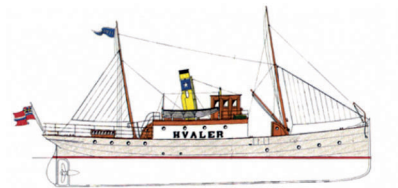

ÅRSRAPPORT 2018

Stiftelsen D/S Hvaler



Skrevet av Knut Stahrfooss Alnæs



Kråkerøy, 12.01.2019

Rapport om arbeider med restaurering av «Hvaler» LEDP i 2018

Arbeidene med restaurering og gjenoppbygging av MS Hvaler har i 2018 fulgt planene som var utarbeidet for året, - med enkelte endringer som i hovedsak berører maskinrom og maskinromsystemene. I vårt prosjekt har vi i alle år siden 1993, da prosjektet ble påbegynt, opplevet diverse årsaker til at planer har måttet endres og tilpasses endrede rammebetingelser eller andre forhold. Behovene for aktiviteter i prosjektet er og har vært mange, og siden vi er svært tilpasningsdyktige som dugnadsgjeng og stiftelse, ivaretas likevel god kontinuitet. Vi har mye å berette om fra 2018.



Havneliv ved Blomstertovet i Fredrikstad, antagelig en vår-dag på slutten av 1930-tallet. Solseilet over styrhuset er oppe, og flaggene vaier fint i den kanskje ennå litt kjølige brisen som stryker over kaia denne formiddagen.

MS Hvaler ligger i dag ved utstyrskaia hos Maritime Center Fredrikstad på Lsegran, der vi har vår landbase. Det er enkel tilgang for transport av utstyr til kaiområdet, og vi har god tilgang til både krantjenester og håndverksfaglig bistand gjennom et utstrakt samarbeid med Maritime Center Fredrikstad. Mange andre håndverksbedrifter har også levert tjenester til oss i 2018. Det ytes også stor, kvalitetsfull og tålmodig innsats fra dugnadsgjengen på mange områder. Vi nærmer oss ferdigstillelse av restaureringsarbeidene, og mange praktiske problemstillinger skal få gode løsninger i slutfasen. Det er en krevende tid, men det er jo dette vi har sett frem mot i de 25 årene vi til nå har holdt på med vårt prosjekt.



Her er våre hovedmål for året 2018 og i korte trekk det vi har oppnådd gjennom målrettet dugnadsinnsats og ved kjøp av tjenester:

- Gjenoppbygging av livbåtdekket
Legging av tredekk på det nye livbåtdekkets stålkonstruksjon er utført.
 - Ferdigstille gjenoppbygging av mannskapslugarer og bysse
Overflatebehandling og innredningsarbeider på det nærmeste ferdig
Blikkenslagerarbeider i bysse, og installasjon varmesystem i alle rom utført.
 - Ferdigstille montering av hovedmotor
Alle komponenter på hovedmotor er montert. Siste oppretting av hovedmotor utføres våren 2019.
 - Videreføre maskinromsystemer
Noe forsinket fremdrift grunnet manglende tilgang på håndverkstjenester. Flere rørsystemer er likevel kommet på plass i 2018, samtidig som vi har re-installert en del komponenter grunnet lite tidsriktig opprinnelig utstyr og utførelse. Alle hovedkomponenter i maskinrommet er montert. Kjølesystem hovedmotor og generator ferdig.
 - Installasjon av automatisk brannslukkeanlegg
Dette er installert i hele båten bortsett fra maskinrom som vil bli utført i 2019
 - Gjenoppbygging av forsalong
Trearbeider utført. Overflatebehandling påbegynt.
 - Ballast er påbegynt men ikke ferdigstillet
Støping av bly er delvis utført, men hovedarbeidene er utsatt til 2019
 - Klargjøring av midtsalong (dekkshuset) for gjenoppbygging av interiør
Klargjort med overflatebehandling av casing og skutesider. Innredningstegninger foreligger.
 - El-installasjoner
Vi har store forsinkelser i dette arbeidet grunnet manglende tilbakemelding fra DSB. Vi har likevel utført installasjoner for belysning i deler av skipet, men trenger avklaring av krav til anlegg før vi kan utføre resterende arbeider.
- Diverse tiltak for øvrig:
- Videreført produksjon av livbeltekasser, og føringskasser for styrekjetting,
 - Oppstart produksjon av benker til for – og akterdekket
 - Produksjon og montering av stativ for solseil over styrhus
 - Produksjon og montering av dreneringskasser for styrhusfrontens vinduer



- En del skrogarbeider som innsetting av lysventil i maskinrom, utbedring av skade i akterskipet og justering av rorstopper på skuteside utvendig
- Modifisering av skjevhet i rorkvadrant, og montering av føringsrør for styrekabel
- Tegning og plan for mast og rigg utarbeidet

Samlet sett vurderes også fremgangen i 2018 som meget god.

Denne rapporten formidler informasjon om det helhetlige restaureringsarbeidet 2018. Riksantikvarens tildeling i 2018 var betydelig lavere enn omsøkt. Men i tillegg til midler øremerket 2018, ble det også gitt forhåndstilsagn for 2019, og dermed en sikkerhet for utgiftsdekning med utbetaling i 2019, for godkjente (av riksantikvaren) påløpte kostnader i 2018. Gjennom egen forskuttering av utgifter, har vi dermed kunnet utføre arbeider gjennom året som ellers hadde måttet utstå til 2019. Kontinuiteten i mange av våre tiltak har derfor blitt godt ivaretatt. Årsrapporten om arbeidene er i hovedsak utarbeidet etter riksantikvarens mal for rapportering. Det er derfor tatt inn detaljerte oversikter som viser hvilke spesifikke tiltak som er finansiert med midler fra Riksantikvaren. Store bidragsytere til arbeidene dette året har også vært Sparebankstiftelsen DnB, Fredrikstad kommune og Østfold fylkeskommune. Kjøp av håndverkstjenester har vært en forutsetning for fremdriften i prosjektet, og uten disse tildelingene ville vi ikke nådd våre mål for arbeidene dette året.

Leverandører av tjenester fremgår også under beskrivelsene av de enkelte tiltakene i rapporten.

Hvaler venners dugnadsgjeng består av 40 personer. I snitt møter 20 personer ukentlig på dugnad fra kl. 0900 – 1430.

Dugnad Oppgaver	Antall personer	Timer
Praktisk dugnad tirsdager	20	4800
Tegning, beregninger, konstruksjon	2	150
Planlegging, arbeidsledelse, rapportering	7	2500
Styrearbeid stiftelsen og venneforening	13	800
Redaksjon/utgivelse eget informasjonsblad	7	300
Salg og PR diverse arrangement	20	250
Foredrag og undervisning (skoler, foreninger m.m.)	20	335
Sum dugnadstimer 2018		9135

Fremmøte på dugnaden tirsdager har vært svært stabilt. Det føres lister for fremmøtene. De øvrige aktivitetene er ikke timeregistrert, slik at tallene baserer seg på noe løsere vurdering. Tid brukt til undervisning er de siste to årene betydelig større enn tidligere i prosjektets historie. Vi hadde også dette året to 5. klasser fra Gudeberg skole hver sine hele skoledager hos oss, der dugnadsgjengen sto for planlegging av opplegg og gjennomføring av undervisning. (Til sammen 40 elever og 4 lærere) Vi hadde også undervisning i knutebinding og andre aktiviteter om bord i Hvaler under «Barnas dag» i september.



Stiftelsen D/S Hvaler

Opprettet 1993

Vi har deltatt med informasjonsstand, café med salg vafler, kaker og kaffe, i tillegg til våre effekter under disse arrangementene:

- ❖ Havneliv i Fredrikstad
- ❖ 2.Pinsedag Sail Isegran
- ❖ Bygdedagen på Kystmuseet, Spjærøy
- ❖ Havnefestivalen på Skjærhalden
- ❖ Barnas dag på Isegran
- ❖ Eplefestivalen på Rove, Kirkøy
- ❖ Hvaler kulturvernforenings julemarked på Kystmuseet, Spjærøy

Foredrag og informasjon ellers:

- ❖ Leseværelset – Gamlebyen (25 deltakere)
- ❖ Frøkengaarden – Kirkøy (50 deltakere)
- ❖ Møte med Rotary Kråkerøy om bord med visning av båten (20 deltakere)
- ❖ Møte med Rotary Halden om bord med visning av båten (25 deltakere)
- ❖ Årsmøte Østre Hvaler Sjømannsforening (40 deltakere)
- ❖ Diverse visninger for enkelt-personer og mindre grupper om bord

Økonomiske bidragsytere 2018:

Hvalers venner	160.000
Sparebankstiftelsen DnB	500.000
Riksantikvaren 2018 (inklusive merforbruk 2017 utbetalt i 2018)	436.325
Riksantikvaren (Forhåndstilsagn for 2019)	850.000
Østfold fylkeskommune (Vedtak 2017, utbetalt 2018)	500.000
John Eugen Arnesen (Reservert driftskostnader ved turer)	500.000
Fredrikstad kommune	530.000
Østre Hvaler sjømannsforening	10 000
Hvaler kommune	30.000
Hvaler innkjøpslag	22.800
Kråkerøy Rotary	5.000
Glomma Pall A/S	50.000
Hvaler Bondelag	2.000
Stiftelsen UNI (tilsagn utbetales når ferdigstillet slukkeanlegg)	237.000
Terje Mathisen	5.000
Puttenlegatet	7.500
Borg Havn	100.000
JOTUN A/S	Alle malingprodukter
Brattås A/S	Gratis arbeidstimer eksosanlegg
Verktøy og Maskin	Gratis verktøy til stål og tre-arbeider

*Søknad om dekning av merforbruk 2017 ble innvilget i 2017, med garanti i 2018-budjettet. Disse midlene telles med i bevilgningen for 2018. **Det er gitt fyldig omtale av bruk av disse midlene i årsrapporten for 2017, og dette tas derfor ikke med i årsrapport for 2018.***

Midler bevilget over Riksantikvarens budsjett til ballast er delvis omdisponert til andre tiltak i løpet av året etter søknad.



Stiftelsen D/S Hvaler

Opprettet 1993

Opplysninger om fremdriften 2018:

Alle konstruksjonstegninger og tekniske beregninger er utført av dugnadsgjengens Thor Willy Eriksen, Ole Torp og Arne Terje Olsen. Det har vært gjort et omfattende arbeid for å kartlegge byggemåter, konstruksjoner og materialvalg relatert til 1948-versjonen av båten. Vi har analysert gamle bilder, intervjuet personer som fortsatt husker båten fra denne tiden, og ikke minst har det vært mange interne møter og diskusjoner der Eine Wiklund og Elisabeth Schrader har vært betydelige leverandører av kunnskap omkring detaljer. Alle tiltak er drøftet med og godkjent av Riksantikvarens fartøyvernavdeling for å sikre at autenticitet blir ivaretatt så godt som mulig.

Gjenoppbygging av livbåtdekket



Stålkonstruksjonen ble montert og klinket ferdig senhøstes 2017. På høsten ble alt bart stål behandlet med Jotamastic. Våren 2018 ble alt stål overflatebehandlet med Vineguard silver grey 2 strøk før to strøk med Pilot II i de respektive farger..

Før montering av tredekket ble materialene behandlet med linolje. 2 strøk i underkant. Dette skal ikke males med farge, men vi blandet 10% milebrennt tjære i linoljen. Treverket vil da holde seg lysere på sikt, samtidig som det er bedre beskyttet mot soppskade.





Stiftelsen D/S Hvaler

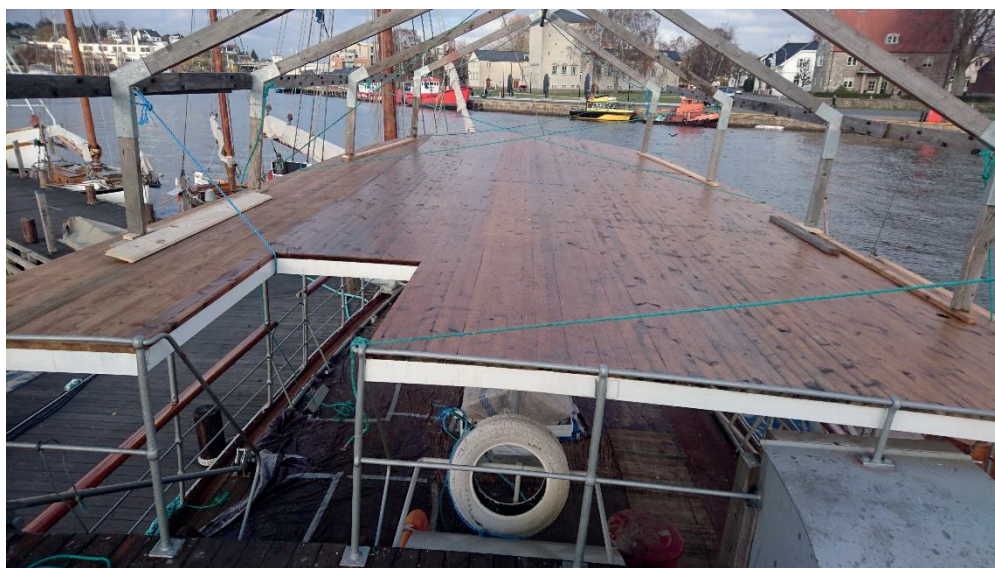
Opprettet 1993

Monteringen av tredekket ble gjort ved at bord skrues fast i bjelkelaget fra undersiden. Det benyttes messingskrues med rett spor, og det forborres i bjelkelaget av stål, forsenkes og skrues opp gjennom stålvinklene og inn i treverket på oversiden. Jobben med boring var krevende, tung og ensidig. Utført på dugnad. Legging av tredekket er utført av Maritime Center Fredrikstad, som også sto for noe av borrearbeidene.



Nøyaktig utmåling av avstand mellom skruerhull, og boring av vinkelstålet.

Leveransene av materialer var betydelig forsinket fra leverandøren i Østerdalen, og vi rakk ikke strekke seilduken som er ferdig sydd hos seilmaker Sybraseil A/S på Kråkerøy. Seilduken beskytter dekket, og sørger for at vann ikke trenger ned på akterdekket. Treverket fikk tre strøk med linolje iblandet tjære, og seilduken vil bli malt med linoljebasert Zinkhvitt. Resterende arbeider utføres våren 2019.



Det er også gjort et omfattende arbeid med gjenoppbygging av rekkverket på brodekket som beskytter åpningen ned mot akterdekket. Utført på dugnad. Rekkverket vil også bli trukket med seilduk.



Stiftelsen D/S Hvaler

Opprettet 1993

Arbeidene med rekkverket er utført på dugnad. All overflatebehandling er også dugnadsarbeid. Det er også tatt ut hull for daviter, og produsert stål gjennomføringer som beskytter treverket. Davitene er klargjort med påleggsveis på slitte områder.

Ferdigstille gjenoppbygging av mannskapslugarer og bysse

Overflatebehandlingen er på det nærmeste fullført i alle rom. Det gjenstår noe arbeider med ballasthåndtering, og rørarbeider fra bysseovn og avlufting fra lugarer, og siste strøk er en del steder derfor ikke gjennomført før dette arbeidet avsluttes.



Linoleum er innkjøpt fra Tyskland og tilsvarer original type anno 1948. Linoleumen ble lagt i alle rom vinteren 2018 av malermester H.A. Johansen, Fredrikstad.

Varmeanlegg ble installert av Engelsviken slipp på vårparten 2018, samtidig som sengebenker var ferdig produsert hos Mettes møbelverksted, Møklegård i Onsøy.

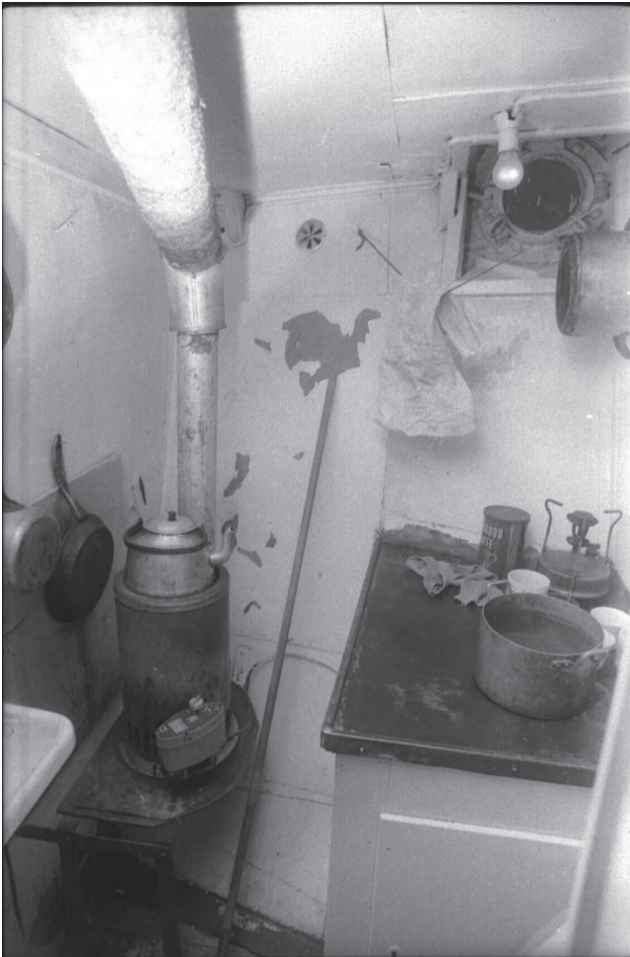




Stiftelsen D/S Hvaler

Opprettet 1993

Blikkenslagerarbeider i byssa ble gjennomført høsten 2018 av Knut Hansen, Kråkerøy. Det ble tatt utgangspunkt i et bilde fra 1970-tallet, der vi kan få et inntrykk av hvordan byssa var utformet. I 1948 var det en vedfyrt bysseovn som var i bruk, og vi har anskaffet en bysseovn vi antar kan ha hatt likhet med denne. Den er foreløpig ikke installert. Den er produsert på 1930-tallet for bysse i båt.



Vedovnen ble byttet ut til fordel for en parafinfyrt «danskeovn» som ikke sluknet om natta. Mannskapet frøs i lugarene utover morgensiden når ovnen ble kald, men det gikk nærmere 20 år før de fikk en erstatning i den nye ovnen.

Det ble brukt primus til kaffekoking.

I den gjenoppbyggede byssa vil røkerøret bli ført over dekk slik det var. Sjøfartsdirektoratet har gitt beskjed om at det ikke vil være lovlig å fyre i denne ovnen, og installasjonen blir derved kun utført for å vise hvordan det en gang var.



Byssa på 1970-tallet var spartansk utformet

Sparebankstiftelsen DnB har bidratt med 1 mill til arbeidene i mannskapslugarer og bysse. I tillegg har Riksantikvaren bidratt med øvrige utgiftsdekning. Alle arbeider er nøye drøftet og planlagt i samarbeid med riksantikvarens fartøyvernavdeling.



Stiftelsen D/S Hvaler

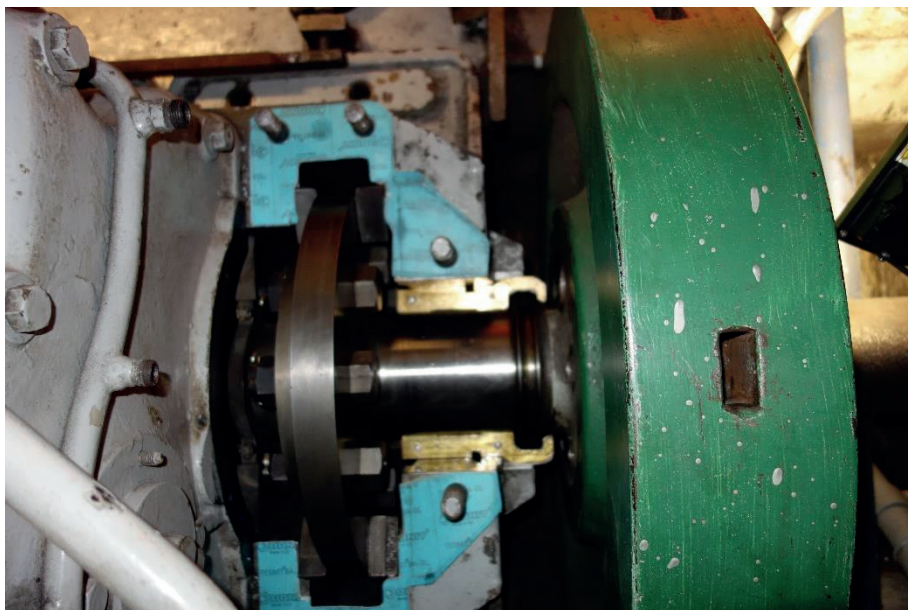
Opprettet 1993

Ferdigstille montering av hovedmotor

Alle komponenter er montert, det gjenstår kun tilførselrør for fuel og luft fra startluftflasker.

Vi har satt sammen pumper og andre komponenter som var demontert, gått over filterbokser som er påhengte på motor og montert på igjen.

I den sammenheng så har vi fått laget stempelringer i spesial materialer til pumper og leita frem kobberringer og tetningsmaterialer med vanskelige dimensjoner og tykkelser, (visste om det gamle lageret til Nyland maritime).



Vi montert bolter mellom svinghjulet og propell aksel, her måtte vi brosjø opp et par bolter (tilpasse) og bruke jekk for å få de helt på plass.

Oljekjøleren viste seg å være tett av rustdannelser og ble sendt til overhaling hos Goltens A/S. Ble deretter montert på hovedmotor. (Under til høyre)





Stiftelsen D/S Hvaler

Opprettet 1993

Ved fastsetting av hovedmotor på maskinbedd 2015 ble det gjort større endringsarbeider med bedden for å få riktig stilling på motor i forhold til mellomaksel. (Beskrevet tidligere utførlig) Vi har nå forberedt siste oppretting av hovedmotor. Vi har montert alle mellomleggene på maskinen for maskinboltene og tilpasset hver enkelt (mye sliping og tilpasning), her sleit vi noe og måtte løfte motoren litt på bb side i forkant for så slippe den ned igjen. Det viste seg at det var utført malerarbeid på deler av beddens plane overflate, og dette ville kunne føre til ubalanse. Det skulle ikke være noen malingsbelegg på disse flatene før fastsetting av hovedmotor.

Det gjenstår nå å foreta siste oppretting før vi kan prøvestarte. Dette gjøres vinteren / våren 2019.



Oversikt maskinrom bb
forover

Dørkplater er også kommet
på plass. All montering på
hovedmotor er utført på
dugnad.

Alle fundamenter for
dørkplater, tilskjæring og
overflatebehandling er også
dugnad.

Videreføre maskinromsystemer

Alle hovedkomponenter til maskinromsystemene er montert. Det vil si at alle fundamenter er konstruert, produsert og montert. En del overflatebehandling gjenstår. Flere av komponentene som var anskaffet på et tidligere tidspunkt er nå skiftet ut. (Se nedenfor.)

Det har gjennom hele året vært vanskelig å få tilgang på profesjonelle håndverkstjenester til arbeider i maskinrommet. Vi ser at mange tilbyr sine tjenester, men dette er blitt mangelfullt fulgt opp og medført betydelige forsinkelser i våre arbeider. Før vi tok sommerferie så hadde vi bl.a. engasjert Goltens Oslo As for å legge opp sjøvannsrør i kobber tur / retur med filter til hovedmotor, kort fortalt, de var ikke ferdige før i september de hadde da sviktet oss ang tidspunkt og ferdigstillelse.

Vi fikk samtidig et etterslep i høst pga dårlig arbeid med ferskvannstankene og måtte bruke mye verdifull tid på dette. Alle disse arbeidene er utført på dugnad, men Erik Arnesen er også engasjert gjennom eget firma for en del nærmere avtalte oppgaver. Han har lang erfaring og tilstrekkelig faglig kompetanse, også formelt, for oppgaver som skal ivaretas knyttet til motor og systemene rundt.



Stiftelsen D/S Hvaler

Opprettet 1993

Vi besluttet å anskaffe en ny (50 år gammel) startluftkompressor i Danmark og fikk montert den, da den som var montert var av dagens standard og utforming, hadde ikke tilstrekkelig kapasitet og ikke tidsriktig, selv om den var en gave til Stiftelsen D/S Hvaler i sin tid. Den ble et «fremmedelement» som ikke passet i vårt maskinrom anno 1948.

Tilsvarende vurdering gjelder sjøvannsfileret som ble byttet ut med et av mer tidsriktig type. Det som var montert var dessuten alt for stort for våre behov.

Hydrofortanken som var også anskaffet som en gave, men var ikke egnet for vår bruk. Den måtte derfor skiftes ut med ny.

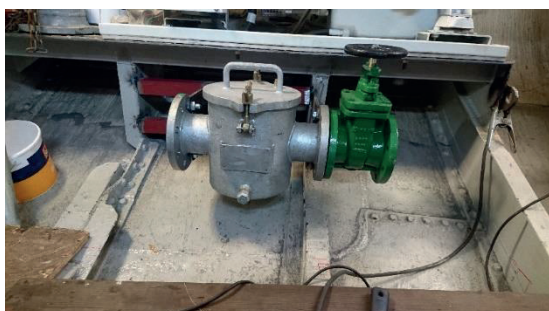
Vi skiftet også nivå – seglass for dieseltanker for å få et mer tidsriktig preg. Det originale seglasset for dagtanken er beholdt og viser hvordan uttrykket skal være.

MASKINROMSYSTEMER

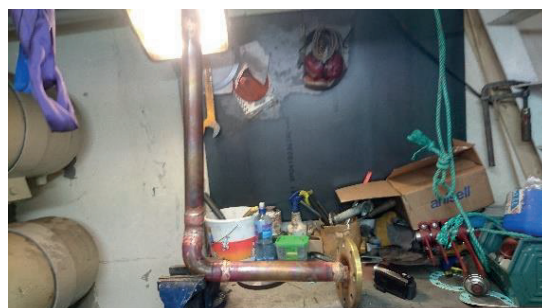
Nedenfor dokumenteres arbeider som er utført. Det er store rørarbeider, og særlig arbeidene med kjølevannssystemet ble mer komplisert, tidkrevende og kostbart enn hva vi forventet.

Mye av disse arbeidene er også gjort på dugnad, slikt som tegning og beregningsarbeider, konstruksjon og produksjon av diverse fundamenter i stål mm. Monteringsarbeider har også vært dugnad, men noe har vi likevel måttet kjøpe både av tjenester og komponenter.

Nytt sjøvannsfiler



Kjølevannsrør i kobber og lages på stedet



Kjølesystemet hovedmotor og aggregat ferdig montert, laget i kobber. Goltens A/S og Erik Arnesen leverer tjenestene, i tillegg til dugnadsarbeider.





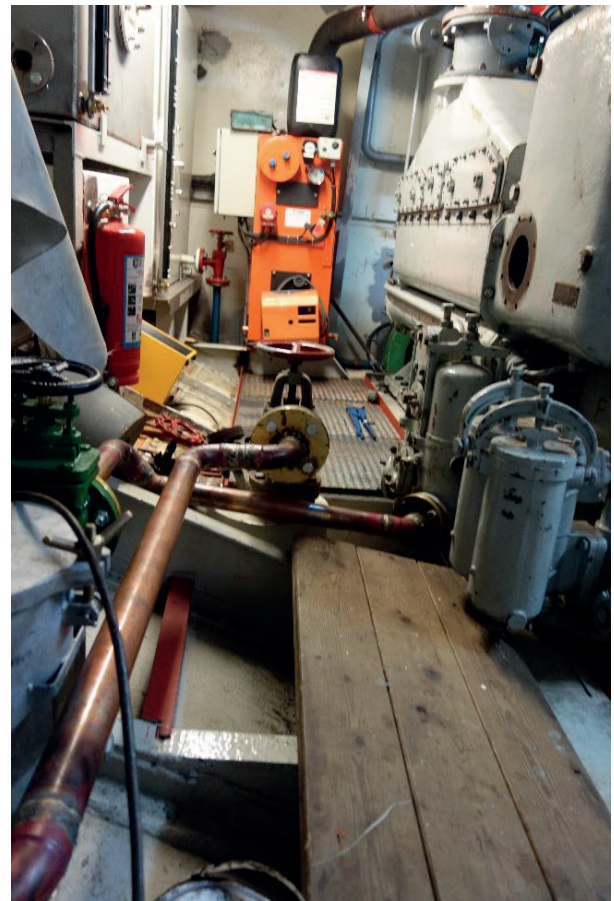
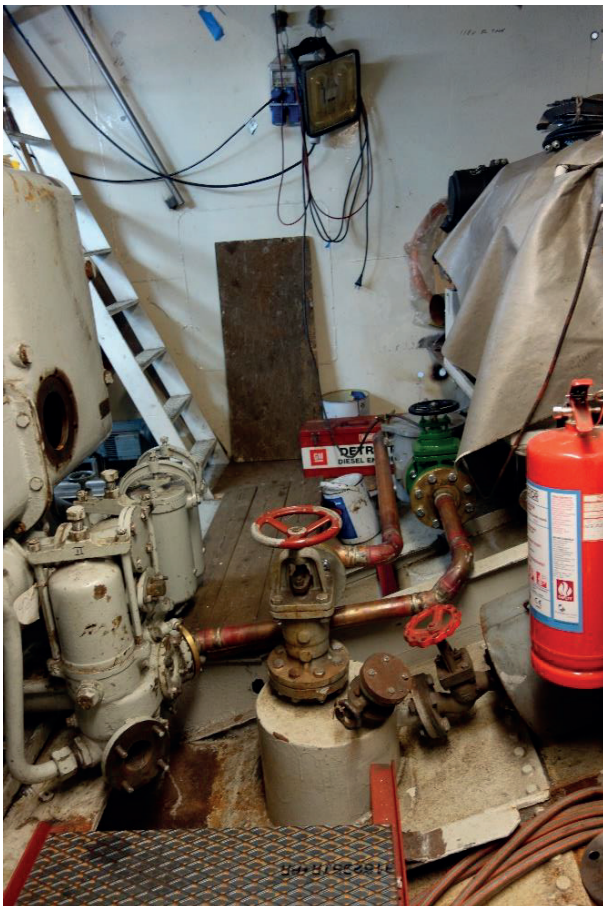
Stiftelsen D/S Hvaler

Opprettet 1993



Her vises kjølevann over bord, og tank for smøreolje. Her er arbeider underveis, og det er sveiset på rør for påfylling, mens det for retur fra hovedmotor kun er sveiset på flens på stuss. (messing flenser- svartrør ellers). Dette er dugnadsarbeid.

Bildene nederst viser kjølevannsrør fra filter inn i kjølevannspumpe og fra sjøvannskassa til filteret. Store deler av disse arbeidene er utført av Goltens, som bl.a. også har maskinert alle flenser i messing.





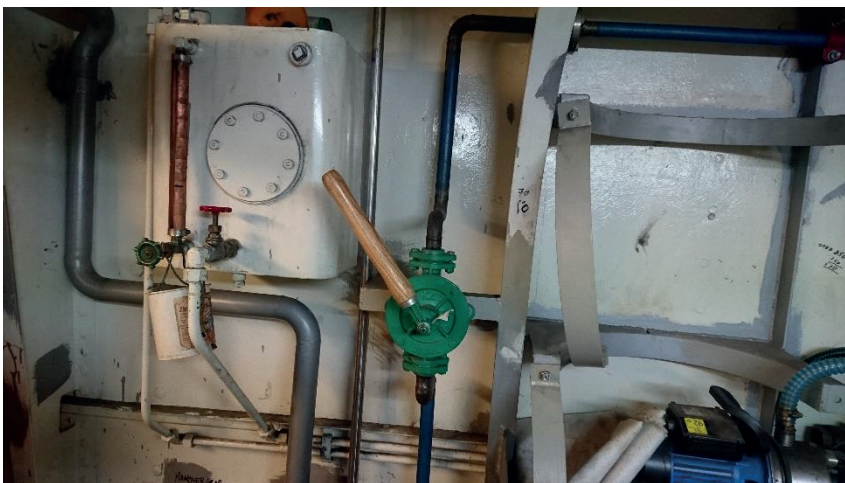
Stiftelsen D/S Hvaler

Opprettet 1993

Nikkepumpe gammel type
for pumping smøreolje til
hovedmotor.
Rørforbindelser
Lages av Erik Arnesen.



Nikkepumpe er montert i
forkant smøreoljetank, (til høyre). Her ses nå også rørforbindelse fra smøreoljetank fra
hovedmotor – retur-røret øverst t.h. Det er nå også montert på kraner med flenser for uttak
smøreolje. Det er også montert inntaksrør for olje/skittentvann fra lensing.



Til venstre vises et bilde der vi
har måttet demontere
hydrofortank som vi tidligere
har fått i gave. (Bøylene sees
fortsett.) Den var for
tynnvegget for at vi kunne
utføre sveisearbeider, og ikke
beregnet til vårt formål. Ny
tank er kjøpt og vil nå bli
montert.
Vi ser ellers håndpumpe for
diesel – autentisk som har vi
har montert tidligere.

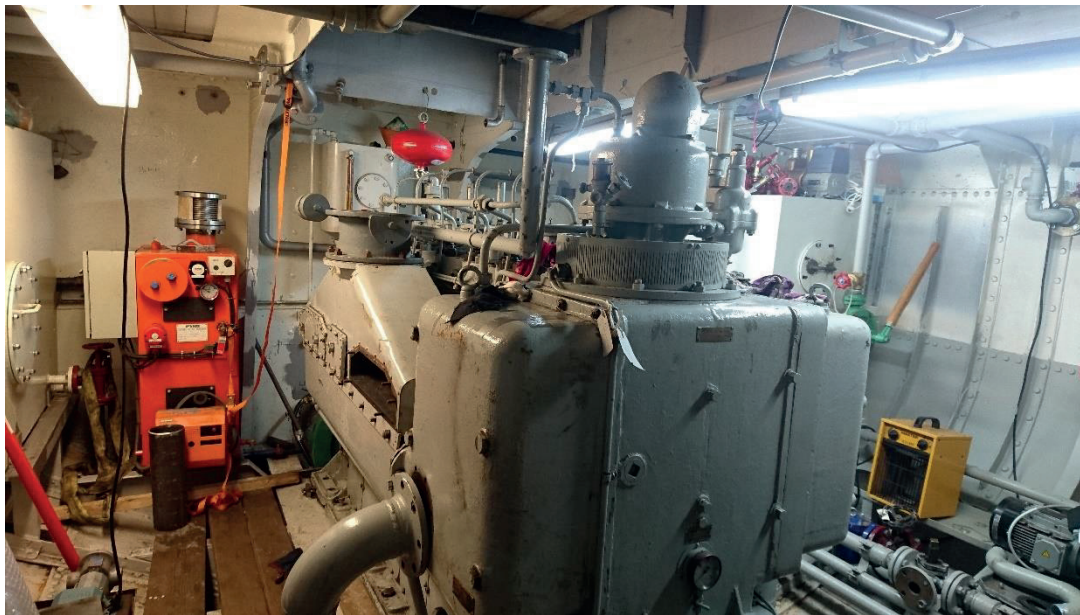


Stiftelsen D/S Hvaler

Opprettet 1993

Eksos-systemet

Eksos-system på hovedmotor, hjelpemotor og kjele er ferdig montert av Brattås A/S, Fredrikstad. Dette var i sin helhet fjernet, og er produsert og montert delvis i verksted, delvis på plassen. Vi har kun betalt for materiell, da arbeidstiden som har medgått til installasjon av eksosanlegget har vært sponset av bedriften. Arbeidene startet høsten 2017. Både hjelpemotor og kjele er ny-installasjoner i forhold til tidsriktig utrustning i maskinrommet, og informert om til Riksantikvaren tidligere.



Maskinrommet når arbeider med eksosanlegget starter opp. Eksosmanifold er heist om bord senhøstes 2017, luftmanifolden likeså, og montert på dugnad. Diverse andre monteringsarbeid er på hovedmotor er i full gang, og lensepumpa og alle lenserør er på plass. Her ses for øvrig at det

ikke er lagt ståldørk, mens platene er kjøpt på budsjettet for 2016, bevilget av RA. Planen var å legge dem da, men disse arbeidene måtte utsettes da vi manglet sveisekompetanse.



Eksosrør fra kjelen er under oppføring.

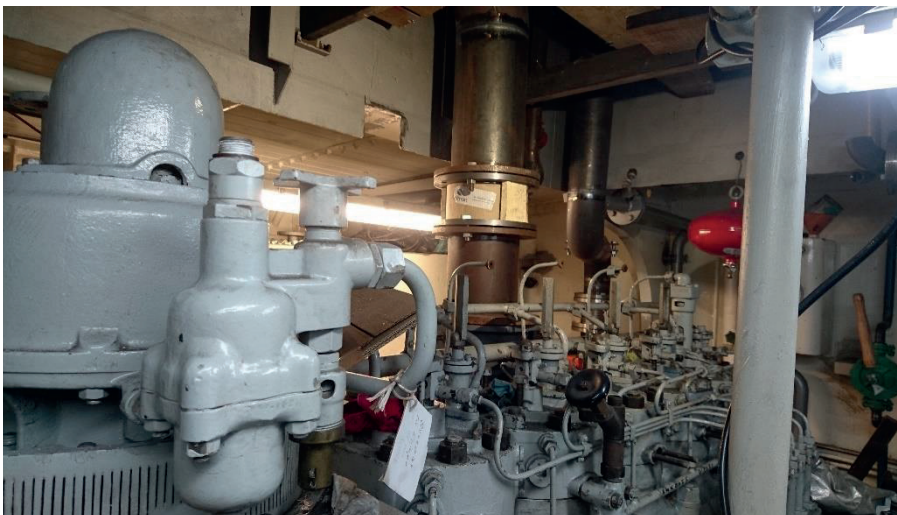


Stiftelsen D/S Hvaler

Opprettet 1993



Her er eksosrøret fra kjelen ført opp til skorsteinen og montert med flens til rør som var montert i skorsteinen på et tidligere tidspunkt. Røret i skorsteinen er produsert og montert på dugnad for en tid tilbake. Man ser også at hovedrøret i skorsteinen er klargjort for mottak av rør fra hovedmotor. Hovedrør med lyddemper er montert i skorsteinen for ca to år siden på dugnad.



Til venstre ser vi både hovedrør for eksos fra hovedmotor påmontert, og i bakkant eksosrør fra kjelen.

Det vil bli anskaffet trekk til rørene som blir tilsvarende de som satt på rørene i 1948.

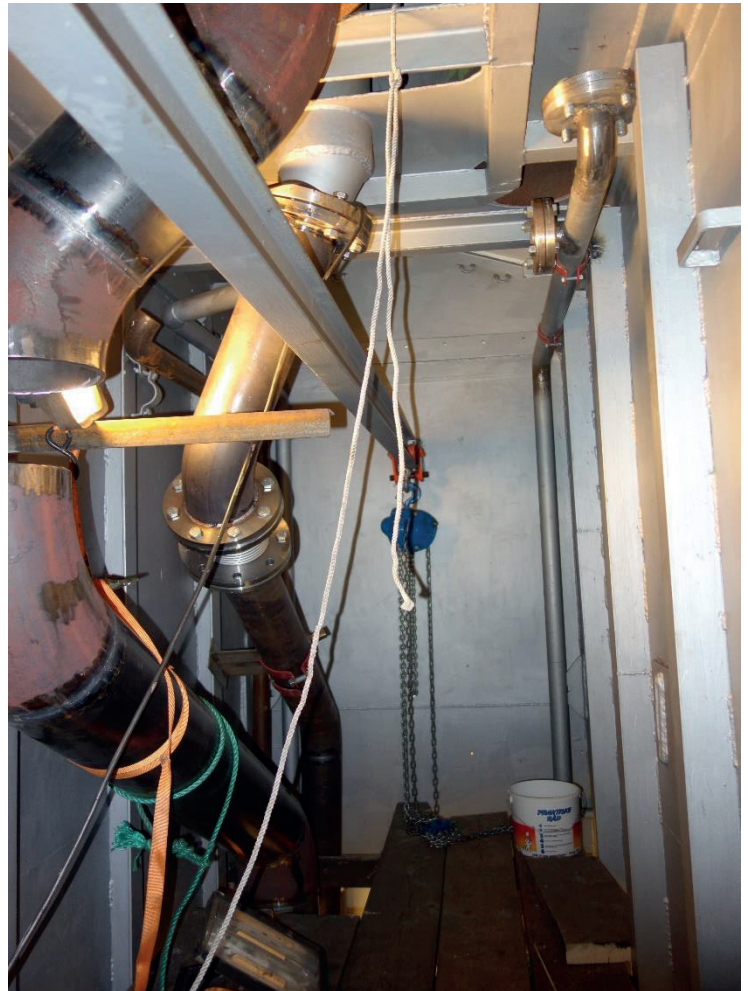


Stiftelsen D/S Hvaler

Opprettet 1993

Til høyre er en oversikt fra maskinromscasingen. Her er hovedeksos ført opp mot skorsteinen, og en øvre del koblet til denne. Nedre del er fortsatt ikke forbundet med øvre.

Vi ser for øvrig avluftingsrør fra dieseltanker til høyre i bildet, og avlufting fra septiktanker skimtes til venstre bak i bildet. Disse siste to rørføringer er produsert og montert på dugnad.



Til venstre ses at eksosrør er montert og tilsluttet hjelpemotoren i bakkant.



Stiftelsen D/S Hvaler

Opprettet 1993

Starteluft

Kompressor for fylling av startluftflasker (som var en gaven fra Atlas copco i sin tid) ble anskaffet for noen år tilbake, men var av en moderne type. (Bilde til venstre.) Vi oppfattet denne som et fremmedelement i maskinrommet, og ønsket en som skulle være mer tidsriktig.



Vi har derfor kjøpt en noe mer passende kompressor, (Sauer und Sohn) selv om denne er fra 70-tallet, og derved «bare» snaue 50 år gammel. Denne klargjøres nå til drift, og vi tilpasser den til gjeldende strømforsyning. (Derfor er el- motor demontert i bildet)

Andre arbeider i maskinrommet



Fundamenter for nye dørplater laget
Dørplater skjæres til og plasseres i maskinrommet. Store sveisearbeider utført. Dørkplatene overflatebehandles med Jotamastic lys grå. Alle disse arbeidene utført på dugnad.



S
Sveiser og dugnadsarbeider Ronny Karlsen tilpasser fundamenter og monterer dørkplatene



Stiftelsen D/S Hvaler

Opprettet 1993



Drenering i maskinbedden- brent ut i alle spanterom.
Dørkplater er kjøpt inn 2016, og tilpasset nå.

Maskinrommet hadde en lysventil bb side for at maskinisten skulle kunne følge med. Det var svært vanskelig å finne lysventil med riktig dimensjon, men vi fikk den laget i England.



Ny lysventil produsert for oss etter
spesialmål for maskinrommet.
Under ses lysventilen øverst, men
ikke riktig montert enda.

Ventilen er spesiallaget etter mål. Vi har
brent ut i skutesida og montert den
«foreløpig». Den vil bli snudd, og
tetningsmateriale vil være kun linoljekitt
iflg. Bredalsholmen Dokk og
Fartøyvernssenter.
Til høyre ses også tidsriktige ventiler
montert på dagtanken for diesel.





Stiftelsen D/S Hvaler

Opprettet 1993

Ny batterikasse ble produsert og montert våren 2018 av Brattås A/S. Den originale kassa ble fjernet i forbindelse med innheising av hovedmotor 2014. Det var ikke plass i casing for å få motoren ned på fundamentet. Nå er ny batterikasse gjenskapt identisk med den originale. Brattås A/S har utført arbeidene.

Under montering



Sett fra baksiden gjennom dør til maskinrommet.



Her sett fra sb side i midtsdalongen i forbindelse med overflatebehandling av skapets innside. Disse arbeidene er utført på dugnad. Primer sponset av JOTUN A/S.



Batterikassa er her ferdig installert og fremstår som et skap med døråpning origntalt mot midtsalongen.

Formann i Hvalers venner og dugnadsarbeider Per-Arild Andersen sørger for priming.

Større kostnader ved arbeidene i maskinrommet er forhåndsbetalt av oss, og vil bli grunnlag for utbetalingsanmodning i tråd med forhåndstilsagnet for 2019.



Installasjon av automatisk brannslukkeanlegg

Installasjon av automatisk slukkeanlegg er støttet av Stiftelsen UNI, Østfold fylkeskommune og Fredrikstad kommune. Arbeidene og utstyr leveres av Nortronik, Førde. Enkelte arbeider utføres også på dugnad. Det installeres vanntåke slukkeanlegg i passasjerrom og mannskapslugarer og bysse, mens det installeres et NOVEC slukke-gass system i maskinrommet. Vanntåkeanlegget forsynes ved bruk av dieselpumpe i maskinrommet, mens NOVEC gassflaske monteres på akterdekket.

Pr. 31.12.18 er vanntåkeanlegget montert i store deler av båtens rom, men maskinrommet vil bli utstyrt i løpet av våren 2019.



Dieselpumpe for vanntåkeanlegg er ingen tidsriktig installasjon. Vi har likevel valgt denne løsningen i samråd med Riksantikvaren. Det må vurderes om pumpa kan bygges inn i en kasse for å gjøre den mindre fremtredende i det miljøet den er plassert i.



Til høyre: Rør legges skjult under dørk der det er mulig som her i akterskipet



Rørstusser kan ses på to sider av trappa, og på akterskottet. Det blir noe mer fremtredende når selve dysen monteres, men likevel relativt anonymt.



Stiftelsen D/S Hvaler

Opprettet 1993

Gjenoppbygging av forsalong

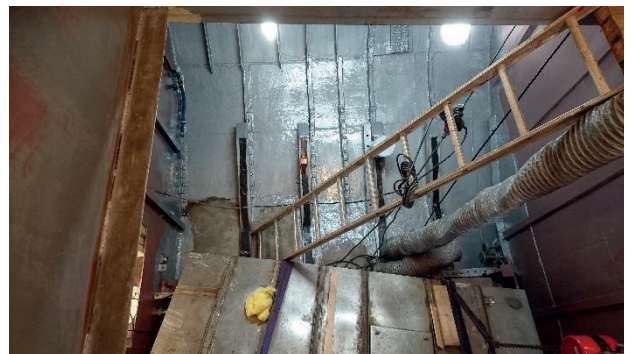
Arbeidene med forsalongen er støttet av Sparebankstiftelsen DnB med kr. 500.000.

Arbeidene startet våren 2018 med planlegging av gjenoppbygging av dørk. I samråd med Riksantikvaren ble det besluttet å bygge tredørk.

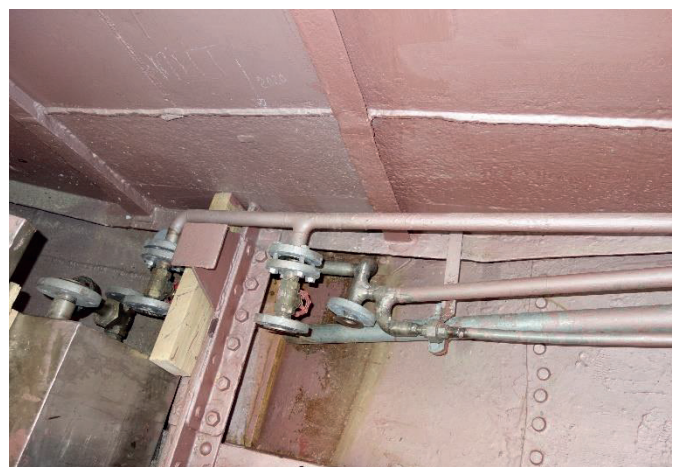


I forkant ble det utført grundig overflatebehandling av alt stål i skutesider og dørk. Her er det tidligere påført jotamastic i hele rommet i minst to strøk, og deretter vineguard silver grey i minst to strøk. Vi valgte likevel å påføre tre nye strøk vineguard.

Det ble brukt elektronisk fuktighetsmåler slik at vi ikke skulle få problemer med heft.



Vi hadde i forkant også fått utført rørleggerarbeider: lensesystem til forskipet fra maskinrom, tilførsel og uttak av ferskvann fra tanker til maskinrom og til bysse. Ole Torp har prosjektert dette, mens Engelsviken slipp og Erik Arnesen har utført arbeidene. En del arbeider er også utført på dugnad.





Stiftelsen D/S Hvaler

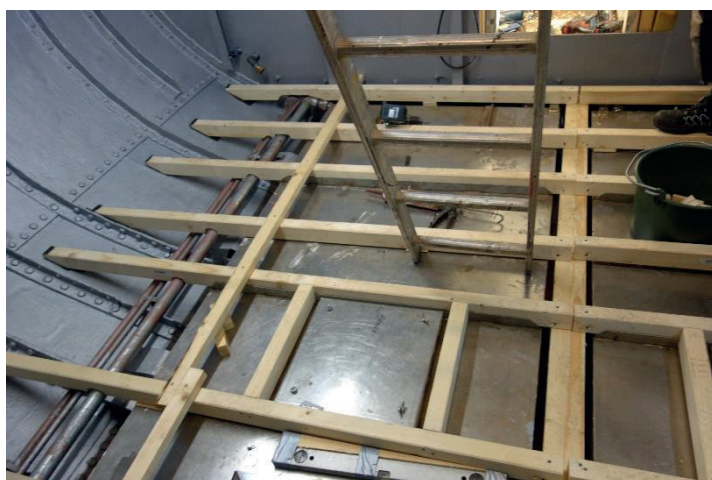
Opprettet 1993

Hardanger Fartøyvernssenter har utført trearbeidene i samarbeid med Maritime Center Fredrikstad. Dette ble påbegynt i september 2018, og trearbeidene var ferdige i desember. Hardanger Fvs vil utarbeide en faglig rapport for gjenoppbyggingen av interiøret. Denne er foreløpig ikke mottatt av oss.



Tom Hemräus (nærmest) fra Maritime Center Fredrikstad og Arne Jostein Jensen fra Hardanger Fvs legger opp bjelkelaget. Legges over ferskvannstankene.

Bæring er godt ivaretatt med en midtbjelke mellom tankene og anlegg mot skutesider.



Her er nylagt dørk pakket inn i beskyttende papp, og spikerslag delvis satt opp mot skutesidene. Som ellers ved interiørarbeidene i salongene, blir spikerslagene bare klemmt og kilt fast. Det boltes ingen steder fast mot skuteskroget. Dette er en teknikk som er ganske spesiell, men ikke uvanlig i denne bransjen. Det har derfor stor interesse for nye båtbyggere



Stiftelsen D/S Hvaler

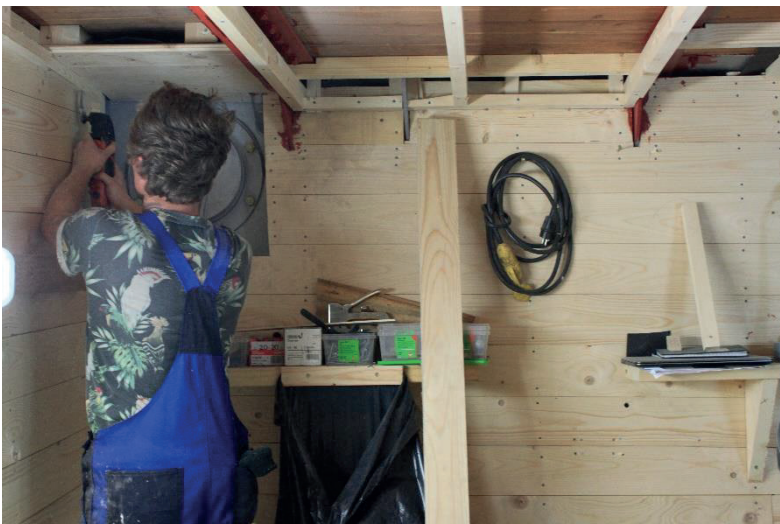
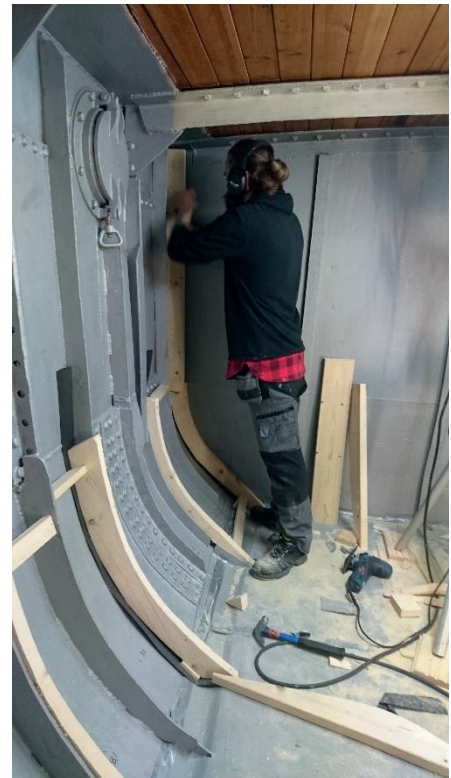
Opprettet 1993

å kunne være med på dette arbeidet. Vi hadde derfor innledet et samarbeid med Plus-skolens trebåt-bygger linje. Dette er den eneste videregående linje som gir muligheten i Norge for å tilegne seg fagbrev som trebåt-bygger, og skolen har undervisningslokaler ikke langt fra Isegran.



To elever får undervisning i planlegging av arbeidene, og teknikken som skal benyttes ved oppsetting av skutesider i tre.

Elevene deltok selv i arbeidene gjennom hele prosessen, og var også produktive! Tilbakemeldingen var at dette var interessant og nyttig og en fin variasjon i undervisningsopplegget. Det ble vekslet mellom elevene på deltakelse, slik at flest mulig på kullet fikk anledning til å prøve seg. Siden forsalongen ikke er et stort område, var det plass til en og maks to stk. av gangen i tillegg til «proffene».





Stiftelsen D/S Hvaler

Opprettet 1993

Forsalongen er nå gjenoppbygget. Alt er klart for maling som vil være et arbeid som vil strekke seg utover vinteren.



Benkene er også gjenoppbygget, og puter vil bli laget etter tidsriktig oppskrift: Vatt og hestehår inne i putene som fyll, og enten skinn eller et erstatningsstoff for skinn som ofte ble benyttet på den tiden, men som er rimeligere. Dette avgjøres i samråd med Riksantikvaren

Vi har ingen bilder av trappa, men har fått gode beskrivelser av Eine Wiklund og mange andre som har vært om bord enten som mannskaper eller som passasjerer. Tor Kristiansen i dugnadsgjengen lager trappa, og det var også han som laget lederen mellom akterdekket og brodekket.



Vi er overbevist om at forsalongen, som en gang i tiden var 2. klasse, blir en hyggelig og trivelig salong, intim som den blir, og godt egnet for samtale, selv om maskinrommet ligger «vegg i vegg» og motorens arbeid ikke akkurat blir lydløst. Man er jo i en båt!



Ballast

Det er tidligere lagt inn betong iblandet lokkebus i maskinrom og mannskapslugarer og bysse. I tillegg er det lagt inn jernbaneskinner som vi har kuttet opp og primet i forskipet. *Pr. 2018-06-20 har vi nå 10548 kg ballast pluss noe betong fra tidligere i bønn av kjettingkassa.*

Vi mangler fortsatt mye vekt, og hadde ønsket å komme videre med dette arbeidet i 2018. Vår plan er å legge bly i maskinrom og forskip, til vi har båten i ønsket nivå. Med bakgrunn i svært mange andre aktiviteter som ble prioritert i 2018, valgte vi å anskaffe en del bly, støpe dette til anvendelige barrer, og lagre disse i påvente av plassering. Arbeidet med dette vil derfor bli fullført i 2019.



Rolf Christiansen hever en nystøpt blybarre triumferende over hodet, og ser frem til å få plassert disse på riktig sted i båten.

Vi antar at båten skal ca 15cm ned i vannet, og mye ballast vil i så tilfelle være nødvendig. Men 20kg pr barre er håndterbart, også i trange rom under dørk i forskipet.

Klargjøring av midtsalong (dekkshuset) for gjenoppbygging av interiør

Man kommer inn i skipets midtsalong enten fra akterdekket, eller gjennom to dører fra fordekket. Midtsalongen har i mange år blitt benyttet som lager- og arbeidsrom på båten. For noen år tilbake ble det satt opp to stk. wc-rom og et postkontor/billettkontor. Ved nærmere studier av bildemateriale, ble det fastslått at disse rommene ikke var i god overensstemmelse med de opprinnelige. To av rommene er nå fjernet og skal gjenoppbygges etter ny forståelse av hva som vil være autentisk i forhold til status anno 1948.

I tillegg har vi etter drøftinger og i samråd med Riksantikvaren kommet frem til at den opprinnelige «røgelugaren» som ble bygget i 1892, og omgjort til skipperlugar på 20-tallet, ikke ble fjernet før hele midtsalongen ble bygget om i 1951. Det betyr at vi også skal gjenoppbygge skipperlugaren.

Thor Willy Eriksen har utarbeidet interiørtegninger for hele salongen, og når disse er godkjent, evt med endringer hos Riksantikvaren, vil vi starte gjenoppbyggingen. Vi antar at dette vil skje våren 2019.



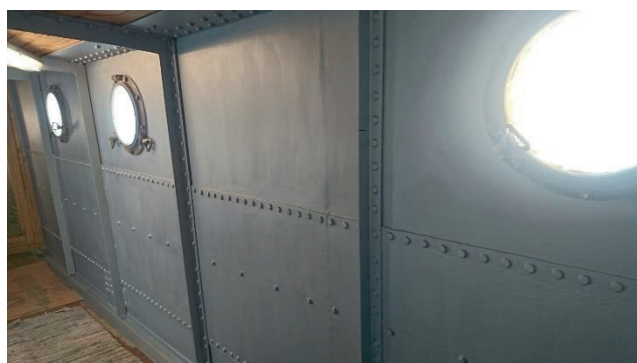
Stiftelsen D/S Hvaler

Opprettet 1993



Over:
SB side midtsalong som arbeidsrom.
Lengst inn her fantes skipperlugar.

Skutesider og casing (til høyre) primes
minst 5 ganger med vineguard silver
grey. Deretter blir det to strøk med Pilot II
i riktig farge. Dugnadsgjengen står for
disse arbeidene.



Midtsalongen med sine fire rom er klar for gjenoppbygging.



El-installasjoner

Arbeidene med el-installasjoner er ikke kommet så langt som planlagt for 2018. Vi finner dette svært beklagelig, og er direkte bekymret for fremdriften. Bakgrunnen for dette er at DSB ikke besvarer henvendelser gjort gjennom hele 2018. Som et offentlig organ regner vi med at også DSB er pålagt å svare sine brukere på henvendelser, men det skjer foreløpig ikke. Stiftelsen D/S Hvaler har inngått avtale med Helge Øverbø og Grenmar Elektro om å utføre arbeider. Helge Øverbø utarbeidet en plan for installasjonene, og vi har sendt denne til DSB med spørsmål om kommentar. Dette har vi ikke fått. Vi har likevel anskaffet belysning for aktersalong og forskipet. Det er også strukket kabel mellom lyspunkter. Strømforsyning til tekniske installasjoner i maskinrom er ikke påbegynt.

Siden vi restaurerer og gjenoppbygger en båt i samråd med Riksantikvaren og etter råd om antikvariske prinsipper, noe vi også har en avtale med Riksantikvaren om, ser vi det som problematisk å komme videre uten et samtykke til våre planer fra fagansvarlig myndighet. Våre planer baserer seg på at el-installasjonene skal gjenoppbygges med størst mulig grad av autenticitet anno 1948, men da kan vi ikke etterkomme alle krav som ligger i dagens regelverk på feltet. Vi har bedt Riksantikvaren gjøre nødvendige avklaringer med DSB, hvorvidt el-installasjoner er å anse som nyinstallasjon som må følge dagens regelverk, eller om det er gjenoppbygging som følger regelverket anno 1948, men heller ikke det har ført saken videre foreløpig.

Denne årsrapporten sendes de som har bidratt med finansiering av ulike tiltak i 2018. Vi skriver derfor dette så vidt detaljert, for å formidle at vi beklager at fremdriften er dårlig på feltet.



Belysningsarmatur installert i aktersalong. Vi antar utformingen har stor likhet med armatur som var installert i 1948. Slike lamper er produsert siden 1905 i Tyskland der de er kjøpt.



Stiftelsen D/S Hvaler

Opprettet 1993

Diverse tiltak for øvrig utført 2018

Videreført produksjon av livbeltekasser og føringskasser for styrekjetting:



Arbeidene med bygging av 5 livbeltekasser utføres på dugnad i leide lokaler hos Maritime Center Fredrikstad.



Rør for styringswire og davitføtter skrus fast.



Stativ for solseilet produsert på dugnad og monteres. Lange septre smidd hos smed i Nordheimsund som benyttes av Hardanger Fartøyvernssenter.



Tilpassing og montering rundtjern som stativ for solseilet gjøres av oss på dugnad. Trerekkene er igjen slipt og behandlet med Clipper II i flere omganger. Tilsvarende med sokkel styrhus, og brofront og lanternekasser.





Stiftelsen D/S Hvaler

Opprettet 1993



Langskips på styrhuset plasseres bjelke for bæring av stativ solseil og selve seilet. Bjelken går akter til skorstein, og plasseres i en «sko» der.



Maling av rundtjern på brodekket:
Rundtjern er nå også ferdigstillet ved at de er sveiset i riktig stilling og i nivå samsvarende med høyder vi har kommet fram til ved bildeanalyser. Siden det er utført diverse endringsarbeider på brodekket gjennom tidene, har dette vært et vanskelig forhold å komme til bunns i. Vi tror vi har tilnærmet riktig status.



Ben til krakker på for- og akterdekket er smidd og så behandlet med Jotamastic. Vi har også behandlet davitene med påleggssveis, og overflatebehandlet disse. Sko for daviter er smidd tidligere, og vi har under produksjon plater som ligger over og under livbåtdekket der davitene står, som forsterking av tredekket. Vi ser til høyre også lokket til kjettingkassa som var utett og delvis ødelagt. Dette er nå reparert og satt tilbake som opprinnelig.



Stiftelsen D/S Hvaler

Opprettet 1993



Under Nordisk seilas 2017 ble vi pårent i akterskipet av en av de større båtene, og det oppsto en kraftig bulk som nå er rettet. Vi brukte donkraft og trykket stålet ut igjen. Dugnad. Overflatebehandling tar vi senere.



Under livbåtdekket henger en hylle som antagelig ble montert opp ca 1937. Vi ser dette av bilder som er tilgjengelig fra de ulike tidsepokene. I utgangspunktet trodde vi denne hylla ble montert først på 60-tallet, men bilder har vist noe annet. Konstruksjonen er klarlagt, og bøyler er produsert hos Jotne Fremo i Fredrikstad. Her er de overflatebehandlet med Jotamastic.



Tralverket for akterdekket som er produsert flere år tilbake, er nå delt i to deler slik det opprinnelig var konstruert. Overflatebehandlet med linolje og tjære i tre omganger. Vi vil nå lage fundamenter og støtteben for plassering på akterdekket.

Leider mellom akterdekket og brodekket er igjen på plass etter mange års fravær. Det er Tor Kristiansen i dugnadsgjengen som har laget denne. Vi har flinke folk i dugnadsgjengen! Etter noen uker var lederen på plass.





Fastsetting av styrhus ble ferdigstilt tidlig på året, og vinduer kunne deretter monteres. Olsen Glass, Fredrikstad har montert glasset.



Dugnadsarbeider Tore Haraldsen fester styrhuset med rundtjern i fire hjørner, som strekkes gjennom brodekket i underkant, gjennom styrhuset og over tak, der de er forbundet med flattjern.



Dugnadsarbeider Tom Bart Hansen (t.h.) står for de fleste malerarbeider om bord, der nøyaktighet kreves!



Cong Huu Ngo hos Østfold Blikkenslagerverksted utførte en flott jobb med produksjon og installering av samleklapper for vann på styrhusets front innside. Vanlig oljekitt iblandet litt terpentin benyttes på kantene i bakkant av kobberet mot treverket som en type pakning.



Cong viser at kobberet også dekker vindusrammens loddrette sider.



Hele fronten beskyttet mot fuktighet. Vannet ledes ut på dekk gjennom styrhusets front.



Stiftelsen D/S Hvaler

Opprettet 1993

Ny livbåt ble ferdig i 2018. Den er laget etter mal av den ene originale livbåten vi fortsatt har. Plus-skolens trebåtbyggerlinje har bygget denne, og brukt oppgaven som undervisningsobjekt for elevkullene de siste to årene.

Mange av Hvalers venner har vært med og sponset byggingen av livbåten



Stolte elever ved Plusskolen og deres lærer Andreas Pagander



Gammel og ny livbåt. Enkelte beslag mangler, og vil bli bestilt hos smed.



Dugnaden går som en lek med godt humør. Livbåten impregneres med linolje/terpentin innvendig /utvendig. Her er fra v. Kåre Hjelle, Bjørn Sandhaug og Per-Arild Andersen i sving

Tegning og plan for gjenoppbygging av mast og rigg er utarbeidet mot slutten av året. Det er Maritime Center Fredrikstad v. Tim Morris som er ansvarlig for dette. Hardanger Fartøyvernssenter står for smedtjenestene, og for konsultativ veiledning og rådgivning. Dette sikrer en tidsriktig utførelse, siden mast og rigg er endret en rekke ganger i årenes løp.



Stiftelsen D/S Hvaler

Opprettet 1993

Utbetalinger til Stiftelsen D/S Hvaler fra Riksantikvaren 2018:

04.01.2018	kr. 47 325
12.06.2018	kr. 117 443
16.10.2018	kr. 106 724
16.11.2018	<u>kr. 163 898</u>
Sum	<u>kr. 435 390</u>

Fakturaliste og kopi alle fakturaer som er grunnlag for utbetalingene fra Riksantikvaren følger som vedlegg i årsrapport som sendes Riksantikvaren.

Med vennlig hilsen

Knut S. Alnæs
Stiftelsen DS Hvaler, styrets leder



Stiftelsen D/S Hvaler

Opprettet 1993

STIFTELSEN D/S HVALERS VENNERS DUGNADSGJENG

«Kompetanse og glede, juging og jobbing – kan vi ha det bedre?»



Her er gjengen som møter opp på Isegran stort sett hver tirsdag kl. 0900 – 1430. Ikke alle var tilstede når dette bildet ble tatt. En fotodugnadsarbeider står dessuten bak kamera.