ÅRSRAPPORT 2021

Stiftelsen D/S Hvaler




VALER

ÅRSRAPPORT FOR STIFTELSEN D/S HVALER 2021



ÅRSRAPPORT 2021

Kråkerøy, 08.04.2022

Stiftelsen D/S Hvaler eier og har ansvar for gjenoppbyggingen av den gamle rutebåten MS HVALER. Arbeidene ble påbegynt 1993, da HVALER ble overdratt til stiftelsen. Stiftelsen D/S Hvaler er registrert i frivillighetsregisteret. D/S Hvalers venner er selvstendig organisasjon, og aktiv bidragsyter til stiftelsens økonomi og gjennomføring av alle aktiviteter. Alt arbeid i stiftelse og venneforening er basert på dugnad, og ingen kompensasjon gis noen av deltakerne.

Årsrapportens del om arbeidene på HVALER er i hovedsak utarbeidet etter riksantikvarens mal for rapportering. Samtidig formidler rapporten informasjon om det helhetlige restaurerings- og gjenoppbyggingsarbeidet 2021. I tillegg tar vi med informasjon om våre øvrige aktiviteter.

Arbeidene med restaurering og gjenoppbygging av MS HVALER har i 2021 - så langt det har vært mulig - fulgt planene som var utarbeidet for året. Men vi nådde ikke hovedmålet, nemlig ferdigstillelse av arbeidene. For tempoet i fremdriften har også dette året vært betydelig redusert, ettersom dugnadsarbeidene gjennom store deler av året ble satt på vent med bakgrunn i myndighetenes restriksjoner som ble iverksatt for å møte koronapandemien.

Samtidig viste det seg at gjenoppbyggingen av skipets elektroinstallasjoner var en mye mer krevende jobb enn det både vi og våre leverandører kunne overskue i forkant. Resultatet av dette ble betydelig høyere kostnader enn antatt, og innkjøp av el-tjenester måtte derfor opphøre tidlig på høsten. Våre planer for drift i 2021 har det derfor heller ikke dette året vært mulig å sette ut i praksis.



Hvaler på slippen på Isegran august 2021

Arbeidene i 2021 har vært basert på:

- Et nært og fruktbart samarbeid med fartøyvernavdelingen i Viken Fylkeskommune som innehar betydelig bredde- og dybdekompetanse om tidsriktig forståelse av håndverkspraksis, konstruksjon og materialbruk.
- Vår egen dugnadsgjeng der alle bidrar med sin kunnskap og kompetanse på mange felt, det være seg fagarbeidere innen forskjellige håndverk, ingeniører, maritimt personell og en rekke andre yrkesområder.
- Et godt og konstruktivt samarbeid med Hvalers venner.
- Et nært samarbeid med Maritime Center Fredrikstad, Hardanger fartøyvernsenter, og Bredalsholmen Dokk og fartøyvernsenter om tidsriktig materialbruk og arbeidsmetoder.
- Et nært samarbeid med regionale og nasjonale leverandører av utstyr og tjenester.
- Et godt samarbeid med Sjøfartsdirektoratet i Oslo og Haugesund om alle forhold knyttet til sertifisering av MS Hvaler som passasjerbåt.

Stiftelsen D/S Hvaler

Stiftelsen D/S Hvaler er registrert i Enhetsregisteret og Frivillighetsregisteret med org.nr. 993495751. Stiftelsen består av et styre med 7 medlemmer. Disse har i 2021 vært:

Knut Alnæs	styreleder
Jan Arntzen	styremedlem/nestleder fram til 10.06
Eine Wiklund	styremedlem fram til 10.06
Bjørn Sandhaug	styremedlem
Kåre D. Hjelle	styremedlem
Torgil Johnsen	styremedlem
Per-Arild Andersen	styremedlem
Lars Morten Nilsen	styremedlem fra 17.11.21
Svein Erik Scheele	styremedlem fra 17.11.21

Styret velges på årsmøtet i juni hvert år

Jan Arntzen og Eine Wiklund var blant initiativtakerne til etablering av Stiftelsen D/S Hvaler, og har sittet som styremedlemmer siden etableringen i 1993. Deres innsats for å få «HVALER» tilbake i drift har vært preget av ukuelig optimisme, kreativitet og idealisme. De mange gode opplevelsene med «Hvaler» som passasjerbåt har vært ballast gjennom disse åren. De har begge vist at de har hatt et godt hjerte for båten i alt de har foretatt seg som styremedlemmer i prosjektet.

Hvalers venner

Stiftelsen D/S Hvaler og Hvalers venner er begge selvstendige organisasjoner, men samhandler for i fellesskap å nå samme mål, nemlig sette MS Hvaler i drift. Leder i venneforeningen har fast plass som styremedlem i stiftelsen, og vice versa. Dette har støttet opp om det gode samarbeidet vi har hatt i alle år. Med kontingenten fra sine 500 medlemmer og flere inntektsgivende aktiviteter gjennom året, bidrar Hvalers venner også med betydelig økonomisk støtte.

Dugnadsarbeidet

MS Hvaler ligger fortsatt ved utstyrskaia hos Maritime Center Fredrikstad på Isegran, der vi har vår midlertidige landbase, som består av sjøbod med verktøy og diverse utstyr til

arbeidene. 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. Det ytes også stor, kvalitetsfull og tålmodig innsats fra dugnadsgjengen. Til vanlig møter ca 20 mann på tirsdager, i tillegg til to på damesiden. Onsdager møter «maskingjengen», med 5 mann.

Dugnad Oppgaver	Antall personer	Timer
Planlegging, arbeidsledelse, rapportering båt	7	2500
Praktisk dugnad båt,	20	2400
Tegning, beregninger, konstruksjon båt	3	350
Praktisk dugnad (nye lokaler) «Kollen"	4	490
Styrearbeid stiftelsen og venneforening	13	900
Redaksjon/utgivelse eget informasjonsblad	8	300
Salg og PR	4	25
Foredrag og undervisning	1	10
Sum dugnadstimer 2021		*6845*

Tidsbruk for leide lokaler i Kollen er opplysninger for Fredrikstad kommune spesielt.
De fleste som deltar i dugnaden er medlemmer i Hvalers venner, men dette er ingen betingelse. Det er Stiftelsen D/S Hvaler som er ansvarlig for dugnaden som gjennomføres i nært samarbeid med Hvalers venner.
Fremmøte på dugnaden har vært stabilt i de aktive periodene. Det føres lister for fremmøtene. De øvrige aktivitetene er ikke timeregistrert, slik at tallene i tabellen ovenfor baserer seg på noe løsere vurdering. Praktisk dugnad ble på grunn av pandemien stengt helt i perioden 1.1 – 25.5. og 14.12. - 31.12. Styremøter er avviklet elektronisk i de nedstengte periodene. Smitteverntiltak har vært fulgt opp, og det er ikke meldt om Korona-smitte i forbindelse med våre aktiviteter.

Andre aktiviteter:

- *Oppussing av «Kollen» -.den tidligere vaktmesterboligen på Isegran*

I tråd med inngått leieavtale med Fredrikstad kommune om bruk av den tidligere vaktmesterboligen på Isegran er arbeidene med oppussing innvendig videreført på dugnad. Gjennom hele året er det utført dugnadsarbeider i huset for å sette dette i stand. Huset bar ved inngåelsen av avtalen meget sterkt preg av manglende vedlikehold gjennom en år-rekke. I 2021 har dette endret seg betydelig. Fredrikstad kommune har utført arbeider på huset utvendig. Stiftelsen D/S Hvaler har utført dugnads-arbeider utvendig og innvendig, og har også kjøpt rørleggertjenester.



«Kollen» ved oppstart leieforholdet



Café Magasinet fikk ryddet materiell som var midlertidig lagret i huset (Bildet t.v.) Mye annet materiell ble avhendet / kjørt til søppelfylling av vår dugnadsgjeng.







Råte i taket

Fredrikstad kommune har lagt om taket som var godt råte-skadet, og fornyet alle takrenner og nedløp. Kommunen har også reparert fugene utvendig, malt opp alle vinduer utvendig, og fornyet to vinduer i kjeller.



Utvendige arbeider



Dugnaden har i tillegg til rydding og bortkjøring av utrangert inventar vært konsentrert om:

- Arrondering rundt hele huset og planering av terreng
- Malt vinduene i 1.etg.innvendig
- «Reddet» to stuevinduer ved fornyelser i rammene
- Klargjort stue for gulvsliping / vegg- og takmaling
- Fornyet noen el-installasjoner 1.etg.
- Pusset opp toalettrom i kjeller
- Skiftet ut og fornyet to toaletter og vasker
- Fjernet utrangerte rester av «grue» i kjeller

Vanninntrenging i kjeller var et stort problem, men er redusert til et minimum.
Vi samarbeider med frivillige organisasjoner som eier historiske båter med tilhold på Isegran, om bruk av lokalene. Fix-stiftelsen har pusset opp et rom og tatt dette i bruk.
Det er fortsatt stort behov for vedlikehold av bygningen, og arbeidene med oppussing innvendig blir gjenopptatt når dugnad kan åpnes etter «pandemi-stopp» i 2022. Men fra å ha vært et hus i sterkt forfall, plassert i vakre omgivelser på Isegran, er dette nå i ferd med å fremstå som en liten perle midt på øya. Etter hvert kan dette kanskje bli et samlingspunkt for «frivilligheten» som er knyttet til de historiske båtene.

❖ Samarbeid med Hvaler Kulturvernforening

Samarbeidsavtalen med Hvaler kulturvernforening er videreført i 2021.
Vi fikk for en tid tilbake tilbud om å benytte en fremtidig sjøbu som Hvaler Kulturvernforening planla å sette opp på Nordgårdsbrygga ved Brottet på Dypedal. Forutsetningen var at Stiftelsen Hvaler skulle bygge sjøbua, og få bruksrett uten leiekostnader. Våren 2021 ble det klart at vi i et samarbeid med Hvaler kulturvernforening hadde vunnet en publikumsavstemning på Facebook som firma NIPAS hadde utlyst om hvem som burde få en tjeneste gratis. Tjenesten skulle være et passende mindre byggeprosjekt. De stilte også materialer til disposisjon. Nå er bua satt opp, men ikke helt ferdig. Vi har allerede en intensjonsavtale med Hvaler kulturvernforening om et nært samarbeid, og det er et sterkt ønske at «HVALER» skal bruke brygga som anløpssted. Derved kan en slik sjøbu komme til god nytte for oss i fremtiden, og vi tror dette kan være med å legge forholdene ytterligere til rette for et utvidet samarbeid når vi kommer i drift.

❖ *Forberedelser for drift*

Sertifiseringsarbeidet er videreført, men det gjenstår fortsatt behov for utarbeidelse av og innsending av en del dokumentasjon. Krengeprøve er gjennomført. Utfører på vegne av Stiftelsen D/S Hvaler var Anton Gjelsvik v. Multiship, Moss. Sjøfartsdirektoratet bivånet prøven og kontrollerte at denne ble forskriftsmessig utført.

❖ *Foredrag og informasjon:*

Diverse visninger for enkelt-personer om bord
Foredrag for lag og foreninger (redusert 2021 pga.pandemien).
Vi deltok med stand på Julemarkedet på Kystmuseet på Spjærøy som ble arrangert av Hvaler kulturvernforening.

❖ Informasjonsbladet

I nært samarbeid med Hvalers venner ga vi også i år ut to fyldige nummer av vårt informasjonsblad. Dette skrives, redigeres og sendes ut på dugnad. Opplaget er 1000stk., som sendes alle venneforeningens medlemmer, forretningsforbindelser, kommuner og antikvariske myndigheter mm.



Her er våre hovedmål for arbeidene på MS HVALER i 2021 og i korte trekk det vi har oppnådd gjennom dugnadsinnsats og ved kjøp av tjenester:

- Fordekket: Ferdig stilt gjenoppbygging av benker langs skutesider. Restaurert og sertifisert begge ankere med ankerkjetting.

- Midtsalong: Videreført interiørarbeider. Montert inn dører i toaletter, postlugar, skipperlugar og skap. Malerarbeider skutesider, himling. Montert køye med benkeløsning i skipperlugar.

- Akterdekket: Montert ny leider til brodekket, bygget kasse for skjuling av kiddeflaske for Novec slukkegass for maskinrom. Klargjort og montert ny flaggstang. Produsert trekk for rekkene. Generelt vedlikehold av dekk, rekker, dører og rennesten.

- Livbåtdekk: Produsert nye vogger for livbåtene. Plassert og montert fast livbåtene i voggene. Fått sydd trekk til begge livbåtene, og oppheng for livbåter i davitene. Montert kasse for livbelter. Montert fundamenter for to redningsflåter.

- Brodekket: Montert luftejektorer for ventilasjon av midtsalongen. Montert boks for wiretrekk til nødstopp hovedmotor.

- Styrhus: Manøversøyle støpt, noe gjenstår før den er klar for montering i styrhus. Arbeider med signaloverføring mellom manøversøyle-hovedmotor-reverseringskasse påbegynt. Alle navigasjonsmidler innkjøpt. Plan for installasjon av utstyr godkjent av fartøyvernavdelingen i Viken. Trearbeider for installering av diverse utstyr i styrhus påbegynt.

- Elektroinstallasjoner videreført i maskinrom, midtsalong, akterdekk og oppbygging av el-skap. Nødbelysning i hele båten klargjort. Elkabling til styrhus utført.

- Maskinrom og maskinromsystemer: Nødvendige endringer i sjøvannsinntak utført under slippsetting. Videreført arbeid med maskinromsystemer. Overflatebehandling tanker og skuteside.

- Fremdriftsmaskineri: Ferdigstilt montering alle komponenter hovedmotor. Overhalt dieselpumpe hos ekstern leverandør. Justeringsarbeider av dyser etter mislykket oppstartforsøk hvm.

- Slippsetting: Bunnbesiktigelse utført av Sjøfartsdirektoratet. Priming / stoffing, satt vannlinje.

- Slukkeanlegg: Alle rørforbindelser ferdig installert. Alle alarm-sensorer og nødmeldere ferdig installert.

- **Dette fikk vi ikke utført i 2021 relatert til våre planer og forhåpninger:**
- Ferdigstilling el-installasjoner.
- Installasjon av sentraler for automatisk brannslukkeanlegg og varslingsanlegg på bro
- Ferdigstilling av interiørarbeidene i midtsalongen.
- Fullføre produksjon av ny manøversøyle med overføringer.

Det er i hovedsak høye kostnader forbundet med arbeidene og mangel på midler vi har hatt til rådighet i 2021som er bakgrunnen for at tiltak ikke har latt seg gjennomføre. I tillegg har vi hatt to lengre perioder, til sammen 51/2 måneder med sterkt redusert dugnad pga. pandemien.

Offentlig støtte – private gaver – dugnadsinnsats- antikvarisk vern

Tilstrekkelig finansiering er grunnlaget for fremdriften i våre arbeider. Prosjektet mottar midler fordelt til fartøyvern over statsbudsjettet. Samtidig mottar vi midler fra kommuner, store stiftelser, og enkeltpersoner. Men også næringsbedrifter og ideelle organisasjoner yter direkte finansiell støtte i form av gaver, tjenester og utstyr uten betaling eller til sterkt reduserte priser. Slik deltar samfunnsbevisste støttespillere til vår felles dugnad. Likevel er hovedpilaren for fremdriften en fantastisk dugnadsgjeng. Hver uke utføres aktivitet som minner om et lite skipsverft. Med stor kompetanse innen mange yrkesfag er MS Hvaler gjenoppbygget slik båten fremsto i 1948, med bruk av mange av de samme byggemåter som ble brukt den gangen, og i hovedsak med det samme materialvalget. MS Hvaler blir det levende museet som skal kunne fortelle våre etterkommere hvordan slikt ble gjort i overgangen til det 20. århundre. Denne veiviseren for våre arbeider er fulgt også i 2021.

En stor takk for alle bidrag i 2021!

Vi retter en stor takk til alle våre bidragsytere også dette året, offentlige som private, store som mindre. Oversikten nedenfor viser at gjennomføringen av våre arbeider baserer seg på et godt sammensatt «spleiselag». Alle private bidrag har de senere årene gitt oss anledning til å søke om Kulturdepartementets «Gaveforsterkningsmidler». Vi ønsker i denne rapporten å rette et fokus på at de private gavene faktisk medførte en slik tilleggsbevilgning på kr. 323.050 i året som gikk. Dette hjalp oss i en presset økonomisk situasjon! Vi takker også for rabatter ved innkjøp av diverse varer til vårt dugnadsarbeid i våre lokale bedrifter og forretninger.

Oversikt økonomiske bidragsytere 2021:

Viken for 2021(Statsbudsjettet post 74)	Diverse øremerket	1.000.000
Glomma Pall A/S	Årlig fast støtte	50.000
Hvaler kommune	Årlig fast støtte	30.000
Østre Hvaler sjømannsforening	Støtte til arbeider	10.000
Trond Brynildsen	Navigasjonsmidler	5.391
JOTUN A/S	Gratis malingprodukter til stål og treverk	
Fredrikstad kommune	Bidrag til montasje livbåter	12.000
Verktøy og Maskin Gressvik	Støtte til gjenoppbygging midtsalong	25.000
Hvalers venner	Elektroinstallasjoner/maskinrom	226.160
Hvaler Bondelag	Elektroinstallasjoner	2.000
OBOS Østfold	Elektroinstallasjoner	10.000
Selbak Blikkenslagerverksted	Brannsikring	6.000
Berg Sparebank	Oppheng livbåter og anker	136.000
Kulturdepartementets Gaveforsterkningsording	Tilskudd basert på private bidrag 2019 Tilskudd basert på private bidrag 2020	95.250 227.800

Opplysninger om fremdriften i restaureringsarbeidene 2021

Alle konstruksjonstegninger og tekniske beregninger er utført for Stiftelsen D/S Hvaler av dugnadsgjengens Ole Torp, Arne Terje Olsen og Thor Willy Eriksen. Alle tiltak er drøftet med og godkjent av Fartøyvernavdeling i Viken fylkeskommune, som har fått alle tegninger til vurdering og uttalelse før tiltak blir iverksatt. Dette sikrer at autentisitet blir ivaretatt så godt som mulig. Som vernet skip er det avgjørende i planlegging og gjennomføring at vi sikrer tidsriktig utførelse ved bruk av tidsriktige materialer og festemidler. På den måten gjennomføres «antikvarisk vern» med noen få unntak som i så tilfelle er godkjent av fartøyvernkonsulent Alexander Ytteborg i Viken fylkeskommune og ofte i samarbeid med Riksantikvaren. MS HVALER blir et levende - og livlig museumsskip, og vi ser det derfor som helt avgjørende at vi kan samarbeide tett med antikvariske myndigheter.

Gjenoppbygging på fordekket



Benkene langs skutesidene ble ferdige første halv-år 2021. De har fått overflatebehandling med linoljemaling i flere omganger. En løs sittebenk ble også brukt på fordekket gjennom mange år. Vi mottok en slik for en tid tilbake, og den vil etter hvert bli restaurert.



Tor Christiansen er en av våre dyktige snekkere. Etter å ha laget en prototype er han her i gang med tillaging og montering av styrbord benk.

Arne Johansen påfører linoljemaling med nennsom hånd. Her er det viktig med tynne strøk, og Arne har full kontroll. Benkebena blir også brune etter hvert.



Benkene er ferdige, og klare for bruk.
Konstruksjonen tillater at benkene enkelt kan vippes opp mot skutesidene.
Helt forut er begge ankere på plass hvilende mot skutesidene. Ankere med kjetting er sertifisert av Engelsviken slipp A/S.



Livbeltekassa på fordekket er ikke i samsvar med fordekkets møblering anno 1948. I våre dager er kravene til redningsutstyr betydelig skjerpet i forhold til bestemmelsene «anno den tid». Fordekket vil være samlingsplass ved en evakuerings-situasjon og derfor avgjørende at livvester er lett tilgjengelig. Selve kassa er laget etter modell av de gamle brødkassene som ble benyttet til frakt av bl.a. baker Richvoldsens brødvarer. Kassene med brødvarene ble gjerne plassert på fordekket. Så er den ikke en helt «fremmed fugl» her likevel. Richvoldsen hadde sitt bakeri i Vennelystveien på Kråkerøy.

Gjenoppbygging av midtsalongen / dekkshuset på hoveddekket

Skipperlugar / pentry

Innredningsarbeidene i dette området har pågått over en tre-års periode. Siste etappe har bl.a. bestått av ferdigstilling av den tidligere skipperlugaren som så langt vi har klart å få klarhet i, var i bruk her frem til ca. 1954. Etter dette ble skipperlugaren som var bygget i forskipet tatt i bruk, og skipperlugaren i midtskipet revet samtidig som de nye «Buss-setene» ble montert.
Skipperlugaren i midtskipet er etter avtale med Riksantikvaren gjenoppbygget med tanke på å betjene en spesiell fremtidig funksjon om bord: Lugaren blir skipets nye pentry. Like fullt vil det her bli et interiør som når pentry-funksjonen ikke er i bruk, vil se ut som en tilnærmet ordinær lugar. Dette er altså et klart, men planlagt og godtatt avvik fra den musealt korrekte gjenoppbyggingen. Men slik måtte det etter vår mening bli når vi skal drifte båten; betjene vårt publikum på en best mulig måte, og samtidig skaffe nødvendige inntekter til båtens underhold og vedlikehold i fremtiden.
Vi har i et samarbeid med Fredrikstad storkjøkkensenter anskaffet og installert en hydraulisk løftbar benk som vil romme vask, koketopp og varmebad for mat. Denne monteres inn i skipperens køye. Når benken ikke er i bruk, ligger skipperens madrass oppå, og kjøkkenutstyr vil i størst mulig grad gjemmers i skuffer og skap. Tilbake vil man da se køya og en skrivepult. Dette er fortsatt under arbeid, og vi håper det vil bli et akseptabelt resultat når vi får alt på plass.

Skipperlugar / pentry med innredning er bygget av Hardanger fartøyvernsenter 2019 - 2021





Her før montering av skipperens køye som også blir kjøkkenbenk. Skipperens garderobeskap – som vi med sikkerhet vet var en del av interiøret- blir i fremtiden benyttet for matvarer og kjøkkenutstyr. Skriveplata til skipperen var montert til venstre for skapet på bildet, noe skipperens datter, Elisabeth Schrader husker godt.

Bildene under viser kjøkkenbenk under montering nede i køya. Døra til skapet males før montering. Det er utført diverse el-installasjoner, og det er klart for avløp fra vask og varmebad.





Under benken / køya blir det litt plass for skuffer.

Det er behov for å komme lett til under benken, og vi har derfor laget mulighet for å åpne tre dører. Her blir det bygget inn skuffer. Skroget for benken er utført av Hardanger fartøyvernsenter, likeledes platene på bildet under til høyre. Åpning for rom til skuffer og utbalansering av stålramme for kjøkkenbenken er utført av dugnadsarbeider Hans Martin Jarmund. Han har også utført monteringsarbeider av dører og dørholdere. Overflatebehandling utført på dugnad av Leif Vegelbo.





Bildet til høyre: Plater til et arrangement der vi setter opp en salgsdisk i døråpningen til skipperlugaren er også på plass, og skal overflate-behandles. I tillegg skal en plate og en skuffeseksjon benyttes som skipperens skrivepult. Dørken i skipperlugaren fikk linoleumsbelegg i 1947, samtidig som linoleumen i aktersalongen ble fornyet. Bestillingsseddelen fra skipper Rolf Schrader for dette arbeidet dukket opp i en av de gamle loggbøkene som Elisabeth Schrader Kristiansen, skipperens datter, fant for et par år siden.



Madrass til skipperens køye



Skapdøra montert



Dørholder montert

Madrassen er laget på samme måte som benkeputene i forsalongen.
Det er Mette Bråthe i Sybraseil A/S som har utført dette, og skriver i en epost:
«Vi har bestemt at putene skal være ca 7cm tykke. De blir bygget opp med to lag HAIRLOCK som fåes kjøpt i plater. Vi bruker de som er 30mm tykke. Hairlock er hestehår som blir varmet opp slik at det krøller seg og festes sammen med naturlatex. Ovenpå for å få det mykere legges på et lag med GRÅVADD, som er rester av bomull, ull og annet textilfiber, mesteparten er bomull, men det er også (dessverre) noe polyester. Ovenpå dette igjen legges et lag med hvit ULLVADD som er 80% ull, og 20% polyester.Når vi har skjært til hver enkelt pute og lagt på vatten, får disse et innvendig trekk/for av bomullslerret som syes igjen for hånd. Utenfor dette syes så selve putetrekket som heter RODEO. Dette stoffet er av 100% kunstfiber, men utseende ligner PEGAMOID

Midtskipets øvrige rom
I midtsalongen ellers er alle dørene til de ulike små rom montert. Skapdører er også kommet på plass. Samtidig er det laget og montert rør for kabel fra bl.a. brannsentral til maskinrom. Vakuumtoilettene ble kjøpt inn for flere år tilbake. Disse er nå også montert. Dette er i sin helhet dugnadsarbeider. Tilførselsrør vann og Blucher avløpsrør er montert av Engelsviken Rør A/S.


Høyskap med brannsentral


Brannsentral


Fremre toilett og høyskap


Postlugar


Posthyller


Aktere toilett



Dugnadsarbeider Bengt Bergmann monterer vakuumtoilettene.
Under driftstiden frem til 1979 var avløpet fra toalettene kun gjennom et rør som ledet ut gjennom skutesida. Nå er det nye tider og nye bestemmelser, og vi har installert toalett-tanker om bord som regelmessig vil bli tømt – til godkjent mottak.
Toilettrommene får naturligvis også vask, og kanskje til og med et speil! For det hadde de så vidt vi vet i 1948 også!





Døra inn til trapp som fører ned i aktersalongen er to-fløyet. Den er hengslet på midten og på en side. Derved foldes dørbladene mot hverandre når døren åpnes. Dette er nødvendig siden gangarealet er svært begrenset.

Hengsler og diverse beslag og dørstoppere er kjøpt hos Topplicht, Hamburg, og hos Molo, Oslo.





Gravering av mønster i trappeneser
Det finnes tre trapper inne i båten og en leider mellom akterdekk og brodekk. Alle hadde i sin tid trappeneser av messing for å redusere sklifare. Tappa mellom midtsalong og akterdekk er original fra båtens driftstid. Vangene var gule utvendig, men trinnene og vangene innvendig var brune. Vi har valgt å male hele trappa brun, siden lys gult var en farge som kom med ombyggingen på tidlig 1950-tall.

Dugnadsarbeider Gunnar Johansen har utøvet håndverk som gravør ved tidligere Fredrikstad mek. Verksted. Han tok jobben med å gravere inn mønsteret på trappenesene sammen med en dugnadskollega. Vi fikk kjøpt en graveringsmaskin brukt, og siden det var pandemi og stengt for dugnad på båten, monterte han den opp i sin egen kjeller. Etter mange timers innsats ble det et svært godt resultat.



På trinnene i trappa mellom midtsalong og akterdekket sitter fortsatt de originale trappenesene. Vi kunne derved erkjenne at disse hadde et særskilt kryss-mønster som sklisikring. Vi antok at dette kunne være brukt på både utvendig og innvendige trapper. Vi valgte derfor å gjennomføre dette på alle trappenesene.

Belysning og andre elektroinstallasjoner

Vi gjenoppbygger el-systemer som var om bord i 1948. Samtidig er det en del avvik som er godkjent av Riksantikvaren ved Erik Småland, og fartøyvernkonsulent Alexander Ytteborg i Viken fylke. I nært samarbeid med Riksantikvaren er det besluttet at det tekniske utstyret om bord skal forsynes med 220v, mens all belysning skal være forsynt med 110v. likestrøm. Navigasjonslys forsynes med 24v, mens noe sikkerhetsutstyr som bl.a vhf får 12 volt. Nødstrøm fra batterier installeres som beskrevet i krav i Sjøfartsdirektoratets / DSB's regelverk. Nødstrøm vil i en gitt situasjon forsyne teknisk utstyr i maskinrom, navigasjon- og kommunikasjonsutstyr, nødbelysning og varsling- og slukkeanlegg.

Da Hvaler ble satt i drift i 1892 var det naturligvis uten elektrisitet om bord. Det var steam for fremdriftsmaskineriet, og steam for oppvarming av båten. Belysning var basert på oljelamper, det samme ble også brukt for lanternenes navigasjonslys, og for lyset på kompasset som var plasser foran styrhuset. Man tente og slukket lanternenes oljebluss manuelt. I formasta ble topplanterna heist ned for å bli tent, og heist opp igjen på plass.

Høsten 1930 fikk HVALER elektrisitet for første gang. En liten dampdrevet stempelmotor som drev en dynamo, var blitt flyttet fra båten «Skjærhalden» som Hvalerselskapet nettopp hadde kjøpt fra Sverige der den gikk under navnet «Søderkjøping». Dette var en «sommerbåt», som gikk til vinteropplag utpå høsten. Den dampdrevne dynamoen ble høyst sannsynlig plassert i maskinrommet forut sb side der hovedaggregatet står i dag. Det var aktersalongen som ble prioritert med elektrisk belysning. Dette var jo 1. klasse. Men mye kan tyde på at lanternene også ble elektrifisert dette året. På det eneste bevarte lanterneglasset vi har, finner vi inskripsjonen 1930 i glasset.
Året etter ble det utført en del større reparasjoner i akterskipet, og samtidig ble det bestilt og installert en ny dampdrevet dynamo fra Sverige.

Når fremdriftsmaskineriet ble fornyet i 1948, og dieseldrift ble etablert med mye nytt teknisk utstyr i maskinrommet, ble det samtidig laget et batteriskap i casingen med dører mot midtsalongene på sb side. Det ble også besluttet å forsyne hele skipet med strøm til belysning. Alt ble basert på likestrøm. Totalt var det behov for 19 batterier som var stablet i «batterikassa» i midtsalongen. Disse ble bare ladet når motoren var i drift, for nå var det også montert en dynamo på hovedakslingen i motorens framkant. Den gamle dampdrevne dynamoen ble fjernet. Eine Wiklund forteller at maskinisten fulgte nøye med på behovet for å ha lys i båten. Lyspærer ble derfor skrudd ut så det ikke sto på lys i «utide» og belastet batterienes kapasitet mer enn høyst nødvendig.

Gjenoppbygging av elektroinstallasjoner 2021

Arbeidene med gjenoppbygging av elektroinstallasjoner ble igangsatt 2017, noe som er beskrevet i foregående årsrapporter. I 2020 og i 2021 ble det utført store arbeider for å gjenskape og gjenoppbygge status på dette feltet anno 1948. Omfanget og kompleksiteten har vist seg å være betydelig mer krevende enn antatt. Og for oss har det vært viktig å gjenoppbygge interiøret så autentisk som mulig, samtidig som kabelstrekk til «ikke-autentiske» installasjoner som f.eks. brannsentraler, nødbelysning, kjøleskap osv., ikke skulle ødelegge interiøret med hele «edderkoppnett» av kabler som ikke var om bord i 1948. Likevel er det trukket flere kilometer med kabel, men vi synes dette nå har fått et «forsiktig» uttrykk, uten å ødelegge mer enn høyst nødvendig.



Her har vår el-installatør AL-elektriske ved Jarle larsen og Andrè Iversen gjort en kvalitetsfull jobb, og gjort sine valg i nært og godt samarbeid med Stiftelsen D/S Hvaler.
Ved inngangen til 2021 ser hovedskapet som er under etablering i den gamle «batterikassa» i midtsalongen slik ut.(Bilde t.v.) Her er nødstrøms batterier plassert i bunnen av skapet, men slik kan det ikke være!





Dugnadsarbeider Rolf Olsen lagde ei passende kasse i stål med lokk og lås. Etter behørig priming og maling ble kassa plassert «skreddersydd» i el-skapet. Jobben ble gjort i en periode da dugnaden var pandemi-stengt, så dette er utført hjemme, i eget verksted!

Bildet t.v. viser den nye stålkassa ferdig med batterier for nødlys og annet forbruk som nå er tilkoblet hovedskapet.



Elektriker Andrè Iversen fra AL-elektriske i full gang med hovedskapet. Vi er kommet gjennom pandemi-nedstegningen og det er igjen fremdrift.





I hovedskapet blir det installert en «inverter» som skal omforme 220volt til 110 volt. Vi skal også ha ei el-tavle i bakelitt med sikringer og brytere i maskinrommet.
110v spenning skal ledes via denne tavla ut i båten for belysning. Derved blir det naturligvis litt «juks» siden dette er strøm fra vårt nye hovedaggregat i maskinrommet, som gir 220 volt, som går til hovedskapet i midtsalongen, omdannes til 110 volt og føres tilbake til el-tavla i maskinrommet før det fordeles til belysningspunktene i båten.
Men før det kan sendes ut i båten, skal en likeretter sørge for at 110 volt vekselstrøm blir til 110 volt likestrøm! Dette er ikke hverdagskost for en elektriker – og i hvert fall ikke for en «dødelig» fartøyverner, men resultatet blir altså at vi får belysningen slik den var i 1948 – basert på 110 volt likestrøm!!

Aggregatet som vist til h. ble koblet og testkjørt allerede 2020.
Aggregatet leverer 220 – 230 volt, går på diesel og er helt nytt. Det er avvikende installasjon mht 1948, men et krav fra SD. Det forsyner alt teknisk utstyr om bord. Tynnplatene som beskytter utvendig vil bli malt i tidsriktig farge for vårt maskinrom.



Belysning og nød belysning



Ved inngangen til 2021 var det bare maskinrommet som ikke hadde fått på plass ordinær belysning.
På to av våre bilder fra maskinrommet tatt på 1970-tallet kunne vi se deler av armatur som var i bruk. I samråd med Viken fartøyvernavdeling gjorde vi innkjøp av armatur som oppfattes som tilnærmet identisk. Det er kjøpt hos Toplicht, Hamburg.

Vi fant også gamle klammer for kabel som var festet til takbjelkene både akter og fremme i maskinrommet. Dette korresponderte med lyspunktene som var å se på de gamle bildene, og plasseringen av armaturen ble gjort i tråd med dette. Vi har nå fire ordinære lyspunkter i maskinrommet.



Bilde til høyre: I maskincasingen ved inngang fra midtsalong, er det satt opp lysbrytere og lysarmatur.
Alle ordinære lyspunkter i maskinrommet nede betjenes av en felles bryter.

Nød belysning var ikke påbegynt ved inngangen til 2021. Dette installeres i tråd med dagens forskriftskrav. Siden det ikke var installert nødbelysning i båten i den tidligere driftstiden, har vi gjort valg av armaturer i samråd med Riksantikvaren og Viken fartøyvernavdeling.



Bilde til høyre: Armaturer for nødlys i maskinrom



Bilde til venstre:
Nødlys for midtsalong sb er plassert i casingens aktre hjørne. (Med «feil»lyspære)

Bilde til høyre:
Nødlys for aktersalongen er plassert i nedgangskappa over trappa inn i salongen. Derved er trapp belyst.



Andre el-installasjoner i maskinrom



Bildet viser kabling fra strømbrukere i midtsalong via casingrommet, og videre til el-skapet, som er det tidligere batteriskapet. Et større antall gjennomføringer er montert i casing, bl.a. for beskyttelse av kablene.
Klips som brukes for feste av kabler mot stål eller treverk er laget på dugnad. Vår dugnadsarbeider Tore Haraldsen laget et stanseverktøy som dugnadsarbeider Arne Johansen benytter for å stanse ut passende størrelser av messinglister. Emnene blir så behandlet i salmiakk for å få riktig patina, før nøyaktige hull borres for montering med rettsporet messingskruer eller messingspiker.







Hydrofortanken som tidligere er anskaffet fra Sverige, fikk i 2021 tilkoblet trykkbryter.
De gamle NEBB-skapene (de to bildene til høyre) er demontert av oss i den tidligere Hydrogenfabrikken på Øra i Fredrikstad. Skapene antas å være fra tidlig i forrige århundre!
Generatorvern er montert i skapet som er hengt opp på frontskottet i maskinrommet bak hjelpemotoren (aggregatet). I skapet nærmest på bildet i midten vil det bli montert koblingspunkt for lensevannsalarmer. En lys grå kasse av stål sees mellom skapene, er laget på dugnad av Rolf Olsen. Skapet vil bli benyttet for startbatterier for generator.



Dieselpumpe for drift av det automatiske Vanntåke-anlegget er montert i maskinrommet. Det er installert oppstartbatteri og nødstrøm batteri med hver sin lader. Dette er plassert i egen stålkasse som befinner seg under dørk i forkant av hovedmotoren.
Stålkassa er laget av dugnadsarbeider Rolf Olsen, mens AL-Elektriske har stått for el-arbeidene også her. Kabling er lagt under dørk, og er ikke forstyrrende for miljøet i maskinrommet, som vi så langt som råd prøver å la fremstå som det gjorde i 1948!

Andre el-installasjoner 2021



Bilde t.v.:
Lyskaster for brodekk og livbåtdekk. Vi satte opp rør for kabelføring med «svanehals» slik at vann ikke kommer inn. Dugnadsarbeid.

Bilde t.h.: Kabel ført akter under livbåtdekket for tilførsel til akterlanterne. Tidsriktig kontakt og støpsel.





Ekkoloddet ble fornyet i 2020. Her er kabel strukket fra bb side der svingeren er montert, og skal føres til styrhus. Det ble gjort på en fin måte, slik at kabelen nå ikke er synlig. Det er mulig å komme til i hulrom, men da må enkelte åpninger i benker og skott lages – deretter repareres.



Maskinrom – fremdriftsmaskineri – maskinromsystemer



Høsten 2021 ble MS Hvaler igjen slipp-satt. Vi skulle gjøre noen skrogarbeider, foreta akseltrekk, stoffe og sette vannlinje som vi hadde utsatt i 2020. Akseltrekk viste seg ikke å være nødvendig.



Det tas hull i skroget for avkast kjølevann fra hjelpemotor og ny flens settes inn. Ventilen var plassert alt for lavt, og måtte flyttes over vannlinja.

.



Ole Torp og Rolf Olsen sjekker plassering av ventilen.

På innsiden: Resultatet er pent og nøyaktig når Rolf gjør jobben.





Eksosrøret fra hjelpemotoren vibrerte såpass mye, særlig ved start og stopp, at det ble nødvendig å sette det fast med en vibrasjonsdemper mot den ene kneplata.

T.h.: Montering av kjølerør for kjøling i reverseringskassa er utført ved å hente kjølevann fra hovedmotor. Bildet viser kobber-røret gjennom akterskottet i maskinrommet.



Svinghjulet på motoren var montert uten deksel.
Rolf Olsen har laget deksel hjemme på eget verksted, og bragt det til Isegran. Her er han i ferd med tilpasning for å få det til å smette på plass slik at boltene treffer riktig og det hele kan festes sikkert.





Under slippsettinga ble også rørforbindelser til brannpumpe og vanntåkepumpe montert. Disse arbeidene ble utført av Engelsviken slipp.

Dieselpumpe for hovedmotoren.



Etter at vi høsten 2020 måtte konstatere at bevegelige deler i dieselpumpa satt fast, ble denne demontert og sendt for nærmere undersøkelser hos firma Arnesen maskin og vedlikehold. Rapport derfra viste slitasje og avleiringer av gammel diesel som ble karakterisert som «forstenet». Ett pumpehus var blitt åpnet og viste at mulighetene for at den kunne restaureres var store. Vinteren 2021 ble dieselpumpa overhalt av Arnesen Maskin og vedlikehold i samarbeid med Goltens A/S på deres verksted i Oslo. Konklusjonen var at alle deler deretter var funksjonelle og i orden.
Men gjentatte forsøk på oppstart har ved årsskiftet ikke ført til at vi har fått start på motoren. Maskingjengen under dyktig ledelse av vår chief Arild Hansen har søkt etter mulige feil, og dieselpumpas instillinger har vært etterprøvd og korrigert. Det ble innhentet ytteligere dokumentasjon fra Riksarkivets kontor i Gøteborg, og det har vært rådslaging med «Nohab-miljøet» i Gøteborg. Ny trykktesting er også utført.



T,v, dieselpumpa demontert før arbeidene med maskinering, polering og honing starter. Dette arbeidet er utført hos Goltens A/S

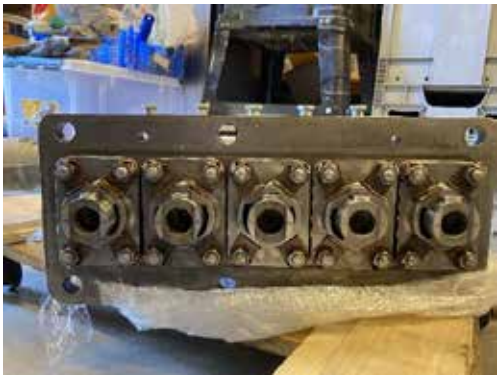
Bildene til h. viser Slitasje og rust på dyseaksling og plunger.







Maskinering nye deler





Pumpa tilbakelevert etter overhaling

Vann- og sanitærsystemet

Installasjonene er utført av Engelsviken Rør. Vi har ferdigstilt vanntilførsel til byssa i forskipet, begge toiletter og det nye pentry i midtskipet. Avløp er også ferdig installert.







Bildene over viser fra venstre tilkoblingen av blucher-rør til aktre toilett, gjrnnomføringen fra toilettrom til maskinrom der også rør fra fremre toilett sees, og tilkobling til vakuumpumpe i maskinrom. Det er også lagt rør videre til toilett-tanker gjennom akterskottet i maskinrommet, og til tankene som befinner seg under dørk i akterskipet.
El-arbeider for pumpe er utført av AL-elektriske.







Bildene over tv. viser rør for kaldt vann til den gamle byssa i forskipet. Her var det originalt kun kaldt vann. Utslag til bøtte. Under: rør for kaldt og varmt vann til fremre toilettrom.
Bildet over til h.: Tilkoblinger til hydrofortanken utført.

Brodekk med styrhus

Luftejektorer skal sørge for utskifting av luft fra aktere toilett og fra pentry i midtskipet. Etter nøye studier av vårt bildemateriale, har vi funnet fra til tidsriktig utforming. Disse ble så konstruert av Ole Torp, og produsert hos blikkenslager hos A. Hansen Gruppen. Overflatebehandling og montering er utført av oss på dugnad.

Sjøfartsdirektoratet har i forbindelse med behandling av brann- og redningsplaner gitt pålegg om å installere spjeld i alle rør over dekk. Ejektorene vil derfor bli demontert og modifisert i henhold til dette. Dette er et arbeid som vil bli utført i 2022.





Luftelyrer skal sørge for at maskinrommet tilføres tilstrekkelig luft, i tillegg til at skylightet ved behov også kan åpnes. Luftelyrene er tegnet og produsert av Bredalsholmen fartøyvernsenter i Kristiansand for noen år tilbake. Konstruksjon er gjort på grunnlag av måltaking og bildestudier utført av vår dugnadsarbeider Tor-Willy Eriksen.
I 1948 var det to slike,- for båtens profil- karakteristiske lyrer som var å se ved siden av skorsteinen.





Vi overtok Hvaler i 1993 med lufterør, men de var ikke tidsriktig utformet. Til v. kan sees lufterør med en utforming som ikke er tidsriktig for 1948.





Så våre dugnads-arbeidere Rolf Olsen og Tore Haraldsen monterte de nye lyrene.

Etter behørig overflatebehandling og riktig fargepåføring har disse nå kommet på plass.

Manøversøylen

Manøversøylen er behørig omtalt i tidligere årsrapporter og i vårt infoblad. Produksjonen av ny søyle etter konstruksjonstegninger utarbeidet av dugnadsarbeider Ole Torp, ble bestilt hos Maritime Center Fredrikstad for ferdigstillelse oktober 2020. Ferdigstillelse ble utsatt av ulike årsaker, og ved årsslutt 2021 er søylen fortsatt ikke helt klar.





Over: Finmekaniske deler klare
Til h.: Klar for korreksjons-sveising og pussing

Andre forhold som gjelder brodekket 2021:

- Livbeltekassene på brodekket er laget på dugnad for et par år tilbake etter nøye studier av vårt bildemateriale. Eine Wiklund har også bidratt til riktig konstruksjon. Kassene ble heist om bord i 2021 i forkant av forestående krengeprøve.
- Klart glass til den ene sidelanterna ble anskaffet. Det samme med rødt farget innerglass.
- Navigasjons- og kommunikasjonsutstyr for styrhuset ble anskaffet i sin helhet 2021.

Livbåtdekk

Arbeidene med utstyret til livbåtdekket har pågått gjennom en lengre periode. Vi fikk laget begge livbåter hos Plusskolens båtbyggerlinje på Bjørneby, Kråkerøy. Livbåt nr. 2 ble levert i 2020. Livbåtdekkets utstyr består ellers av 2 redningsflåter hver med kapasitet for 50 personer, samt kasse for livvester.



Disse to bildene viser Tor Christiansen og Hans Martin Jarmund som gjør klar «voggene» som livbåtene skal ligge i.





Livbåten som heretter blir «lettbåt» i sikkerhetsmessig forstand ble heist om bord under slippsetting i august 2021.
Planen er at vi skal kunne benytte denne ved behov for å redde person som har falt over bord. Testing med Sjøfartsdirektoratet til stede under prøveturen vil vise om det lar seg gjøre.





Den store livbeltekassa blir plassert på samme plass som den sto i driftstida. Livbåter og kasser er behørig behandlet med linolje og linoljemaling.

Vogger for livbåtene og fundamenter for flåtene som blir plassert helt akter på livbåtdekket, blir senere montert.

Til venstre: Gunnar Tiben og Tor Western sikrer at alt kommer riktig om bord.



Autentiske blokker og oppheng

Livbåtene og ankrene svinges ut ved hjelp av daviter. Disse er originale på HVALER og er restaurert og montert i stilling tidligere.
Vi har fått laget blokker som er identiske med de originale. Prosjektleder for dette har vært Tim Morris ved MCF. Han har fått smidd sidebeslag og kroker hos Hardanger fartøyvernsenter, men laget delene i tre selv. Det er benyttet ask. Alt er malt i linoljemaling på dugnad. Vi benytter hampetau fra Hardanger fartøyvernsenter til opphenget. Hele prosjektet er finansiert i hovedsak av Berg Sparebank. Fredrikstad kommune har gitt et mindre bidrag.

Krengeprøve

Krengeprøve ble utført når alle gjenstander var bragt om bord. Faglig ansvarlig for prøven var Anton Gjelsvik fra firma Multiship A/S. Fra Sjøfartsdirektoratet deltok senioringeniør Benedicte Gudjonsson, som også godkjente utførelsen av krengeprøven. Resultatet av prøven var ikke klart ved årsskiftet.



Akterdekk – akterstavn



Det er kanskje mer enn 30 år siden båtens navn og hjemmehavn kunne leses på akterstavnen. Tom Bart Hansen fører penselen med sikker hånd i egen laget sjablong.





Det passet fint at flaggstanga kunne monteres ferdig og flagget heises. Vi har fortsatt det originale postflagget.



Mannskapslugarer

Skipperlugar og maskinistlugar hadde hvert sitt skrivebord. Vi har lite kunnskaper om hvordan disse så ut, men ser en liten flik av skipperens skrivebord på et av våre bilder. Tor Willy Eriksen laget på bakgrunn av dette en tegning som ble brukt for reproduskjon av bordene.



Det er Maritime Center Fredrikstad som har bygget skrive-bordene.



Dugnadsarbeider Leif Vegelbo beis-lakkerte skrivebordene som nå er installert i hver sin lugar- det største i skipperlugaren, det mindre i maskinistlugaren!

Brannsikring

Arbeidene med installering av det automatiske slukkeanlegget ble videreført og er nå nær fullført. Det er NORTRONIK A/S i Førde som leverer dette.
I 2021 er følgende i grove trekk gjennomført:



Til venstre;
Installert sentral for slukkeanlegg. Bygget inn i skap. Kablet opp mot vanntåkepumpe i maskinrom, og forberedt for tilkobling til varslings-og styringspanel på bro.

Til høyre:
Sensorer med alarm og manuelle meldere er montert i hele båten.

Håndslukkere vil i tillegg bli montert etter Sjøfartsdirektoratets regelverk.



Utbetalinger til Stiftelsen D/S Hvaler fra Viken fylkeskommune 2021:

26.05.2021	kr. 344.664
03.11.2021	kr. 467.108
Sum	kr. 811.772

Fakturaliste og kopi av alle fakturaer som er grunnlag for utbetalingene fra Viken Fylke følger som vedlegg i årsrapporten som sendes Viken Fylkeskommune.

Revidert og godkjent regnskap for 2021 sendes Viken fylke medio juni-22.
Revisor for Stiftelsen D/S Hvaler er Lervik Revisjon, Glommen Brygge, Kråkerøy.
Regnskapsfører er Ecit Viken A/S, Kråkerøy.

Kråkerøy, 08.04.2022

Med vennlig hilsen

Knut S. Alnæs
Stiftelsen DS Hvaler, styrets leder


HVALER
FREDRIKSTAD

DUGNAD ER GØY!



Årsrapporten er utarbeidet av Knut Alnæs.
Alle foto: Knut Alnæs når ikke annet er oppgitt i rapporten.
Trykk: Møklegaard Print Shop AS
e-post: post@dshvaler.no