 år? Når han krabber mellom spanter under dekk og skal neste, eller brenne av, noen "betær". Da ser jeg resultatet av friluftsmannen og turneren Torgil og hvor viktig det er å holde seg i form alt fra yngre dager.**

Torgil er skrogmann på "Hvaler". Første gang jeg så Torgil på "Hvaler" lå han i bunn av båten og felte inn ei plate på 2 m x 1 m x 8 m/m. Det er tung arbeide når attpåtil plata er rett og skulle vært kuet. Da må kiling og varming til, liggende under og inne i båten. Det er blitt mange slike plater for Torgil i årenes løp med restaureringen av "Hvaler". Hans bakgrunn som platearbeider ved FmV og siden mange år i beredningsavdelingen og som utrustningssjef, har gitt ham den kompetanse som skal til for å være skrogsjef på gamle "Hvaler".

Torgil er ikke lett å målbinde, verken i faget eller når han kommanderer "læreguttane" på "Hvaler". Han vet nøyaktig hva som skal gjøres, noe vi "læreguttær" ikke bestandig får med oss. Når han rigger seg til med den røde lua eller grå hjelmen og sveisemaska, skal du være rask med å lukke øya for da kommer sveiseglimtet fort.

At Torgil har humor vet vi alle, og at han skal ha fløte i kaffen vet vi også. For hvis han ikke det får, da straffer han "læregutten" med skittærbe resten av kvelden.

Undertegnede kjente Torgil fra en del år på FmV. Men at vi i moden alder skulle treffes igjen for å dyrke felles interesse med å få gamle "Hvaler" på vannet har nok ikke vært i våre tanker.

Torgil er en av drivkreftene til å få "Hvaler" på vannet, uten han ville nok mye av arbeidet tatt lenger tid eller stoppet opp i perioder.

Selv om dagen har vært vil vi i dugnadsgjengen gratulere med de 70.

**Hilsen "læregutten"**

## 2007 - et spennende år

### Forts fra side 1

lukkes, vi gjennomfører avanserte målinger med tanke på at en framdriftsmaskin skal monteres etter hvert, vi restaurerer rekke-støtter, jakter på lysventiler og planlegger viktig "mønning" av skroget. Hvis alt går etter oppsatt plan og Riksantikvaren - og eventuelt andre vennligstilte velgjørere - gjør hva vi håper og tror, kan vi i 2007 finansiere og gjennomføre restklinking og langt på vei legge de gjenstående tredekk på "Hvaler". Styrhus etter gjenskapte tegninger, år 1948, er underveis. Gutta i maskinverkstedet stuller og steller med vårt klenodium av en framdriftsmotor og løser underveis noen finurlige problemer med akslingen og propellen. Har "Hvaler" fått skikkelig juling i isen, av en tømmerstokk (eller var det skjær ?) en gang på 70-tallet. Eller tidligere ?

Er det noen som fortsatt lurer på hva for eksempel brosjing og forsinking er? Det er også mange andre og gode grunner til å melde sin ankomst til årets årsmøte i venneforeningen. Innkalling ser dere annet steds i bladet. Å delta der gir en god mulighet til å få mer informasjon, treffe andre venneforeningsmedlemmer og kanskje dele egne historier og kunnskaper om "Hvaler" med andre.

*Godt år.  
Ottar Hval Blekken*



# Vi presenterer tre nye veteranbåter

Under nytt fra NFF står det også en oversikt over nye medlemmer. Her presenteres tre av de fem nye medlemmene. De to andre viste vi i forrige utgave av Bladet.

**S/J "Caroline af Sandnes"** ble bygd i 1885 i Kristiansund, og gikk først under navnet "Trine". Båten hadde en typisk jakterigg bestående av storseil, toppseil, fokk, klyver, jager og breifokk. I 1939 fikk den installert motor for første gang. Frem til 1939 gikk den for seil langs kysten med saltfisk. Etter dette gikk den over til å føre rogn, og fikk derav navnet "Rogna". I 1950 gjennomgikk båten en større



ombygning, og den fikk det utseende den hadde da den kom til Sandnes. På 70-tallet var jakten ofte å se i Gandsfjorden under navnet Rogna, hvor den ofte fraktet belegningsstein o.l. Lars Henning Lura og Kjell Hegelstads kjøpte fartøyet i 1997

med formål å restaurere og tilbakeføre fartøyet til seiljakt for kulturformidling. Fartøyet har en lengde på 63,4 fot, og en bruttotonnasje på 46,2. I 2004 fikk fartøyet Riksantikvarens formelle status som verneverdig skip (<http://www.caroline.no/>).



**M/K "Lykken"** ble bygget i 1939, og var et aktivt fiskefartøy i godt over 40 år. Under krigen ble den også brukt til frakt av flyktninger. De første årene ble den drevet fra fiskeværet Skipsnes i Øksnes kommune for fiske i Lofoten, Finmark og på hjemlige felt. I 1952 ble båten solgt til Finmark, og brukt til fiske der fram til 1979. I perioden 1979- 1987 har "Lykken" antakelig hatt flere eiere før den i perioden 1987-1993 ble overtatt av Sør-

Varanger Museum og satt på land. I 1993 ble "Lykken" brakt tilbake til Øksnes og overtatt av Øksnes kystlag. Den har vært flittig i bruk ved arrangementer og turer, og det blir hevdet at båten er blitt et slags symbol for kommunens kulturarv. Båten er ikke bygget om eller endret av tidligere eiere. "Lykken" har en lengde på 11,44m med en ukjent bruttotonnasje (Øksnes Kystlag: M/K Lykken vern og vel).

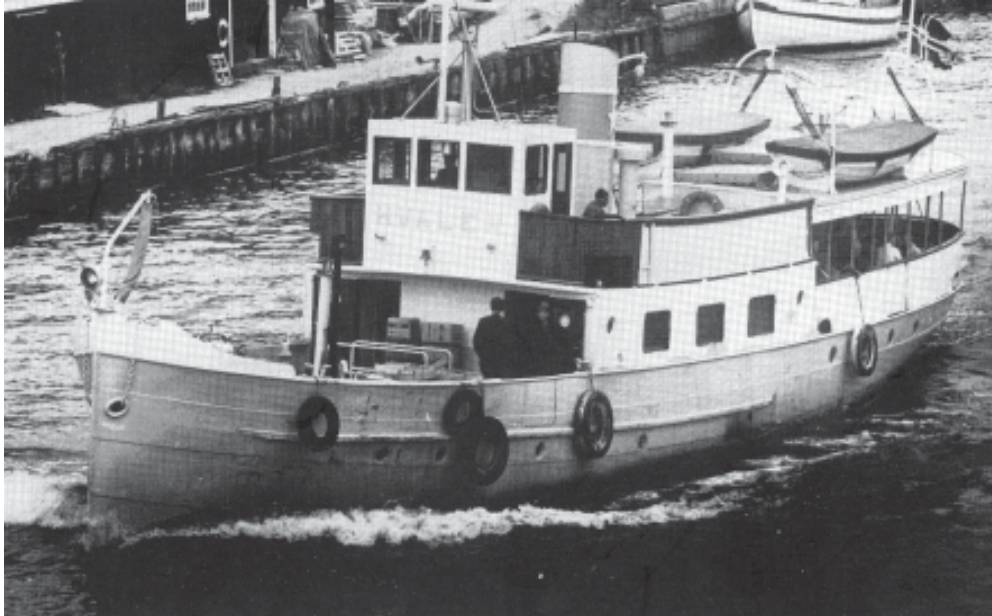
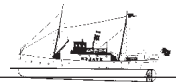
**M/S "Løfjell"** ble kjøpt av Kystlaget ved Sandnes i årsskiftet 2005/2006, og er en gammel sliter som har gått aktiv tjeneste i Ryfylket frem til Kystlaget overtok. Den ble bygd i Bremnes i 1949 av ukjent bygger, og levert som fiskefartøy på Bremnes. I perioden 196X-1977 var den tidvis i fart for Wickmann med motorer. Fra 1977-1981 gikk den i Haugesund, og fra 1981-2006 i Hundevåg i lokal fraktfart. Vinteren 2000 sank "Løfjell" med last ved lastekai, men ble raskt hevet igjen. Den ble kjøpt i 2005 med tanke på bevaring som

fraktestartøy. Båten har en lengde på 50,8 fot, og en bruttotonnasje på 33,18. "Løfjell"

fikk formell status som verneverdig skip av Riksantikvaren i 2006 (<http://home.lyse.net/nesvag/lofjell/>).







Til alle medlemmer i D/S Hvalers venner

Kråkerøy, 21.februar 2007

## Innkalling til årsmøte 2007

Årsmøtet avholdes på Kafé Galeien på Isegran torsdag 19. april 2007 kl. 1800.

- Åpning av årsmøtet
- Godkjenning av innkalling
- Valg av:
  - Møteleder
  - Referent
  - Tellekorps
  - 2 medlemmer til å underskrive protokollen
  - 2 revisorer
  - Valgkomité
- Årsberetning
- Regnskap og revisjonsberetning 2006
- Innkomne forslag
- Valg av styrerepresentanter. På valg er sekretær og to styremedlemmer.
- Orientering om fremdrift i restaureringsarbeidene v. Ottar Hval Blekken
- Eventuelt. Ordet fritt.

**Forslag og saker som ønskes tatt opp bes sendt slik at det er styret i hende innen 10.04.2007.**

Servering av kaffe og wienerbrød. Utlodning av flotte effekter med tilknytning til D/S "Hvaler"

### Velkommen !

Med vennlig hilsen  
på vegne av styret i D/S Hvalers venner

**Knut Alnæs**  
Sekretær



# Viktig målearbeid gjennomført

Da Stiftelsen D/S Hvaler overtok Hvalerbåten var store deler av skroget i en slett forfatning. Mange skrogplater måtte skiftes ut både i dekkshøyde og i skipsbunnen. De aller fleste er blitt tilbakeført på samme måte som de var montert d.v.s klinket, men enkelte steder har det vært nødvendig å sveise.

Dette gjelder spesielt i området under maskinrommet.. Disse inngrepene har ført til at skipets struktur har forandret seg, og det var meget viktig å få kartlagt om disse forandringene var så store at de hadde innvirkning på motorens plassering i forhold til propellhylse, gear og motorfundament.

## Ny motor

I tillegg til dette er det også anskaffet en ny motor, riktignok

av samme fabrikat, men med en sylinder mindre. Før selve målingene i skroget var det viktig å sjekke om toleransene på selve propellakselen og rorhylse lå innenfor det akseptable. Innvendige målinger av propellhylse og utvendig på propellaksel, som ble utført med mikrometer, viste at alt var innom de toleranser det er krav til.

## Siktelinje

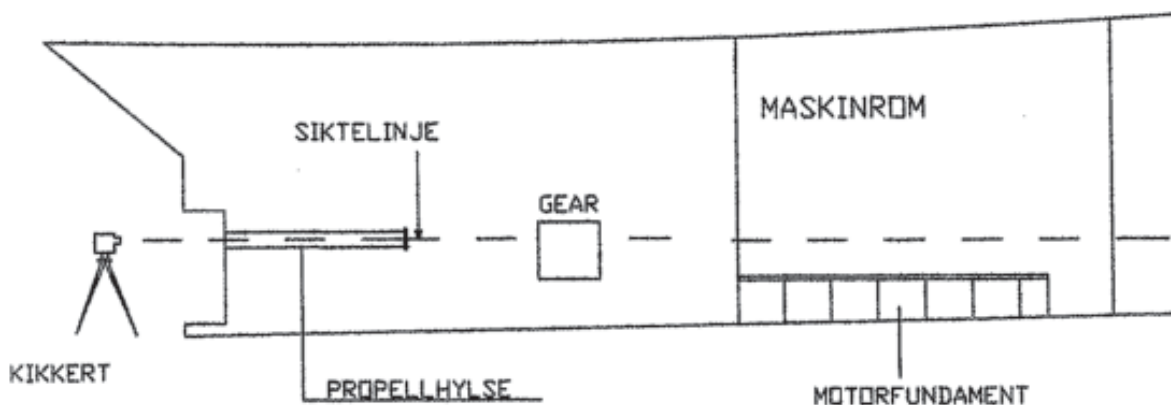
For å sjekke retning og høyde på propellaksel ombord måtte man ha en siktelinje gjennom senter av propellhylsen i akterkant og forkant frem til forre maskinromsskott. Dette er målinger som krever stor presisjon og de ble foretatt i to operasjoner. Først av firmaet Øst Tech as med teodolitt,

dernest av FB Engineering med laser.

## Stor spennning

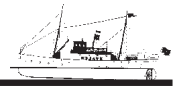
Det sier seg selv at spennange var meget stor da de første avlesningene ble foretatt. Fra siktelinjen ble det gjort tre kontrollmålinger ned til motorfundamentet, en i akterkant, en midt på og en i forkant. Spenningen var til å ta og føle på. Det ble registrert forandringer, men gleden var stor da vi fant at alle mål lå innom det vi hadde behov for. Siste steg i kontrollarbeidet blir nå å få sjekket om propellaksel og mellomaksel er rette. Vi vet at MS Hvaler har hatt noen ublide møter med tømmerstokker, så for å være på den sikre siden skal begge i "bank" på FMV for kontroll.

KONTROLLMÅLING FOR HYLSE/MOTOR



19.02-07. TJo.





# Nå håper vi på DnB NOR

**DNB Nor har et gavefond som gir penger til allmenntilgjengelige formål. I år skulle vi være midt i blinken for støtte og har sendt denne søknaden:**

## 1. Beskrivelse av søkeren

Stiftelsen D/S Hvaler er en privat og ideell stiftelse som ble etablert i 1993. Dens fremste oppgave er å restaurere den nå snart 115 år gamle rutebåten "Hvaler", bygd på Fredrikstad Mekaniske Verksted i 1892 som byggenummer 29. "Hvaler" er en 83 fot stor stålbygd, klinket båt.

Stiftelsen ledes av et styre på 7 personer, Ottar Hval Blekken, styrets leder, Jan Arntzen, styremedlem, Torgil Johnsen, styremedlem, Tove Thøgersen, styremedlem, Kjell Bothne, styremedlem, Eine Wiklund, styremedlem, Ulf Støa, styremedlem.

Stiftelsen har også en venneforening som nå teller mer enn 350 medlemmer. Venneforeningens leder er Ulf Støa. Venneforeningens leder tiltrer, etter gjeldende statutter, stiftelsens styre. En rekke personer er ellers knyttet til stiftelsen som aktive, interesserte fartøyvernere. Stiftelsen D/S Hvaler er medlem av Norsk Forening for fartøyvern. "Hvaler" er av Riksantikvaren gitt status som verneverdig fartøy. Stiftelsen mottar også økonomisk støtte til restaureringsarbeidet fra Riksantikvaren.

## 2. Beskrivelse av prosjektet

"Hvaler" var i aktiv, sammenhengende tjeneste fra 1892 og frem til den gikk i opplag i 1979. Det betyr at den i nær 90 år hadde en svært viktig funksjon som kommunikasjonsbindeledd mellom Hvaler- og Fredrikstad-samfunnene. "Hvaler" representerer på denne måten

en svært spennende og viktig del av vår kyst- og bykulturhistorie. Stiftelsen overtok båten i 1993 med sikte på restaurering.

Stiftelsens fremste mål og oppgave er å restaurere "Hvaler" og bringe den tilbake i aktiv tjeneste til glede for befolkningen i Fredrikstad - Hvaler-distriktet og andre. Med en passasjerkapasitet på inntil 100 personer vil "Hvaler" gi svært interessante muligheter til å oppleve vår skjærgård og vårt kystmiljø innenfor en unik kulturhistorisk ramme. I samråd med Riksantikvaren har vi valgt 1948 som restaureringstidspunkt. Da fikk båten første gang dieselmotor, og dette representerer i seg selv en interessant epoke i vår maritime kulturhistorie. Mange vil også fortsatt kunne ha et aktivt erindringsbilde av båten fra denne tidsperioden og fremover.

Restaureringen av "Hvaler" utføres i hovedsak på dugnadsbasis av privatpersoner knyttet til stiftelsen, men vi er selvsagt også i stor grad avhengige av å kunne kjøpe spesialiserte tjenester på noen viktige områder. Når det gjelder klinking av skroget har vi et samarbeid med Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernsenter i Kristiansand som utfører dette arbeidet med bistand fra frivillige fra stiftelsen. Legging av tredekk utføres av og i samarbeid med Hardanger Fartøyvernsenter i Nordheimsund. Det er en forutsetning at restaureringsarbeidet så langt som mulig utføres i samsvar med båtens kulturhistoriske verdi og antikvariske prinsipper, og i samsvar med båtens utforming og detaljer på restaureringstidspunktet. Til nå er det skrogarbeid og klargjøring av motor som har krevd mest tid og arbeidsinnsats. Mange av platene i skroget er skiftet, og det gjenstår noe klinkearbeid som vi har planlagt gjennomført i løpet av dette året. Det

gjenstår også omfattende arbeid med legging av tredekk. Vi har lyktes i å skaffe en ny motor til båten, tilsvarende den opprinnelige dieselmotor fra 1948. Motoren er bygd i 1953 ved NOHAB i Sverige men er kun kjørt noen timer. Det dreier seg altså om en antikvarisk, men samtidig "ny" motor. Vi har også lyktes i å rekonstruere tegninger av båtens styrhus fra 1948, og oppbyggingen av dette vil skje i samarbeid med en håndtverksbedrift i Fredrikstad, Egil Norli. Vi arbeider også aktivt med motorromsarrangement, stabilitetsberegninger og infrastruktur for øvrig.

Restaureringsarbeidet gjennomføres i leide lokaler hos Seut Industrier A/S. Her har vi den nødvendige infrastruktur og tilfredsstillende fasiliteter ellers for å gjennomføre restaureringsarbeidet på en tilfredsstillende måte. Stiftelsens viktigste utfordring nå er å skaffe til rådighet nødvendig økonomisk støtte, og ytterligere dugnadsinnsats.

Restaureringsprosjektets fremdriftsplan har vært - og er fortsatt - avhengig av nettopp disse faktorene, økonomi og dugnadsinnsats. Vi har allikevel hele tiden lyktes i å ha en kontinuitet i vårt restaureringsarbeid. Den nødvendige kompetanse har vi selv tilgang på innenfor stiftelsen og gjennom vårt etter hvert omfattende nettverk av støttepersoner, organisasjoner, bedrifter og samarbeidspartnere. Vi er nå inne i en svært viktig del av gjennomføringsfasen i restaureringsprosjektet.

## 3. Prosjektets budsjett

For inneværende år har vi utarbeidet en kostnadsramme på kr 2 030 000. Dette er knyttet opp til en fremdriftsplan som innebærer målsetting om sjøsetting av båten medio 2008, der skrogarbeid/klinking, fremdriftsmotor, dekk og styrhus i hovedsak skal være ferdigstilt.

Vårt budsjettanslag basert på beregnede kostnader i 2007 blir da som følger:

- Kjøp av spes.tjenester (sveis/mek etc)kr 250 000
- Resterende klinking kr 250 000
- Dekk ,resterende 3 dekk (kost/arbeid) kr 1 000 000
- Skrogarbeid /tanker etc kr 100 000
- Styrhus kr 200 000
- Motor , inst./utstyr kr 500 000
- Interiør ,planl./materiell kr 80 000
- Utstyr/verktøy, forbruksmat., div. kr 150 000

SUM:  
kr 2 530 000  
Ubrukt tilskudd for 2006  
500 000

Søknadsbeløp for 2007  
kr 2 030 000

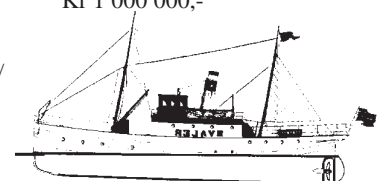
## 4. Finansieringsplan

Stiftelsen D/S Hvaler er helt avhengig av de driftsmidler vi får som tilskudd fra det offentlige, fra legater, fra vår venneforening, fra salg av andelsbrev etc og ikke minst den støtte vi til nå har fått fra det private næringsliv. Vi forventer også for 2007 økonomisk støtte fra Riksantikvaren, men vet ikke hva dette beløpet eventuelt vil bli. For 2006 mottok vi økonomisk støtte på ca 1,1 mill. Øvrige inntekter får stiftelsen fra medlemskontingenter fra vår venneforening med ca kr 60 000, fra salg av andelsbrev, bilder, T-skjorter og fra sporadisk støtte med mindre beløp.

## 5. Søknadsbeløp

Stiftelsen D/S Hvaler tillater seg å fremme en søknad om støtte fra Sparebankstiftelsen med

Kr 1 000 000,-





# Spesialisthjelp til tredekket

Til våren skal vi ha profesjonell hjelp til å legge dekk.

**Hardanger**

**Fartøyvernssenter** ble valgt fordi de er en av de fremste spesialister på trefartøy, og - ikke minst - har viktig spisskompetanse på tredekk på stålfatøyer, forteller Ottar Blekken. De er jo et

**fartøyvernssenter som pr definert funksjon skal bistå fartøvet i Norge. Positivt, og for oss avgjørende, at de kan komme til oss og utføre jobben - i stedet for at vi frakter båten dit. Og så er de hyggelige og interessante å samarbeide med, bla fordi de deler erfaringer og kompetanserfaringer med oss.**

Vi har bedt fartøyvern-konsulent Karsten Mæhl om å presentere fartøyvernssenteret:

## **Fartøyvern med rehabilitering**

Historia til Hardanger Fartøyvernssenter startar i 1984 med restaureringa av den då 100 år gamle hardangerjakta Mathilde. Eit kommunalt ungdoms-



Noen av de ansatte ved Fartøyvernssenteret i 2006

prosjekt var utgangspunktet. Målet var å kombinera fartøyvern med rehabilitering av vanskelegstilt ungdom. Mathilde vart kjøpt på tvangsauksjon i Sandnessjøen og et omfattande restaureringsarbeidet kunne starte.

Etter 5 år og 50 000 arbeidstimar var Mathilde ført tilbake til slik ho var nybygd i 1884. Fartøyentusiastane hadde no fått «blod på tann» og sette igang med nye restaureringsprosjekt.

I dag er 40 personar knytt til senteret fordelt på fire hovudområde;

- Fartøyvern og trebåtbygging
- Sosialpedagogisk tilbod for vanskelegstilt ungdom
- Drift av hardangerjakta Mathilde
- Formidlings- og museumsarbeid

## **Nasjonalt kompetansesenter**

I 1996 vart Hardanger Fartøyvernssenter utnemnd til eit av tre nasjonale kompetansesenter for fartøyvern av Riksantikvaren. Statusen som Nasjo-

nalt Fartøyvernssente medfører at Riksantikvaren vidarebringer oppdrag til oss. Restaureringsarbeid er svært ressurs-krevande både med hensyn til tid og med hensyn til pengar.

Utan stønad frå Riksantikvaren vert arbeidet vanskelig å gjennomføra økonomisk sett. Stønad frå Riksantikvaren inneber retningslinjer for restaureringsarbeidet. Blant anna stilles det strenge krav til dokumentasjon. Materiale som skiftast ut skal erstattast med så godt som identisk materiale - det seier seg sjølv at dette vert kostbart. Me har ei eige avdeling på fartøyvernssenteret som arbeider med nettopp dokumentasjon. Slik kan me stå for arbeidet knytt til heile restaureringsprosessen frå dokumentasjon til restaurering og ferdigstilling.

## **Ta vare på tradisjonshandtverk**

Ved Hardanger Fartøyvernssenter ynskjer ein i tillegg til restaurering av fartøy å ta vare på gamle tradisjonshandtverk som er i ferd med å døyt ut. I småbåtverkstaden byggjer

me tradisjonelle hardangerbåtar på gamlemåten og på reiparbana slår reipslagaren tau slik dei gjorde det rundt 1850.

Hardangerjakta Mathilde fungerer vår og haust som maritim leirskule, om sommaren tek ho turistar med på kysttokt, 8 veker i året er ho ute med diverse kulturelle arrangement, til dømes museums- og kunstutstillingar, drama og konsertar langs fjord og kyst. Mathilde tek også turar for firma og privatpersonar.

## **Åpent for publikum**

Museumsverftet er ope for publikum frå mai til september. Me har fokus på aktivitetar for små og store besøkjande, som både får byggja leikebåt, slå tau og prøva seg i smia. Robåttutleige er óg populært. En kan vera med på ei av dei faste omvisingane på verftet, sjå handverkarane i arbeid og høyra om fartøya, båtane og det arbeidet som går føre seg og en kan sjå utstillingar og biletspel om båtar, båtbygging og sjøfart.



## Spesialister på klinking

**Også Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernssenter skal til våren igjen bistå i arbeidet med "Hvaler. De er spesialister på klinking og skal utføre arbeidet på vårt kjære fartøy**

Bredalsholmen Dokk og

Fartøyvernssenter (BDF) i Kristiansand er nasjonalt fartøyvernssenter for verneverdige fartøy bygget i stål. Ved senteret holdes levende flere gamle håndverksteknikker knyttet til stålskipsbygging. Aktiv bruk av den gamle tørrdokka fra 1876 med tilstøtende verkstedsbygninger,

kaianlegg, kraner og andre tekniske innretninger, bidrar til vern av anlegget som teknisk og industrielt kulturminne. Mer enn 40 personer har sitt daglige virke ved senteret.

### Håndverkstjenester

Ved Bredalsholmen er det ansatt fagfolk og håndver-

kere med ekspertise på ulike felt. Vi tilbyr håndverkstjenester innen antikvarisk stålhåndverk - platearbeid, klinking, maskinoverhaling, tilstandsvurdering, dokumentasjon og rådgivning. De håndterer at fra av stålkonstruksjoner, stålskip, broer og brygger.

## Våre trofaste støttespillere



**GJENSIDIGE**

**BRICK**

Prosjektadministrasjon

brick.no

**KIWI** mini pris

*KJØP KJAPT, KJØP TRYGT, KJØP BILLIG*

**John og Kaare**

**Christiansen**

Transportforretning

Titang. 9 A, 1630 Gamle Fredrikstad

Telefon 69 38 40 50



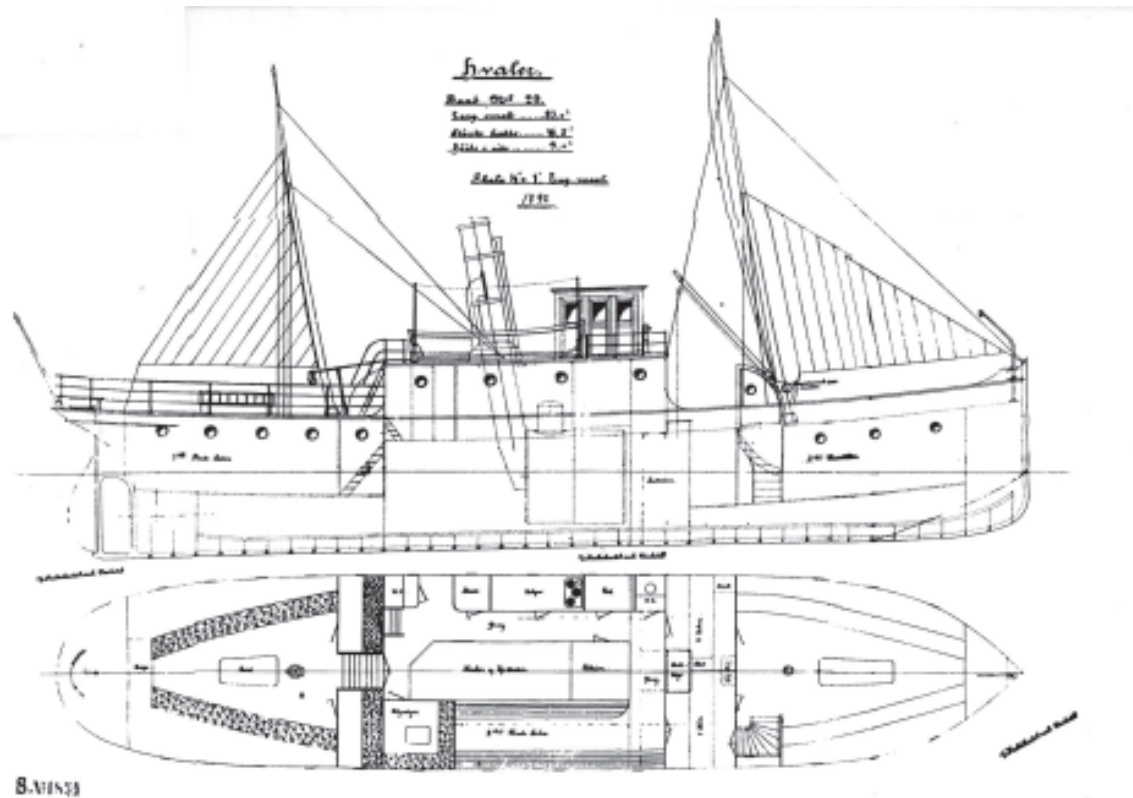
# B

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

## Nyhetsbrevets redaksjon

Torje Braadland, tlf. 915 31 073  
Eine Wiklund, tlf. 90910575 / 69326411  
Tor Willy Eriksen, tlf. 92605067  
Kjell Bothne, tlf. 95905215 / 69379330

## «Hvaler» anno 1892



## 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, styreleder  
Jan Arntzen, styremedlem  
Torgil Johnsen, styremedlem  
Tove Thøgersen, styremedlem  
Kjell Bothne, styremedlem  
Eine Wiklund, styremedlem  
Ulf Støa, styremedlem  
venneforeningens representant



### Stiftelsen D/S Hvaler

Postboks 907 – 1670 Kråkerøy  
Telefon 69 31 90 75  
Internett: <http://home.no/dshvaler/>

## Til salgs...

Venneforeningen jobber med flere ideer for å få inn penger til restaurerings-arbeidet. 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. 1300.
- Fargetrykk av Hvaler-kunstneren Arne Wærstad som viser «Hvaler» på vei inn til Bøllingshavn. Pris kr. 1 100. ferdig innrammet.
- Fargetrykk av «Hvaler» etter et maleri av den kjente skipsportrettmaleren Mogens Skovborg. Pris kr. 800. ferdig innrammet.
- «Antikke» naglehoder fra «Hvaler». Pris kr. 20. pr. stykk. Tilbud: kr. 100 for 6 stk.
- Marineblå T-skjorte. Kr. 200
- Klistremerke med Hvaler-logo. Kr. 60
-