

Stiftelsen D/S Hvaler

<http://home.no/dshvaler/>

Nr 1

Informasjonsblad for stiftelsen Hvaler

juni 2009

Folk strømmet til....



Åpen dag på «Hvaler» ble en stor suksess. Rundt 250 personer fant veien til Seut. Det ble mange gode ord, penger i kassen og nye medlemmer. Mer om arrangementet på side 7

Viktig kulturbesøk

Det var storfint besøk på «Hvaler» 25. mai. Representanter fra Østfold fylkeskommune, Kulturdepartementet og Kulturfondet ønsket å se hva vi

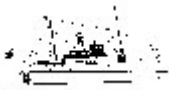


drev med. Mer om besøket finner du på side 13

Noen av de som var på befaring, fra venstre Ole Haabeth, Atle Haga, Kjell Bothne og Anne-Sopie Hygen

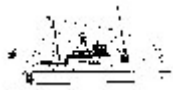
Med hjerte for stål

Intervju ned avdelingsleder Alexander Ytterborg hos Riksantikvaren. Side 23



Det våres...

Vår venneforening mente at det nå var på tide, som en god ide, å invitere til åpent hus – eller "åpen båt" som det vel mer treffende må kalles – slik at folk kunne få en egen opplevelse av status i restaureringsprosjektet så langt. Det var i aller høyeste grad riktig tenkt. Søndag 10. mai var antagelig mer enn 250 mennesker innom båten og vårt motorverksted på Seut



i løpet av noen hektiske, men svært hyggelige ettermiddagstimer. Dette er svært inspirerende og ikke minst nyttig for oss som til daglig jobber med restaureringen. Det betyr nemlig at vi får ytterligere bekreftelse på at mange deler vår interesse og vår entusiasme. I forbindelse med dette arrangementet har vi også mottatt interessant informasjon, bildemateriell og gjenstander som vil være av interesse i det videre arbeidet. Og dette kan ikke gjentas for ofte; alle dere der ute som har bilder, historier, ting og tang knyttet til "Hvalers" historie og den daglige drift: vi vil gjerne ha del i dette.

Vi gleder oss ellers over at vår venneforening nå har passert 500 registrerte medlemmer. Det er faktisk svært bra. La dette samtidig være en liten påminnelse til noen av dere om å huske medlemskontingenten – hvis den skulle være forlagt – slik at vi også får opp antall betalende medlemmer.

Sent i mai – mandag 25 – hadde "Hvaler" hyggelig besøk av en delegasjon bestående av "prominenser" fra Miljøverndepartementet, det nasjonale Kulturminnefondet som sammen med representanter for fylkeskommunale politiske-, administrative- og kultur-administrative ledelse ønsket å legge en del av sin rundreise i Østfold til vårt restaureringsprosjekt. Vi legger ikke skjul på at vi satte stor pris på dette besøket også og brukte selvsagt anledningen til å minne om vårt behov for fremtidig støtte, også når vi etter hvert skal over i en mer aktiv driftsfase. Mer om den siste tids besøk annet steds i bladet.

Det er for øvrig fortsatt høy kjeledress-aktivitet på Seut. Nyrenovert aksling/propell er på vei tilbake fra vestlandsopphold, rengjørings- og deretter priming og maling er under oppstart.



Det blir fortsatt mer og mer båt for hver uke.

Egg. H. Blått

August måned



Knut Yrvin

Av Kjell Bothne

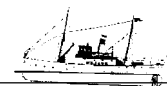
En liten stemningsrapport fra Herføl. Tidligere kemner i Fredrikstad, Knut Yrvin, hadde hytte på Herføl og hans skrev en bok om Herføl med skildringer fra 1969-70 årene. Boken ble utgitt i 1995 med strektegninger av Aksel Fronth.

August måned. Søndag ettermiddag. Vind null. Sitter ute på tunet. Sol. Stille. Hører kjøttmeis og bokfink fly forbi på vei til og fra tornebusken. Og brødmaten. Hører faktisk også vingslagene. Motorduren fra MB "Hvaler" kommer nærmere. Stadig



nærmere. Sterkere. Etter hvert svakere. Båten passerer Hue. Bølgene, som slår over sandbanken mellom Hue og Dampers høres tydelig. Dampskipsbrygga, som også den nye brygga heter, kalles i daglig tale Dampers. Har sett en del folk på veien. Kurs

for brygga og avreise. Sitter og husker den og den som har sagt at denne søndagen er det slutt på feriene. Snakket med skipper Bustgaard på "Hvaler" en dag. Han opplyste at grensmerkene på svensk side av Svinesund var svart/hvite. Ingen gylne farger.



Årsberetning 2008 D/S Hvalers venner

Styret i D/S Hvalers venner har fra og med årsmøtet 05.06.2008 hatt følgende sammensetning:

Leder: Per Arild Andersen

Nestleder: Eivind Wiklund

Kasserer: David Davidsen

Sekretær: Knut S. Alnæs

Styremedlem: Ole Jelstad

Representant for Stiftelsen D/S Hvaler har vært Ottar Hval Blekken.

Revisor har vært Øyvind Beck-Andersen

D/S Hvalers venner har i følge vedtektenes §1 følgende formål:

Foreningens formål er å bistå Stiftelsen D/S Hvaler i dens arbeid med å restaurere og sikre fremtidig drift av den gamle rutebåten D/S Hvaler.

Venneforeningen har arbeidet gjennom hele året 2008 med dette for øyet, og medlemmer som har deltatt i dugnadsarbeidene har hatt et aktivt år. Styret konstaterer at dugnadsgjengen både på skrogarbeider og maskin har hatt meget stabilt fremmøte gjennom hele året, og at arbeidene som utføres blir bekreftet å være av god kvalitet og i samsvar med riksantikvarens retningslinjer. Styret gleder seg også over nye deltakere i dugnadsgjengen, og at også kvinner finner veien til dugnadsarbeidet på Seut! Det er også satt i gang tids- og oppgaveregistrering av arbeidene dag for dag i egen logg som finnes i kontorbrakka. Miljøet ved gjennomføring av dugnadsarbeidene er godt, til tider janglete og fullt av juging. Det har ikke forekommet arbeidskader i løpet av driftsåret. Styret vil i tiden fremover øke oppmerksomheten mot ny - rekruttering av flere innsatsvillige både menn og kvinner til dugnadsarbeidene på båten. Dette både for å ivareta et balansert miljø, og ønsket om likestilling mellom kjønnene.

Aktiviteten i venneforeningens styre har i 2008 vært på nivå som foregående år.

Det er gjennomført 3 styremøter. To av møtene har vært samarbeidsmøter med redaksjonsgruppa for Stiftelsens og venneforeningens informasjonsblad. Styret har arbeidet med følgende saker:

- Fremdriftsplaner for dugnadsarbeidet
- Dokumentasjon av arbeidene på Seut ved bruk av foto og video
- Rekruttering av deltakere til dugnadsarbeid
- Vedlikehold og oppdatering av medlemsregister
- Venneforeningens samarbeid med og forhold til Stiftelsen
- Donert lastebil fra FREVAR
- Rekruttering av sponsorer
- Design av våre web-sider
- Organisering og salg av våre effekter
- Regnskapsrutiner for venneforeningen
- Tema og stoff til informasjonsbladet
- Utgivelse og utsending av sommer - og julenummer av informasjonsbladet
- Åpen dag på Seut
- Gjennomføring av årsmøte 2008, sommer- og juleavslutning for dugnadsarbeidet

Antall betalende medlemmer 2008: 367, mot 333 i 2007 og 332 i 2006.

I tillegg har vi 148 andelseiere, som er status quo i forhold til foregående år.

Fredrikstad 25.03.09

Per Arild Andersen
Leder
sign.

Knut S. Alnæs
Sekretær
sign.

Eivind Wiklund
Nestleder
sign.

David Davidsen
Kasserer
sign.

Ole Jelstad
Styremedlem
sign.

Ottar Hval Blekken
Stiftelsens representant til styret
sign.

Resultatregnskap for
Venneforeningen D/S Hvaler 2008.

Driftsinntekter.

Saldo pr. 1.jan. 2008.	104981,94
Kontingent og gaver	93300,00
Salg av effekter	600,00
Renter2008	591,51

Sum inntekter **199473,45**

Driftsutgifter.

Porto / avisutsendelse	13466,73
Postboks	982,00
Verneutstyr	2246,00
Omnia Grafikk A/S	262,50
Sosiale tiltak frivillige	689,50
Overførsel til stiftelse	0,0
Gebyrer	50,36

Sum utgifter **17697,09**

Saldo pr. 31 desember 2008 (overskudd) **181776,36**

Fond.

Saldo pr.1. januar 2008.	4360,46
Renter 2008	6,54
Saldo pr.31desember 2008	4367,00

Aktiva.

2 stk. bøker "Riskafjord" **736,00**



Protokoll årsmøte D/S Hvalers venner 25.03.2009.

Åpning, godkjenning av innkalling til årsmøtet 2008

Årsmøtet ble åpnet av leder for styret i D/S Hvalers venner Per Arild Andersen. Innkalling godkjent. For gjennomføring av årsmøtet gjorde årsmøtet følgende valg:

Møteleder: Per Arild Andersen. Referent: Knut Alnæs. Tellekorps: Øyvind Beck Andersen og Gunnar Johansen. To medlemmer til å skrive under protokollen: Terje Haraldsen og Torgil Johnsen. Revisor: Øyvind Beck Andersen. Valgkomite: Thor Willy Eriksen, Jan Arntzen.

Årsberetning

Sekretær i venneforeningens styre leste opp årsberetningen for regnskapsåret 2008. Årsmøtet godkjente årsberetningen uten kommentarer.

Regnskap og revisjonsberetning

Kasserer la frem regnskapet. Det er ikke overført midler fra venneforeningen til Stiftelsen D/S Hvaler i løpet av 2008. På bakgrunn av dette forholdet er det gjort styrevedtak i venneforeningen om at det årlig overføres et beløp til dekning av husleien på Seut.

Årsmøtet godkjente med denne informasjonen regnskapet. Det fremkom forøvrig ingen merknader i revisjonsberetningen.

Innkommne forslag

Det var ingen innkomne forslag til behandling til årsmøtet.

Valg av styrerepresentanter og revisor

Formann: Per – Arild Andersen (ikke på valg)

Kasserer David R. Davidsen (ikke på valg)

Nestleder: Eivind Wiklund (gjenvolgt for 2 år)

Sekretær: Knut S. Alnæs (gjenvolgt for 2 år)

Styremedlem: Ole Jelstad (gjenvolgt for 2 år)

Revisor: Øyvind Beck Andersen (gjenvolgt for 1 år)

Orientering om fremdrift i restaureringsarbeidene v. Ottar Hval Blekken

Arbeidene går stort sett etter planene, og har god fremdrift. Det er brukt profesjonelle håndverkere til en del arbeider: Alle dekk er nå på plass, det er et vakkert skue! Her har Hardanger fartøyvernsenter gjort en fremragende jobb. Dikking er et annet eksempel på profesjonelt utført arbeid. Dette er utført av Bredalsholmen Fartøyvernsenter i Kristiansand som også har utført klinkearbeidene som nå er på det nærmeste ferdig. Deres sluttkommentar til skrogets tilstand var: - "Hvaler" er av god kvalitet nå. Dere har en bra båt!

Det er også brukt profesjonelle håndverkere til istandsetting av aksling og propellsystem. Overhaling er utført hos firma Nordvest Diesel i Ålesund. Vi knytter dessuten til oss kontakter innen området skips - elektro med tanke på motorrom – arrangement, styrhus etc. Vi er fortsatt i stort behov av dokumentasjon som beskriver hvordan aktersalongen har vært. Dette trengs for å kunne velge riktig utforming, siden aktersalongen var fjernet før vi overtok båten i sin tid. Vi trenger alle mulige innspill!

Vi ser det som mulig å sjøsette skroget i løpet av høsten inneværende år! Båten må da ligge ved kai på Seut til den er ferdig utstyrt, bl.a. med tanker og motor.

Det er bra likviditet i Stiftelsen. Riksantikvarens tilsagnsbrev er underveis med klar beskjed: Riksantikvaren vil ha "Hvaler" på elva! Det er tatt initiativ overfor Borg Havn med hensyn til kaiplass i Fredrikstad og tilhørende landbase. Vi er i god dialog om dette, og ser for oss at båten vil ligge på by – siden et sted mellom Kråkerøybrua og gamle Phønix fergested. Alt i alt har Stiftelsen D/S Hvaler et meget godt samarbeid med de aktuelle myndigheter.

Eventuelt

- Årsmøtet ga honnør til alle som utfører arbeider i forbindelse med restaureringen av D/ S Hvaler.

- Styret ble anmodet av årsmøtet om å ta initiativ for å få en plass som utstiller i forbindelse med åpningen av Ytre Hvaler nasjonalpark 9.september 2009. Dette burde kunne brukes som rekrutterings mulig



«Hvaler» i kjent positur, fotografert i 1971

Livet etter verkstedhallen

Ottar Hval Blekken

Restaureringen av "Hvaler" har alltid hatt som mål at båten skal tilbake i "sitt rette element" – og i aktiv drift. Det er med verneverdige, bevaringsverdige fartøyer som det er med andre restaureringsobjekter ; den beste måten å ta vare på er

Dette gjelder både skrog og maskineri. men da er det jo også slik at båten må tjene til livets opphold. Det må en aktiv stiftelse og en aktiv venneforening ta ansvaret for. Det vil være begrenset hva vi kan regne med av statlig/offentlig støtte til dette.

Vi er også så heldige at "Hvaler" er en svært bruksvennlig båt. Med godt over 100 m² oppholdsdekk, åpne og under tak, og med salonger i tillegg vil nok "Hvaler" gi mange en god opplevelse av å befinne seg om bord i

en båt som vi ubeskjeddent har tillatt oss å betegne som "et unikt stykke kystkultur". Vi har nå fått bekreftet at vi er sikret kaiplass – stasjonsplass som det mer proffesjonelt heter - i Fredrikstad sentrum og vi jobber samtidig aktivt med muligheten for en landbase i samme område. Vi ønsker altså å være synlig tilstedeværende i byen. Det samme ønsker vi selvsagt også i Hvalersamfunnet. Hvordan ser vi da for oss "Hvaler"s aktive tilværelse ? En kommersiell rute-

å bruke aktivt. Nå er jo også vi så heldige at vi har en båt som vil være i en slik stand når den sjøsettes at den skal kunne tåle å bli aktivt brukt, om ikke nødvendigvis i "all fremtid" , så i hvert falle i svært mange generasjoner framover.

drift i vanlig forstand vil det selvsagt ikke være snakk om. Vårt mål er å kunne tilby avtalte turer til private, næringsliv og offentlige grupper som ønsker en god opplevelse i vårt bymiljø , i skjærgården og i Hvalersamfunnet. Vi tror nok at dette vil ta mye av båtens tid. Samtidig er vi svært opptatt av at "Hvaler" , som et verneverdig , historisk og restaurert fartøy skal ha en aktiv rolle i en videre kystkultursammenheng. Med det tenker vi oss et aktivt samarbeid med

kultur-/museums- virksomheter på en slik måte at "Hvaler" , som eksempel , kan spille en rolle som formidler av og arena for formidling av kultur, historiske utstillinger osv. Sagt med andre ord – vi ønsker at "Hvaler" skal inngå som en aktiv del av vår by- og kystkulturav og so kan brukes aktiv av og for barn, unge og voksne. Vi ser svært gjerne at leserne våre gir oss tilbakemeldinger på dette temaet. Hva tenker dere om bruken av "Hvaler" i fremtiden?



Åpen dag en stor suksess

Det var med en viss spenning styret og dugnadsgjengen inviterte til åpen dag på "Hvaler" 10. mai. Arbeidet med restaureringen er nå kommet så langt at alle involverte parter hadde lyst til å vise frem den gamle sliteren. Det var gjort et godt forarbeid og all ære til alle dere som var med på å gjennomføre et flott arrangement.

Det var mange som benyttet anledningen. Rundt 250 var innom den gamle verkstedhallen til Seutelvens verksted hvor båten ligger. Det var svært så sosialt og hyggelig selv om det til tider var trengsel om bord. Mange utvekslet minner fra den tid de selv benyttet båten enten til Fredrikstad eller mellom en av Hvalerøyene.

Salgstjenesten var i virksomhet om bord og Thor Willy Eriksen kunne på slutten av dagen notere et pent beløp i regnskapsboken. Nye medlemmer ble det også og penger i kassen i form av donasjoner i pur glede over å se hvor fin båten er i ferd med å bli. Det betyr nemlig at vi får ytterligere bekræftelse på at mange deler vår interesse og vår entusiasme.



Stiftelsen bød på vafler, pølser, kaker, brus og kaffe. Mange gode minner ble utvekslet under besøket på «Hvaler»

I forbindelse med dette arrangementet har vi også mottatt interessant informasjon, bildemateriell og gjenstander som vil være av interesse i det videre arbeidet. Og dette kan ikke gjentas for ofte; alle dere der ute som har bilder, historier, ting og tang knyttet til "Hvalers" historie og den daglige drift: vi vil gjerne ha del i dette.

Fire fornøyde om «Hvaler» og arrangementet



Roar Julsen

Jeg har hatt et forhold til "Hvaler" i alle år. Båten var en del av dagliglivet for oss som bodde på Herføl. Spesielt gode minner har jeg om båten fra mine guttedager. Min far var kompis med kaptein Schrader. Derfor fikk jeg stå i styrehuset. Jeg hadde til og med en egen kasse å stå på for å nå opp. Ellers var et svært så hyggelig å se hva stiftelsen har fått til.



Ole Haabeth

Det arbeidet som gjøres her har betydning for hele Østfold. Det er viktig å ta vare på kystkulturen. I så måte har det vært et skjevt forhold her i fylket hvor det meste av fokuset har vært rettet mot å ta vare på gamle hus. Jeg tar hatten av for innsatsen til de som står bak dugnadsarbeidet.



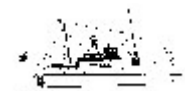
Inge Tonholm

Det er flott å se hvor langt de har kommet med restaureringen. Og jeg bøyer meg i dyp beundring over dugnadsgjengens utholdenhet. Jeg er direkte imponert over de som orker å bruke så mye tid på båten som i seg selv er et kulturminne. De fleste med tilknytning til Fredrikstad og Hvaler, over en viss alder, har nok et forhold til den gamle traveren.



Harald Harborg

Dette var spennende. Jeg er med bestefar for å se på den gamle båten. Det er en fin båt og jeg gleder meg til å se den på vannet. Har vært og sett på det meste. Så et stort hull der propellen skal være. Håper den flyter når den skal på vannet slik at jeg kan få blitt med på en tur. Ellers var det gode pølser jeg fikk her under besøket.



Barndom på MS "Hvaler"

Av Kjell Bothne

Min fetter, Per Arne Arnesen, hadde nærmest sin barndom på MB "Hvaler". Jeg har tidligere skrevet om mine barndomsminner fra dampmaskintiden. Der var vår felles morfar steammaskinist. Flere i slekta har seilt med båten. Så også Per Arnes far, Arne Arnesen. Billettør i mange år fra krigen og helt til den sluttet i rutefart. Før det var onkel Arne med og bygget noen av de fine granittbryggene på Kirkøya (Ed, Botnekilen, Urdal).

En kveldsstund sitter vi fetterne sammen og mimrer om båten. Jeg husker jo at Per Arne var ombord så ofte han kunne. Sammen med faren. Spesielt forteller han at hansom 7-åring syklet fra hjemmet "Berge", ved Menighetshuset i



Botne, til Bøllingshavn. Særlig når det blåste kuling og storm skulle han være med rundt Rødshuet. Det var det mest værharde område båten hadde på

ruta si. Alltid skulle Per Arne stå foran i baugen. Alene. Til protest fra faren. Men gutten fikk sin vilje. "Hvaler" var en meget god sjøbåt. Den

Per Arne ca. 1954

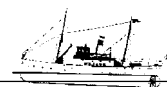
tok sjøene fint. Men fordekket ble oversprøytet med vann. Alle andre var inne. Per Arne husket ansiktene i køynene i begge dørene mot dekket. Foran sto han på et av ankrene, tørt og godt. Holdt seg fast. Sjøene slo over han og inn over dekket bak. Han frydet seg. Kanskje noen ganger en skrekkblandet fryd. Men det vil han ikke erkjenne nå.

Korshavn første brygge

MB Hvalers rute var den gang fra byen til Korshavn, som første brygge. Så Bøllingshavn, Skipstadstrand og Skjærhalden. Deretter Herføl, Ned-



Fetterne i båten ved Botnekilen



Jotun støtter restaureringen av MS «Hvaler»

Jotun har lang tradisjon med støtte til utvalgte bevaringsverdige skip. DS "Hvaler" har vært i denne kategorien siden restaureringen startet.

Kontakten har skjedd lokalt via Jotun i Fredrikstad. Undertegnede ble involvert i dette prosjektet i 2008, sier Hans Petter Bonnevie Lunder som er salgssjef i Jotun Coating Marine, Oslo.

Jeg og kollega Dag Nyrud besøkte DS "Hvaler" for ca. ett år siden. Det er et beundringsverdig arbeid som er utført av en gruppe velkvalifiserte entusiaster. Til nå er det kun mindre, og lite synlige detaljer som har blitt malt. Skroget skal nå vaskes ned både inn-



Hans Petter Bonnevie Lunder salgssjef i Jotun Coating Marine, Oslo.

og utvendig. Deretter skal primersystem- og tilslutt toppstrøk påføres. Fargene blir som opprinnelig, men malingstypene som nå benyttes er avanserte, og vi gi en langvarig korrosjonsbeskyttelse og fargebestandighet. Ved å gjøre arbeidet grundig og vel planlagt, vil dette medføre

mindre fremtidig vedlikehold. Vi kommer til å følge opp arbeidet, og ser jo dette også som "gode avbrekk" i en travel arbeidsdag med vår portefølje som i første rekke består av maling av store skip Worldwide. Vi ønsker lykke til med det videre arbeid, sier Lunder

Oppfordring til medlemsverving

Hei, alle venner. Jeg vil opp- og utfordre alle medlemmer til å verve minst en ny medlem til venneforeningen. Som alle vel er kjent med går arbeidet med restaureringen pt fremmed stormskritt. Det begynner å ligne en båt, som nærmer seg sjøsetting. Oppgavene fremover er mange og vi trenger derfor mange nye medlemmer og ditto penger.

Du har sikkert noen venner som er maritimt interessert. Fortell om prosjektet og det enorme arbeidet som allerede er utført på båten. Ha en god dag.

*David R.
Kasserer, venneforeningen*

gården, Gravningsund, Nordre Sandøy, Makø og til Ed, som var liggestedet. En meget lang rute.

Per Arnes far hadde en drøy tur hjemmefra til båten. Når det var bart syklet han, om Holte. Var det snø måtte han gå. Da gikk han over Kile. Mye over en time på ubrøyta vei.

Det kommer minner om sommertid med masse last. Alt måtte

løftes og bæres. Noen ganger dyr, kuer eller hester. Svært styr med uregjerlige kreaturer som satte bukkebein. Slakter Berthelsen sa en gang: Fan gale, Jeg skyter henne på landgangen. En sjelden gang en bil på tvers på fordekket. "Hvaler" var den eneste båten som tok biler. Per Arne husker spesielt da lensmann Bekkens bil ble fraktet ut.

Fraktet kisten ut
Når noen døde på

sykehuset i byen fraktet "Hvaler" kisten ut. Kista sto alltid på akterdekket. Jeg husker at jeg var med båten ut i påska 1968. Da sto jeg ved vår morfars kiste på hele veien utover (steammaskinist Olaf Selmer Olsen).

Mannskapet Per Arne husker fra hele hans oppvekst til 1958 var: Rolf Schrader, Lorang Einarsen Rom, maskinist Halvdan Schrader, foruten hans far.

Faren hadde også ansvar for posten. Han fikk lov å stå i døra til postlugaren, på styrbord side, midtskips, da faren stemplet og sorterte. Arne var meget pertentlig og nøye. Alt ble sirlig ført i protokoll. Særlig verdiposten. Postsekkene ble høytidelig levert over rekka ved bryggene til poståpneren.

God sommer fra fetterne!



Seutelvens verksted med lang og stolt historie



Seutelvens verksted mens det var full drift som skipsbyggeri

Av Tor W. Eriksen

DS Hvaler har i mange år vært plassert i de gamle verkstedhallene til Seut Industrier, det som tidligere var A.S. Seutelvens Verksted. Hallene bærer nå preg av alder og mangel på vedlikehold, men taket er reparert og holder regnet unna. Det vi ikke klarer å holde unna er duene som gjør sitt beste for å skite ned båten.

Seutelvens Verksted har en lang og stolt historie som vi tror det kan være interessant å skrive litt om. Det hele startet i 1916 da ble Seutelvens Verksted stiftet, virksomheten startet i 1917.

To karer som den gangen var formenn ved Fredrikstad mek. Verksted, ønsket å starte sin egen bedrift. Den ene var smeden Christian Linqvist og hans kollega Mikael Augensen.

De slo seg ned like syd for Seutelven bro hvor de bygde opp sitt eget verksted.

De kunne allerede etter 1 år innvie verkstedets første slipp, men det tok flere år før skipsbyggingen ble tatt opp. Slippen kunne ta imot slepebåter og mindre fartøy til overhaling og reparasjon.

Produksjonen var allsidig, det ble levert utstyr til industri og anleggsvirksomhet. Elektrisitetsens gjennombrudd i 20 årene førte med seg store anleggsarbeider. Ingeniør F. Selmers entrepenørfirma overtok verkstedet i

1924, og det ble omdannet til aksjeselskap. Produksjonen kom derfor også til å omfatte utstyr til kraftutbygging og utstyr for F. Selmers virksomhet. Christian Linqvist fortsetter som bestyrer og teknisk leder.

Verkstedet var blant de første som tok i bruk elektrisk sveising i 20-årene.

Forholdene lå godt til rette for bygging av mindre skip.

Bygg nr 1 var en tippelørje til Drammen Havnevesen. Dette var i 1930 og ble starten på en ny epoke. I 1934 leverte verkstedet den første helsveisede tanklektre i Skandinavia til Norsk Brændselolje AS i Oslo. Verkstedet var nå inne i en sterk vekstperiode. En rekke prammer og lektre ble levert.

I tillegg fortsatte man med annen industri-

produksjon.

En av spesialitetene var sveising av tanker for bensin og olje, flere hundre på opptil 4000 tonnns kapasitet ble montert over hele Norge.

I følge byggelisten var det første riktige fartøy som ble bygget en slepebåt med det kjekke navnet "Kjappen". Det var i krigsåret 1941.

Verkstedet var forutseende og grunnlaget for skipsbygging ble lagt i slutten av 30-årene og ut i 40-årene med ny platehall, verkstedbygning, kontorbygning.

Krigen satte en stopper for videre ekspansjon, og ny bedding, kai og kraner kom etter krigen.

Verkstedet har nå en platehall på 3060 . Seutelven er grunn og det samler seg mye mudder, forholdene



kunne derfor være vanskelige om det gikk for lang tid mellom hver sjøsetting. Man risikerte å måtte mudre opp elven før utsetting av hver båt.

Etter krigen ble det for alvor fart i skipsbyggingen som heretter ble hovedbeskjeftigelsen.

Blant de første skipene, som for det meste besto av små lastebåter, ble det levert 3 kyst-rutebåter til Nord-Norge. Spesialiteten kom etter hvert til å bli de såkalte paragrafbåtene.

For å forstå hva paragrafbåter er må vi trekke inn bestemte begrep fra skipsbygging.

Ved å måle opp skipets totale volum finner vi brutto registertonn (1 reg.tonn =) Ved å trekke fra diverse lovbestemte rom får vi netto registertonn som angir de volumene skipet "tjener penger på", slik som lasterom i en lastebåt. Register-tonnasjen er viktig for fastsettelse av bemanning, havneavgifter og andre kostnader som betyr mye for skipets lønnsomhet og drift. En paragrafbåt er bygget slik at reg.tonnasjen er like oppunder grensen hvor slike kostnader øker. Problemet er derfor å bygge båten reelt så stor som mulig (stor lasteevne), men samtidig med så lite reg.tonnasje som mulig. Dette har alltid skapt problemer for skipskonstruktører.

Ved Seutelven Verksted ble man spesialister på dette.

I 1943 ble det et generasjonsskifte i ledelse ved verkstedet. Roald Linqvist, sønn av Christian Linqvist overtok stillingen som

verkstedets bestyrer og tekniske leder.

I 1957 ble den merkantile organisasjonen selvstendig utbygget, og Carl F. Krafft ble ansatt som selskapets disponent. Han ble seinere selskapets administrerende direktør.

Verkstedet leverte fra 1956 og utover mot slutten av 60-årene en rekke spesialbygde tankbåter på 499 brutto reg.tonn hvor lasteevnen økte fra 700 til 1300 tonn dødvekt. I 1965-66 ble det levert 2 små tankbåter på 199 br.reg.tonn og med en lasteevne på 430 tonn dødvekt. Disse var ved siden av å være paragrafbåter spesielt interessante fordi disse var de første mindre skip som oppnådde EO klasse i Det Norske Veritas. Dette betyr at man kan seile med ubemannet maskinrom i 24 timer.

Byggeprogrammet omfattet etter hvert også tørrlastebåter, passasjerbåter og slepebåter.

En ny kontorbygning med maskinverksted ble tatt i bruk i begynnelsen av 70-årene. En avansert gassbåt og en ikke mindre avansert asfalttanker ble levert i 1970-71. Asfalttankeren som hadde en brutto reg.tonnasje på 499 tonn, hadde en dødvekt på 1400 tonn. For å holde grensen på 500 reg.tonn unnlot man blant annet å bygge innelukkede ganger.

Dørene fra lugarer og rom gikk rett ut i det fri, dette er ikke gunstig for båter som skal gå på norskekysten vintertid.

Etter hvert som utsiktene for skipsbygging

ble dårligere, fant man det nødvendig med en omlegging av virksomheten. FMV kom inn i bildet og leide beddingen, verkstedhallen og kaia til seksjonsbygging. FMV sa opp sin leieavtale i 1976.

Styret i AS Seutelven Verksted var i 1965 bestående av :
Styreformann :
Ingeniør F. Selmer, Oslo
Adm. Direktør :
Carl F. Krafft, Oslo
Tekn. Direktør :
Roald Linqvist, Fredrikstad
Fru Ragnhild J. Krafft, Oslo

Produksjonen av blindflensventiler og andre industriprodukter fortsatte i det nye maskinverkstedet. Blindflensventilen er en egen oppfinnelse som ble satt i masseproduksjon. Den er blitt kjent og solgt over hele verden.

I 1997 solgte Selmer hele virksomheten til det som den gang het BNS Consent i Oslo. Navnet ble nå Seut Industrier AS, de har fortsatt virksomheten med produksjon av blindflensventilen og med spesialinnredning av containere.



En såkalt paragrafbåt, «Kari» bygget på Seut

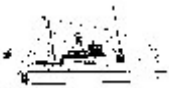


Rundt 1980 ble Kåre Lund ansatt som daglig leder, han var leder fram til 2007 hvor han måtte trekke seg tilbake pga. sykdom. BNS Consent har skiftet navn til BNS Container. Nå blir den daglige driften styrt av Arild Gjølstad.

Virksomheten er redusert, og produksjonen av ventilen ble solgt til FMV i 2008. Det er nå nye planer for området, det blir sannsynligvis ny innfartsåre til Fredrikstad om ikke så mange år. Da må bygningene rives og det resterende området brukes til noe helt annet.

Vi håper å sjøsette DS Hvaler i 2009/2010, båten vil i første omgang bli liggende ved den gamle kaia til Seutelven Verksted. Da skal motoren inn og styrhuset monteres, det er mye arbeid igjen med utstyr og innredning.

Kilder: Tor Linqvist og Rolf Mathisen
Avisartikkel fra ca 1980, skrevet av avdøde Christian Mohn
Jubileums skriv fra 1917-1967



Schraders
loggbok:

D/S «Hvaler», mai 1947



«Hvaler» på vei inn til Tollbodbyggen

Av Elisabeth Schrader
Kristiansen
**Her er en ny
måned fra
Schraders
skipsdagbok.**

Fordi vi nå er i mai
måned har jeg her valgt

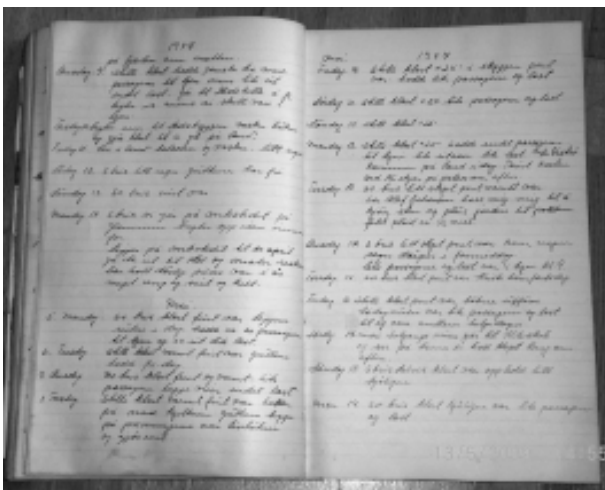
å ta ut deler av loggbo-
ken (skrevet av Rolf
Jacob Schrader) i
perioden mai 1947.
Teksten er i
overenstemmelse med
originalen.
Kommentar:

D/S Hvaler gikk på
verkstedet 14. april.
Det er interessant å se
at båten gikk opp isen
"innenfor" (Gravning-
sund - Ed mot Fredrik-
stad) samme dag som

den gikk til verksted.
Båten lå på verksted
fram til 30. april . Den
gikk så til Ed for å gjøre
resten av malerarbeidet
der, før den igjen skulle
gå ruta.

- Mandag 5.** Sydstbris, klart, fint vær. Begynner ruten i dag (etter verkstedopphold). Vi hadde ca 60 passasjerer til byen og 50 ut. Lite last
- Onsdag 7.** Nordost bris, klart fint og varmt vær. Lite passasjerer begge veier. En del last.
- Torsdag 8.** Guttene legger på presenninger over livbåtene og gjør rent.
- Fredag 9.** Stille klart, pent vær. +24°. Lite last og passasjerer

- Lørdag 10.** Stille klart, pent vær. +24°. Lite last og passasjerer
- Søndag 11.** Stille, klart vær + 26°.
- Mandag 12.** Stille, klart vær + 25°. Hadde en del passasjerer til byen, lite utover, lite last. Vesterø kom på land i dag. Vi tauet kosten ved Kuskjær på plass om aftenen.
- Tirsdag 13.** Sydst bris, lettskyet, varmt vær. Har Olaf Johansen hjemme hos meg til å pløye jorden og sette poteter. Fikk pløyd ca ½ mål.
- Onsdag 14.** Sørlig bris, lettskyet pent vær. Det kom noen regndråper i formiddag. Lite passasjerer og last. Vi var i byen kl 9.
- Torsdag 15.** Kr. himmelfart. Sørvest bris, klart, pent vær
- Fredag 16.** Stille, klart, pent vær. Båtene utfører lørdagsrutene. Lite passasjerer og last til å være mellom helgedager.
- Lørdag 17.** Solgangsvind. Var på Kile skole og så på barna. (Datteren hans gikk på Kile skole og var 9 år dette året) Vi var hos kaptein Berg om kvelden.
- Søndag 18.** Sørlig bris, delvis klart vær, opphold, litt kjøligere.
- Mandag 19.** Sørvest bris, klart og kjøligere. Lite passasjerer og last.
- Tirsdag 20.** Stille, klart + 10° om natten. Guttene jobber ombord



Slik ser loggboken ut



Vi fortsetter her serien med utskrift fra kaptein Rolf Schraders skipsdagbok

Onsdag 21. Still, klart og fint vær. Det er dårlig med passasjerer, men mye last.

Torsdag 22. Sørlig bris, klart, pent vær. Guttene er ombord og gjør rent.

Fredag 23. Sørvest bris, klart, pent vær. Lite passasjerer, men mye last.

Lørdag 24. Stille, klart, pent og varmt vær. Vi har ca 25 passasjerer til byen.

Søndag 25. 1ste pinsedag. Stille, klart, pent og varmt vær.

Mandag 26. 2nen pinsedag. Still, klart, varmt og fint vær. Går lysttur fra Fredrikstad til Strømstad med Cecilia - foreningen. Går tilbake fra Strømstad og går ruta til Fredrikstad. Avgang fra Gravningsund kl 16. Går fra Fredrikstad kl 18.35 til Strømstad og henter Cecilia - foreningen. Vi er tilbake i ED kl 01.35 (tirsdag morgen)

Tirsdag 27. Stille, overskyet, litt regn på aftenen. Går ruta til byen. Vi hadde ca 110 passasjerer til byen. Ut var det lite last og passasjerer.

Onsdag 28. Stille klart fint vær + 15° på morgenen. Lite passasjerer opp og ut. Mye last.

Torsdag 29. Stille, varmt, fint vær. Det begynner å bli tørt nå. Frukttrærne har nå blomstret av, det har vært mye blomster i år. I dag har Robert Rom og jeg begynt å sette opp et hus der stallen sto.

Fredag 30. Stille, klart, varmt og pent vær. Lite passasjerer. Vi hadde en bil og en del last utover.

Lørdag 31. Still, klart og meget varmt. Vi hadde ca 60 passasjerer til byen og 70 ut. Lite last.

Kulturbesøk på Seut

Av Tor W. Eriksen

Mandag 25.05.2009 fikk vi besøk av en del "viktige" personer i våre lokaler på Seut. Delegasjonen som ankom var personer fra fylkeskommunen, miljøverndepartementet og kulturminnefondet.

Disse personene som arbeider med kultur og kulturminner til daglig var på en befaring for å se på noe av den virksomheten som foregår i Østfold. Restaureringen av M/S Hvaler var blant det de ønsket å se. De ankom ca kl. 16.00 og ble ønsket velkommen av stiftelsens leder Ottar H. Blekken og representanter fra stiftelsen og venneforeningen. Det startet med et møte på fordekket hvor Ottar H. Blekken hadde en orientering om båten, dens historie og om restaureringsarbeidet. Orienteringen ble avsluttet med en del



Ottar Hval Blekken orienterte

detaljer og muntre historier fra Torgil Johnsen og David R. Davidsen. Delegationene var interesserte og stilte mye spørsmål. Anne-Sophie Hygen sa noen ord om økonomisk støtte og sa at det er riksantikvaren som sitter på pengesekken. Det har vært en stor økning i utbetalinger de siste årene. Vi får en ganske god støtte fra riksantikvaren, men hver krone går med.

Etter orienteringen var det omvisning om bord i båten og i "maskinverkstedet" hvor vi har hovedmotoren og alt annet som har med det maskinelle å gjøre.

Delegationene tok seg tid til å snakke med en del av oss som er med på arbeidet.

De sa også at de synes det var hyggelig å hilse på de "galningene" som drev med dette kjempearbeidet frivillig og uten betaling.

Tilstede var fra fylkeskommunen :

- Fylkesordfører Ole Haabeth
- Fylkesrådmann Atle Haga
- Fylkeskonservator Anne-Sophie Hygen
- Aktivar Roar Murtnes

Fra miljøverndepartementet :

- Ekspedisjonssjef Einar Holtane

Fra kulturminnefondet :

- Direktør Jon Suul

M/B "Kirkeø" og litt om Flinkeselskapet

Av Eine Wiklund

Den femte båten fikk Hvalerselskapet i 1922 da de slo seg sammen med Flinkeselskapet. Den 2. mars 1922 kom de to selskaperes styre sammen i et møte fore å diskutere en eventuell sammenslåing.

Det fremsettes forslag om at Hvalerselskapet skal overta Flinkeselskapets aksjer til 25 % av pari kurs og det fremsettes en del punkter som må oppfylles. Men viktigst er at Kikeøs rute opprettholdes som den nå er, og at Flinkeselskapets mannskaper beholder sine jobber så langt det er mulig. Slik går det også. Hvalerselskapet overtar Flinkeselskapets båter, brygger og annet aktiva for kr. 25 862, innbefattet gjelden på 12 000 kroner. Den offisielle sammenslutningsdatoen settes til 24. november 1922.



Skipperen på «Kirkeø», Nils Martin Nilsen. Bildet utlånt av Mette Ødegård



«Kirkeø» fotografert en gang mellom 1936 og 1948.

Den ene av båtene som Hvalerselskapet overtar er M/B "Flink", bygget i Gøteborg i 1907 for ukjent eier. Den var bygget av jern og målte 20 brt. Motoren var en 2 cyl Skandia-Lysekil på 12 HK. Båtens kjenningsmål var 40,9x14,4x6 ft. Da A/S Flink stiftes våren 1913 kjøpes denne båten fra Strømstad og settes i rute mellom Hvaler, Fredrikstad og Halden. Den andre båten de overtar er M/B "Kirkeø" og det er den som skal bli hovedbåten i denne artikkelen.

I 1916 hadde Flinkeselskapet allerede utkonkurrert både M/B "Sandø" som kom i juli 1913 og måtte gi opp i 1916 og M/B "Karl Storm" som kom nybygget fra Strømstad i 1914. Det er haldenseren

Oskar Andersen som setter inn en flunkende ny båt for å konkurrere på Østre Hvaler. Men allerede etter ett år må han gi seg og fra 1916 er igjen M/B "Flink" alene i sin rute.

Som vi ser er det nok trafikkgrunnlag for to båter hvis det drives forsiktig og fornuftig. Det er et lite overskudd på driften hvert år. Selskapet diskuterer om det skal utvide med en båt til, og i styremøte 8. februar 1918 i Korshavn hos Emil Eilertsen bestemmer de seg for å utvide aksjekapitalen fra kr. 5 000 til minimum 30 000, maksimum 50 000 ved en ny tegning. Disse pengene skal brukes til innkjøp av en ny og større båt til ca 30 000 kroner. Dette er en stor og viktig sak som må

behandles i generalforsamlingen og denne holdes 30. mars 1918 i et ekstraordinært møte på Botne hos Arthur Sørensen. Det besluttes å bifalle styrets forslag om utvidelse av aksjekapitalen for å kunne gå til innkjøp av ny og større "passasjer-motorbåt" som det står.. Den gamle M/B "Flink" verdsettes til kr. 15 000 og aktiva oppskrives til kr. 25 pr. aksje. Styret bemyndiges til videre arbeid med aksjeutvidelsen og innkjøp av ny båt. Nytt styremøte i juni beslutter å selge den gamle båten fordi reparasjonskostnadene er blitt meget høye og at priskonjunkturerne nær meget gode for salg. Dessuten er det for øyeblikket umulig å skaffe diesel og smøreolje.



Hvalerselskapets 5. båt

Ny generalforsamling avholdes 25. januar 1919 på Kollekasene hos formann Chr. Jacobsen. Regnskapet for 1918, som viste et lite overskudd, godkjennes og styret får i oppdrag å sette båten i rutefart så snart som det lar seg gjøre. (Forslaget og vedtaket om å selge "M/B "Flink" er ikke tema.) Arbeidet med anskaffelsen av ny båt fortsetter videre. 22. mars er det styremøte hos I.C. Johansen på Edholmen. Det besluttes at tre mann reiser for å se på en båt som de tror kan passe for selskapet. Disse kommer tilbake med positive signaler til neste styremøte som holdes allerede 5. april. Nå besluttes det av styret å gå i forhandling med A/S Risør Fjordruter om kjøp av M/B "Nordfjord II". De får denne båten "på handen" i åtte dager fra 4. april for en pris av kr. 38 000 + 2 % salgssalær. Det besluttes straks å sende ned tre mann til Risør for å bunnbesiktige båten og prøvekjøre den innen kjøpet avsluttes...

Samtidig behandler styret en forespørsel fra Barthold Henriksen Skjelsbo om salg av M/B "Flink". De gir ham båten "på handen" åtte dager fra 5. april for en pris av 20 000 kroner. Dette salget ble det ingenting av og "Flink" fortsetter i ruten. Forhandlingene om kjøp av "Nordfjord II" fra Risør avsluttes og kjøpekontrakten tinglyses 22. april. Båten hentes straks hjem til Hvaler av Richard Hansen og hans mannskap. Den legges foreløpig ved Brevik. Egentlig var Richard Hansen Rom tiltenkt stillingen som fører av den nye båten, men så var han blitt syk og måtte si fra seg jobben.

2. mai 1919 er det styremøte om bord i "Nordfjord II" mens den ligger i Urdal. Det ansettes ny fører for båten og valget faller på Nils Martin Nilsen Ødegården. Han var født i 1879 og således 40 år gammel da han ble skipper på Kirkeø. Som dekksmann/maskinist ansettes Knut

Fredriksen. Martin Nilsen, som nå blir fører av den nye båten, er en god venn av Richard Hansen. De vokste opp på to nabogårder i Botnekilen og seilte også sammen ute på seilskuter. I 1908 ble Martin Nilsen skipper på skonnertskipet "Alert" av Fredrikstad. Han førte det til 1911, for deretter å begi sjøen og gå over til dampskip, som eldre seilskutefolk ofte sa. Men nå hadde det seg slik at han var hjemme våren 1919 og han søkte den ledige førerstillingen på "Nordfjord II". Nilsen ble ombord i hele 29 år til han gikk av i 1948.

Når båten navn forandres til "Kirkeø" vites ikke, men den føres inn i Fredrikstad Skipsregister 23. desember 1919 som M/B "Kirkeø". Hva Flinkeselskapet ga for båten er noe usikkert. Kjøpekontrakten sier 35 000 kroner mens styreprotokollen datert 19. august 1920 sier at de betalte 37 000 kroner. "Kirkeø" var bygget i 1915 og var

således fire år gammel da den kom til Hvaler. Det kan derfor ha interesse å ta et dykk tilbake til 1915 og se nærmere på båten tilblivelse og drift de første årene.

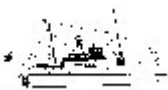
M/B "Nordfjord II"

1. mai 1915 bekjentgjør A/S Risør Fjordruter at de har overtatt Risør Dampskipsselskaps skip og ruter. 5. mai meldes i brev til Risør Magistratembede at selskapet har en aksjekapital på kr. 20 000 og at dette er fordelt på åtte aksjeeiere. Båtene de overtok fra det gamle selskapet var D/S "Alexander" bygget i 1875 og D/S "Fix" bygget i 1874 samt reservebåten "Trygg". Den karakteriseres som stygg, rullebøtte og med svak maskin. "Trygg" selges snart og selskapet averterer etter en passende motorbåt med plass til ca. 50 passasjerer + lasterom. De fikk flere tilbud, men fant ingen de syntes passet. De bestemte seg for å bygge en ny motorbåt ved Holmen Baadbyggeri i Risør. Søren Barmen får oppdraget med å konstruere og tegne båten. Byggingen settes straks i gang i det den skal leveres allerede 31. juli, i følge kontrakten. Skroget bygges av furu på ekespanter. Kjøl og stevn er også av ek. Båtens kjenningsmål blir 52,1x14,5x6,8 ft. Motoren som settes inn er en "Grei" råoljemotor på 35/40 HK. Den er 1 cyl og leveres av A. Gullowsen A/S Motorfabrikk/mek. Verksted, Christiania.

Forts. neste side



«Kirkeø» ved Ed rundt 1940. Bildet utlånt av Mette Ødegård



Hvalerselskapets 5. båt

Forts. fra forrige side

Motoren leveres med Veritas sertifikat m.v. 13. juli 1915b rapporterer besiktigelsesmann A. Skoglund at han har påbegynt besiktigelsen og at båten skal være ferdig til levering 31. juli. Han påpeker at båtbyggeriet etter kontrakten skal levere båten fullt ferdig og utrustet med passasjer-sertifikat. Målebrevet som utstedes gir båten en drektighet på 34 brt og 22 netto tonn. Den får kjennings-bokstavene MLPB. Da båten skulle leveres manglet fortsatt viktig utstyr og det gis pålegg om anskaffelse av: 1båt stor nok for 8 personer, 1 anker på 85 kg + 30 favner 1/2" kjetting, 1 livbøye samt et mekanisk tåkelurapparat. Dette tar tid og båten får ikke passasjer-sertifikat før 27. november 1915. Dette lyder på 78 passasjerer i helt innelukket farvann. Båten settes nå i rute mellom Risør og Sønedeledfjorden, og den får navnet "Nordfjord II". Den første kaptein om bord var Peder Pedersen.

I juni 1916 sees båten på slipp i Arendal for bunnbesiktigelse og stoffing. Dette gjentar seg også i 1917 og 1918. Fra nå av er A. Wroldsen fører om bord.

I et brev fra besiktigelsesmann A. Skoglund i Risør datert 14. november 1918 forteller han om besiktigelsen av skroget og som han finner i perfekt stand. Men så bemerker han at han ikke åpnet i huden for båten var jo bare tre år gammel.



Nils Martin Nilsen på «Kirkeø» rundt 1948. Bildet utlånt av Mette Ødegård

Ingeniør Verner fra Arendal mek. Verksted besiktiget motoren og tok en prøvetur med båten. Også han var meget fornøyd. Som vi ser kunne de være nøye med kontrollen før i tiden også.

Grunnen til den sene besiktigelsen var at båten hadde ligget i opplag fra høsten 1917 og passasjersertifikatet var utløpt. Vanskeligheter med å skaffe dieselolje og smøreolje var årsaken til at mange båter måtte legges opp mot slutten av 1. verdenskrig. 27. november 1918 utstedes nytt passasjersertifikat og båten begynner i ruten mellom Risør og Sønedeled igjen. Etter at 1. verdenskrig var slutt høsten 1918 hadde trafikken tatt seg betydelig opp. Dessuten passet ikke "Nordfjord II" så godt i de indre, islagte fjordarmene om vinteren. Dette var jo en båt med

skrog av tre. Våren 1919 selges "Nordfjord II" til Flinkeselskapet og selskapet i Risør kjøper D/S "Eydehavn", bygget 1877 som erstatter. Den får navnet "Nordfjord III"

I rutefart på Hvaler Etter "Nordfjord II"s ankomst til Hvaler søker Flinkeselskapet snarest mulig å sette båten i rute. Dette skjer i løpet av mai måned. Og nå blir den gamle Flinkeruta delt slik at "Nordfjord II" får den østre ruten med start i Holtekilen eller Gravningssund og videre til Fredrikstad. Flink tar den vestre ruten med start i Korshavn eller Skjelsbusund og videre til Fredrikstad.

Den gamle Flinkeruten som gikk hver mandag med start i Korshavnkilen via Urdal, Botnekilen, Stavsengen, Singleøen, Sponviken til Halden kuttes nå ut.

Man konsentrerer seg om farten på Fredrikstad. Båten døpes om til M/B "Kirkeø" og kalles det heretter selv om dette offisielt skjer først ved slutten av året. På ettersommeren får de besiktigelse fra Skipskontrollen. Det skal utstedes nytt passasjersertifikat for farten på Hvaler. I et brev fra besiktigelsesmann Henrik Aas kan vi få et innblikk i at de forskjellige distrikter tolket reglene noe forskjellig. Da båten kom til Hvaler hadde den alle papirer i orden i følge myndighetene i Risør. Ved besiktigelse i Fredrikstad påpeker besiktigelsesmann Aas at lanternene er for små båter. De er ikke sertifisert for passasjerskip. Dessuten hadde "Nordfjord II" bare en pram hvilvet over styrehuset som livbåt. Det kan ikke godtas. Det skal være to prammer under daviter. Men siden han vet at hans kollega A.



Hvalerselskapets 5. båt

Skoglund i Risør godkjente dette skriver han et brev til Sjøfartsdirektoratet og spør hva han skal gjøre. Dette er den 24. november 1919. Svaret fra Sjøfartsdirektoratet kommer etter noen dager. De ber Aas om å gi pålegg om skifte til nye, forskriftsmessige lanterner. Det må også settes om bord to nye prammer for ni personer under daviter. Dette med to nye prammer tar noe tid. De må jo bygges. Dessuten må fire daviter forarbeides og monteres. Det bygges nå også nytt tak over akterdekket på "Kirkeø" så prammene kan plasseres der. Dette med to prammer gjør samtidig at passasjerantallet økes til 88 personer i helt innelukket farvann. Nå har båten blitt slik vi kjenner den - nesten.

De første tegn til økonomiske problemer dukker opp da det holdes ekstraordinær generalforsamling 8.

mai 1919. Med den utlagte aksjetegningen var det meningen at det skulle dekke opp for kjøp av ny båt. Slik gikk det ikke. Det var bare tegnet for kr. 24 250. Det var langt mindre enn man hadde tenkt seg. Dessuten hadde Flinkeselskapet bankgjeld. 19. august samme år holdes representantskapsmøte for å drøfte situasjonen som har oppstått. Stenhuggerformann Chr. A. Jacobsen leder møtet. Det besluttes der å oppta et kassakredittlån på kr. 20 000. Dette skal brukes til å betale gammel gjeld og videre til nødvendig driftskapital. Nå viste også aksjeprotokollen at det i virkeligheten bare var nyttegning for kr. 22 500, ikke kr. 24 250 som presentert på generalforsamlingen. Som siste post på møtet behandlet de en søknad fra mannskapene om heving av hyrene, som er meget lave (i følge dem). Det besluttes at alle skal få en økning på kr. 50. pr. måned.

I Botnekilen anløp "Kirkeø" den gamle Flinkebyggen. Den er liten og i dårlig stand. Dessuten er det veldig grunt der. I 1919 gikk båten på grunn og reparasjon av skader i baug kom på 800 kroner. Disponent I. C. Johannessen opplyser at Sjøforsikringen utløp 30. oktober. Båten seilte så uassurert og skaden måtte tas på egen kappe. Det ble besluttet å assurere båten hele året for kr. 40 000 etter 4 1/2 % premie.

Anløp i Botnekilen kan ikke lenger skje ved den gamle Flinkebyggen før den repareres. Disponent Thiis tilbyr selskapet å anløpe deres brygge ved Kokkeskjæret. Her hadde det vært utskipning av feltspat siden 1880 årene, og dette var trolig den eldste byggen i Botnekilen. Dette var også anløpssted for M/B "Sandø" 1913 - 1916. Man bestemmer seg i stedet for å anlegge ny brygge ved Sikeskjær. Her er det ca

8 fot vann på utsiden. Dette mener selskapet er den beste løsningen. Det må da legges ut en stenfylling fra stranden og ut til skjæret i en lengde av 50 meter. Dette er beregnet å koste ca 150 kroner pr. meter. Arbeidet settes bort til stenhoggerformann Chr. A. Jacobsen (som også er formann i representantskapet) På slutten av året bevilges disponent I. C. Jacobsen og familie fri reise med båtene som godtgjørelsen for at "Kirkeø" og "Flink" brukte hans bryggeanlegg ved Edholmen.

Da "Kirkeø" kom til Hvaler hadde den ingen innredning i forskipet. Dette var bare et stort lasterom. Selskapet bestemte seg for å innrede en lugar helt forut for tre mann. "Dette er nødvendig da man kan vente at mannskapene må overnatte om bord ofte i vintertiden. Og det er uforsvarlig å ikke sørge for at de kan ha en god og varm lugar." Ja, slik står det i styreprotokollen for desember 1920. Disponent Johannessen beordres å sørge for at arbeidet settes i gang. Den i gjenværende del av lasterommet, inn mot maskinrommet, ansees for å være stor nok for last.

9. oktober 1920 legger Hvalerselskapet opp sine båter "Hvaler" og "Vesterø". Flinkeselskapet råder nå grunnen alene, men greier ikke å betjene hele Hvaler. Hvaler kommune leier da D/S "Angelo" fra Oslo for å gå i "Hvaler"s rute. For

Forts. neste side



«Kirkeø» i Porsgrund i 1957

Hvalerselskapets 5. båt

Fort. fra forrige side

å hjelpe "Angelo" leier kommunen "Kirkeø" den neste vinteren. Deretter går "Kirkeø" inn i sin vanlige rute igjen i sommertiden. "Angelo" avslutter ruten på Hvaler 15. mars, og M/B "Flink" gjenopptar sin rute i Løperen og Skjelsbosund. Vinteren 1922 er det fortsatt bare Flinkeselskapet som, går rute på Hvaler. Det blir nå en del is og de beslutter seg for å leie D/S "Parat" av Halden til hjelp i isperioden. Den betales med 300 kroner pr. rutedag.

D/S "Parat" ble bygget i Kristiansand i 1868 og ble innkjøpt til Fredrikshald i 1881. Den var opprinnelig slepebåt med passasjer-sertifikat. Ganske vanlig på den tiden. Den ble satt inn i rute på Iddefjorden, og fra 1883 også på Hvaler. Det var således en velkjent båt Flinkeselskapet hyret inn til hjelp i perioden. D/S "Parat" ligger i dag for restaurering ved Bredalsholmen i Kristiansand.

Våren 1922 begynner Hvalerselskapets båter å gå igjen og Flinkeselskapet får konkurranse.. Disse to selskaperne slår seg nå sammen som jeg skrev innledningsvis og fra nå er "Kirkeø" en del av Hvalerselskapet. Her er det D/S "Hvaler" som er hovedbåten. Det er den som nevnes oftest og det er mest kilde materiale om. Dermed blir historien om "Kirkeø" fra nå av mer sporadisk og med mange huller.. Nå går

ruten som normalt med tre båter i drift og "Flink" legges opp og holdes som reserve. Sommeren 1924 besluttes ikke å reparere og sertifisere "Flink". Den legges nå opp og selges året etter til Glommen mek. Verksted for 800 kroner. Verkstedet benytter den som arbeidsbåt noen år. Deretter hugges den opp i 1927. I årets generalforsamling, som holdes 23. februar 1925, får de seg forelagt



«Kirkeø» på slipp hos Bertelsen, ca 1940

et underskudd på hele kr. 14 126. Dette til tross, bevilger styremøtet som holdes like etterpå, en økning av hyren til båtens kaptein. De får nå 1 % i tillegg av sin båts overskudd. (Det var bare "Hvaler" som var i nærheten av balanse.)

Store underskudd
"Vesterø" og "Kirkeø" hadde store underskudd. Det besluttes å innrede lasterommet på "Kirkeø" slik at det kan ta passasjerer i tilfelle salongen akterut er fullt belagt. Disse arbeidene planlegges, men blir ikke noe av. Økonomien tynger selskapet og i styremøte 19. august 1927 bestemmes det å redusere mann-

skapenes lønn med kr. 25 pr. måned fra 1. september. Regnskapet for 1927 viste et underskudd på hele kr. 10 704.. Men dette stanset ikke anskaffelsen av elektriske lyskastere til "Kirkeø" og "Vesterø". Våren 1928 gjøres det undersøkelser om kjøp av en passende motorbåt til hjelp i sommer-ruten. Da dette ikke lykkes leier man M/S "Lyr" fra Engebretsen, Kråkerøy. Dette er en slepebåt med sertifikat

elektrisk lysanlegg komplett med tavle og batterier: pris kr. 1 500 + 180 for montering.

I 1934 skjer det noen forandringer med båten. Det lille lasterommet som den fremdeles har i forskipet blir nå gjort om til to lugarer for skipper og maskinist. Den gamle, trange tremanns lugar helt forut får nå dekksmannen alene. Bekvemmelighetene for mannskapet har blitt mye bedre. Regningen fra verkstedet lød på 410 kroner for lugarene. Tidligere hadde den kraftige masten med lastebom blir fjernet og erstattet med en smekre mast lenger fremme. Nå tettes også den lille lasteluken igjen i dekket. Dermed er det bare salongen akterut som er beregnet på passasjerer eller last. Dette gjør at netto tonnasje har blitt betydelig mindre. Vi må huske på at opprinnelig var hele forskipet lasterom, og dermed med i nettotonnasje. M/B "Kirkeø" måles derfor om og i den nye nettotonnasje står det 15,35 registrertonn. Målebrevet utstedes i Oslo 23. juni 1934. samtidig påføres det nye kjenningssignalet LGNR. Alle norske skip får nytt kjenningssignal dette året.. På slutten av året 1934 tar jeg med en liten historie fra Karin Lunde:

Forlovelse om bord

Hennes mor Julie Stensvik og far Richard Lunde var i byen for å kjøpe ringer. Det var lille julaften og da de hadde gått utover fra byen kom mørket og tåka. Ute mellom



Hvalerselskapets 5. båt

holmene måtte de legge seg til ankers for å vente på dagslyset og klarvær. Så ble det til at ringene kom på ombord da, til stor jubel fra de andre reisende. På grunn av julen var det mange med båten den dagen. Kaptein Nilsen ga dem derfor lov til å åpne noen kasser med matvarer som skulle til butikkene der ute. De forsynte seg og skrev opp hva de tok for senere å gjøre opp med kjøpmannen for mat og drikke. Sikkert en rar og lystig natt. I aktersalongen på "Kirkeø" var det også en vedovn så de kunne fyre og ha det godt og varmt. Ikke skulle det forundre oss om noen lettet litt på korken til juledrammen heller, men det er bare gjetning.

Problemer med "Grei-motoren"

Vinteren 1934 - 35 får de problemer med "Grei-motoren". Det er rustet hull i sylindere og dette tettes provisorisk. Ikke noe unormalt med dette. Motoren er fra 1915 og har gått på saltvannskjøling. Våren 1935 kommer "Kirkeø" på slipp på FMV. Slippsetting og stoffing er på anbud. Det betales med kr. 340. dertil kommer nødvendig maling. Men igjen er dette med motoren oppe. Den har gått varm og må åpnes. Stemplet må repareres. Dessuten går veivlagret varmt. Får å se på dette skal verkstedet ha kr. 340. Kaptein og maskinist fraråder nye reparasjoner. De vil ha ny motor. Men selskapet er noe betenkt. For tiden pågår en stor maskinjobb med D/S

"Hvaler" og den blir dyr. Imidlertid undersøker de om ny motor til "Kirkeø". A/S Rap kan tilby en ny 2 cyl 70/90 HK til en pris av kr. 12 500. Dertil tar de den gamle Grei-motoren i innbytte for 1 500 kroner.

Drøbaksfergen har en tilsvarende motor og en delegasjon reiser inn for å se på den om de synes den passer i "Kirkeø". Man finner at den ikke kan brukes i "Kirkeø". Noen ytterligere grunn ble ikke gitt. De besluttet å innhente flere tilbud fra andre fabrikanter og utskrifting av motor må vente til senere. Imidlertid kjøper de nytt stempel til den gamle motoren og håper den går ett eller to år til.

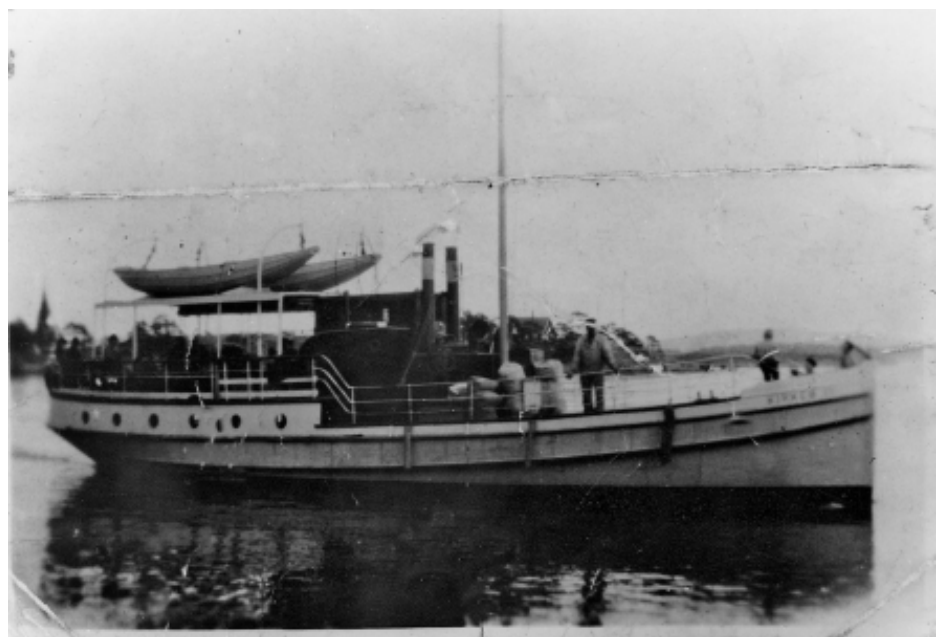
Cylinderen måtte sendes til motorfabrikken for reparasjon. Videre arbeider med å skaffe ny motor til "Kirkeø" intensive-res. I styremøte 16. desember 1935 kan det legges frem en rekke tilbud. De "utenlandske" Säfle, Skandia

Lysekil, Bolinder og DAN faller alle for dyre. Styret finner å konsentrere seg om de tre norske tilbudene. Dette er: 70/90 HK 2 cyl. RAP, 60/85 HK 1 cyl Union og 50/80 HK Wichman fra B. Haldorsen & Søn på Rubbestadneset. Det er den siste motoren som får anbefaling fra alle involverte parter. Også teknisk besiktigelsesmann i Skipskontrollen mener dette er det beste alternativet. Styret og representantskapet er nå enige om å holde seg til 2 cyl. Motor fra Haldorsen på Rubbestadneset. Videre var man enige om at den offisielle ytelsen skulle settes til 75 HK. Dette for å unngå maskinist med sertifikat. Maskinisten på "Kirkeø" hadde, som vi vet, ingen papirer. Tilbudet fra Haldorsen var på kr. 10 250 ferdig montert minus retur av gammel motor kr. 750. Dertil kom slippsetting hos FMV + andre uforutsette arbeider. Motoren skal leveres FMV 1. april og var

ferdig montert 30. april. Hvis forsinkelse betales kr. 25 i dagmulkt.

10. januar 1936 holdes det representantskapsmøte. De behandler forrige års regnskap som viste et underskudd på kr 1 780. Men langt viktigere var at de ga styret fullmakt til å oppta et lån på kr. 12 000 i en av byens banker for å kunne betale den nye motoren i "Kirkeø". Generalforsamlingen som holdes i Fredrikstad Børs den 24. januar behandlet som vanlig forrige års regnskap og foretok de vanlige valg. Men de hadde også oppe til behandling ny motor i "Kirkeø". Alle aksjonærene var enige i styrets og representantskapets disposisjon om å oppta lån på kr. 12 000 i en av byens banker.

Men nå skulle det gamle motorfundamentet vise seg å være for svakt. Det må forsterkes betraktelig, eller fornyes helt. Man bestemmer seg for at
Forts. neste side



«Kirkeø», ca 1930



«Kirkeø» ex «Nordfjord II» i Stavsengkilen i 1920

Forts. fra forrige side
 FMV gjør dette arbeidet for kr. 2 795 og båten slippsettes på FMV 1. april. Den nye motoren har ankommet verkstedet og arbeidet settes i gang straks. I tillegg til ny motor får nå båten nytt styrhus fabrikkert av Seiersborg Trevarefabrikk. Pris kr. 563 + montering. Dette plasseres på den gamle maskicasingen foran det gamle styrhuset som nå blir passasjer-salong, med inngang fra akterdekket. Dessuten blir det gjort noen forbedringer på fordekk. Nedgangsluka til lugarene blir erstattet med en ny nedgangskappe og masten flyttes samtidig foran denne. Ellers blir sidelanternene flyttet fra rekka til akterdekket og opp på et stativ ved siden av det nye styrhuset. I maskinen blir det to nye dieseltanker fra Waldemar Larsen til en pris av kr. 190 pr. stk. Til slutt får båten en ny skorstein bak det nye styrhuset. De to gamle eksosrørene foran styrhuset fjernes. Båten har nå fått sitt

endelige utseende slik vi husker den de senere årene. Den settes i rute fra 12. mai og kaptein Nilsen kan rapportere at den nye motoren fungerer som den skal. Alt ser bra ut. Den gamle Grei-motoren selges for kr. 1 500.

I august foreligger regning på alle kostnader med motorbytte i «Kirkeø». Denne lød på kr. 13 834. Det var da tatt med kr. 4 889 for tilleggsarbeider ved FMV og styrhuset fra Seiersborg Trevarefabrikk. Men nå skulle det vise seg etter en stunds drift at roret på «Kirkeø» ble for lute med den nye, kraftige motoren. Man bestemmer seg for å utbedre dette så snart D/S «Skjærhalden» er ferdig med sommerruten og kan ta over mens «Kirkeø» er på slipp hos Bertelsen.

Ny brygge?

27. august 1936 holdes det en befaring med M/S «Kirkeø» som midtpunkt. Styret hadde invitert Hvaler formannskap, los-

oldermann Reinert, lensmann Hansen og andre interesserte med på befaringen. De var først i Vikerhavna og Skibstadsand for å se om de var mulig å få til en bedre løsning for Asmaløy. Deretter var det Botnekilens tur. Det var kommet forslag om ny brygge ute ved Tangehella. Mer om dette senere.

Vinteren 1937 ble det mye is. «Kirkeø» skader propellen sin i isen utenfor Nedgården i februar og må på slipp hos Bertelsen for å reparere. 2. mars mister «Vesterø» propellen i isen utenfor Hesthella. Da er «Kirkeø» klar igjen og sleper «Vesterø» til FMV for slippsetting. Her viser det seg at akselen også må byttes. M/B «Kirkeø» tar deretter over ruten til «Vesterø» mens den er til reparasjon. Våren 1937 er «Kirkeø» igjen på slippet. Nå er det vanlig vårpuss som skal utføres. Det forhandles med byens tre verksteder om fast pris for slippsetting, stoffing og

maling i bunn. FMV er billigst. De skal ha 810 kroner alt inkludert. Båtens eget mannskap er med og pusser og maler der det trengs. Dette var den vanlige arbeidsfordelingen. Verkstedet tok bunnen og mannskapet over bords.

Vinteren 1937/38 legges «Vesterø» og «Skjærhalden» opp. «Hvaler» og «Kirkeø» deler rutene mellom seg. I januar blir det isvanskeligheter og 6. januar skader «Kirkeø» en plate i ishuden og må på land for reparasjon. Etter reparasjonen legges «Kirkeø» opp så lenge som den vanskelige issituasjonen varer. D/S «Hvaler» sørger nå for hele ruten alene. Den går fem dager i uken så lenge isen hindrer «Kirkeø» å komme frem. Vinterens amputerte rute har nok tynget de berørte kommuner for nå bevilger Fredrikstad 5 000 kroner til driften og Hvaler 2 000 kroner. «Vesterø» slippsettes 1. august for deretter å gjenoppta sin rute. «Kirkeø» hadde gjenopptatt ruten 16. februar og kom på slipp etter at «Hvaler» var ferdig med sine vedlikeholdsarbeider. Da «Kirkeø» kommer opp på slippet hos Bertelsen viser det seg at den har store råteskader akterut. Dette kan ikke tas nå fordi slippet er bortbestilt og båten må opp igjen senere på våren.

Krigsårene 1940 – 45

9. april besettes landet av tyske tropper. De tar raskt kontroll med offentligforvaltning. Dette gir seg raskt mange utslag. Ett av



den er å skaffe bunkers til båtene. Hvalerselskapet setter inn dieselmotor i "Vesterø" i 1940 og har dermed to motor- og to dampbåter (kulldrift). Det er vanskelig å skaffe bunkerkull. "Hvaler" og "Skjærhalden" legges opp. "Vesterø" ligger på verksted (brukket propellaksel og montering av motor). Dermed råder "Kirkeø" grunnen alene i ca. en måned. 3. juni går båten på slipp hos Bertelsen. Det er lagt inn anbud på 229 kroner for slippsetting, skrapping av bunnen, stoffing og fornyelse av rorledninger. Arbeidet tar tre dager. For oss som leser dette nå nesten 70 år senere, kan det være vanskelig å forstå at arbeidene kunne gjøres for denne prisen uten tap for verkstedet.

I og med "Vesterø"s ombygging til motor-drift er det nå viktig å sikre seg dieselloje. Allerede våren 1940 lykkes det å sikre seg ca. 30 ton dieselloje som foreløpig lagres om bord i M/T "Wilna". Senere på sommeren anskaffes en stor oljetank som plasseres i selskapets kullbinge på Bjøllstad, Kråkerøy. Dette kostet kr. 2 520. 30. september legges "Skjærhalden" opp og de to motorbåtene "Kirkeø" og "Vesterø" deler ruten se i mellom. Disse har begge dieseldrift, og til tross for stor forsiktighet minker det stygt på det private oljelageret. En søknad til Oslofjorden Trafikknemnd om tildeling av olje faller ikke heldig ut. Det er nå mulig å skaffe bunkerskull og "Vesterø" byttes ut med "Skjærhalden". Så setter den første, kalde krigs-

vinteren inn og båtene må gi opp for isen. 22. mars kommer "Hvaler" til iskanten i Løperen. De tre andre båtene ligger i opplag ved verksted. "Kirkeø" hos Bertelsen, hvor det også foretas vanlig vårpuss. Den kommer i rute fra 12. mai. Bunkersprisene har steget kolossalt i løpet av sommeren og da høsten kommer legges de to dyreste båtene opp og "Kirkeø" og "Skjærhalden", som går billigst, deler vinterruten mellom seg. På nyåret 1942 melder isproblemene seg for "Skjærhalden" som legges opp ved Sarpsborg mekaniske verksted. "Kirkeø" holder ut noen dager til, men 17. januar fryser den fast i Skjærhalden. Hele Oslofjorden fryser nå til. De ledige båtmannskapene blir satt til å reparere selskapets brygger. Ny brygge blir bygget ved Tangehella i Botnekilen. Båtenes mannskaper deltar. Formann for byggearbeidene er kaptein Nilsen. Ny vei bygges også utover til den nye brygga. Total kostnad blir ca. 18 000 kroner hvorav Hvaler kommune står for veien.

Alle fire båtene ligger i opplag frem til 16. april. Da har svenske Göta Lejon vært og slått opp råk i Løperen. D/S "Hvaler" er den første til å bryte opplaget. Kaptein om bord er Karsten Ødegård, sønn til kaptein Nilsen på "Kirkeø". Karsten hadde begynt som dekksgutt på "Kirkeø" våren 1931 og jobbet om bord i båtene i flere år. Senere førte Karsten Ødegård også "Kirkeø" mens faren førte "Hvaler". Det var en del

utskifting og forandringer med mannskapene de første krigsårene. Våren 1942 leies "Vesterø" ut til et firma som skal bygges ut Kjøkøy fort. Men både "Hvaler" og "Kirkeø" blir benyttet i Kjøkøyfarten og da med Karsten Ødegård som fører.

Ved overgang til vinterruten i august legges en av båtene opp. Fordi det nå er knapphet på dieselloje blir det "Kirkeø" som nå går i opplag i Stavsengkilen. Men etter bare en måned kommer den i fart igjen fordi "Skjærhalden" blir tatt "in anspruch" av tyskerne og avgår 25. september til Oscarsborg festning. Skipper om bord er Henry Gillestedt. Han har også jobbet flere år om bord i "Kirkeø" og "Hvaler".

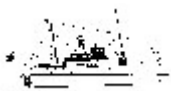
1942 har vært et godt år for Hvalerselskapet, økonomisk sett. Det ble betalt store ekstra avdrag på båtens bankgjeld. Det gode driftsresultatet fortsetter også inn i 1943 og den 27. mars innløses en pantobligasjon på "Kirkeø", stor kroner 6 000. og 14. april nye kr. 6 000 til pantobligasjon på samme båt. Dette året går alle tre båtene til Sarpsborg mek for vårpuss

Sommeren 1944 går uten problemer av noen art, men i september blir det vanskelig å skaffe dieselloje. Selskapets forbruk har lagt på ca. 4 000 liter i måneden, men nå får de bare tildelt 1 000 liter. Hele denne sommeren går "Kirkeø" i Kjøkøyfarten med Karsten Ødegård eller

Nilsen som fører. Regnskapet for 1944 viser betydelig overskudd og et deles ut julegratiale til mannskapene. Familieforsørgerne får 150 kroner, enslige 75 kroner. Dessuten ble kaptein Nilsen og maskinist Olaf Strand tildelt kr. 150 ekstra hver seg. (For lang og tro tjeneste i selskapet, som det het.) vinteren 1944 - 45 blir det også en del is og "Kirkeø" legges opp for en tid. Det bygges da ny brygge i Urdal. Olaf Strand er bas for arbeidsgjengen.

Våren 1945 er det igjen fred og forsynings situasjonen angående dieselloje og bunkerskull normaliserer seg. Leiekontrakten for kullboden sies opp og oljetanken selges. Fartøyene bunkrer nå direkte fra leverandør. Rutene går nå med to båter året rundt. Sommeren 1948 går kaptein Nilsen i land fra "Kirkeø" som han har ført i 29 år. Han er 69 år gammel og vil trekke seg tilbake. Ny fører om bord blir Jonas Jonassen, Vesterøy. Men dette er litt uheldig med hensyn til at båten har Karvika som hjemmehavn. Nå blir skipperne på den nye "Skjærhalden", "Vesterø" og "Kirkeø" enige om å bytte båter slik at de alle tre kommer hjem om natten. Henry Gillestedt blir ny kaptein på "Kirkeø". Han var på den nye "Skjærhalden" som hadde Sand som natthavn. Jonas Jonassen får når "Vesterø" som ligger i Papperhavn om natta. Knut Karlsen som bor på Sand får "Skjærhalden" som har

Forts. neste side



Forts. fra forrige side

Sand som natthavn.. Samtidig med dette går også maskinist Olaf Strand av for aldersgrensen. Ny maskinist blir Robert Jacobsen. Jens Larsen ble flyttet over fra "Hvaler" til "Kirkeø" ca 1946. Nå har "Kirkeø" fått sitt siste, faste mannskap som er ombord så lenge båten går i rute med passasjerer.

Drar på årene

Kommet frem til 1950 begynner "Kirkeø" å dra på årene. Den har blitt 35 år og trenger utskifting. Da skipsmegler O.M. Olsen i desember opplyser at han har en passende båt for salg, bestemmer selskapet seg for å reise og se på den.. Prisen er kr. 100 000 kontant. Delegasjonen kommer tilbake med bare positive signaler. Selskapet kjøper denne båten våren 1951 og setter den inn i "Kirkeø"s gamle rute på innsiden av Kirkøy. Den nye båten får navnet M/B "Akerø" og ombygges/forlenges vinteren 1951/52 i Risør.. Denne vinteren går "Kirkeø" for siste gang sin vanlige passasjerrute. Skipperen om bord er Alf Iversen, Vesterøy. 8. mai kommer "Akerø" tilbake fra Risør og overtar "Kirkeø"s rute for godt. Da "Kirkeø" om våren gjennomgår besiktigelse for fornyelse av passasjer-sertifikatet, viser det seg at skroget er i så dårlig forfatning at ytterligere reparasjoner ikke er lønnsomt. Båten mister sitt passasjer-sertifikat, men går som godsått resten av sommeren. Den legges opp i Hesthella om



«Kirkeø» som vrak i 1982 ved Skjeløy slipp

høsten. Tidlig på våren 1953 er båten i Botnekilen for siste gang. Den går inn i isen for å få av skjellene og vaskes i vannlinjen. Dette husker jeg godt for jeg var en tur om bord den dagen og var med og hjalp til. Alf kjørte båten og var alene om bord. I februar hadde styret drøftet salg av "Kirkeø". O.M. Olsen hadde en kjøper som ville gi kr. 14 000, men det syntes selskapet var for lite. 3. juni selges "Kirkeø"s motor til Torstein Nilsen, Spjærøy for kr. 10 000. Han får da alt som, er i maskinrommet, anker, lanterne osv. Men liv båter og livbelter er unntatt. Dette ville Hvalerselskapet ha selv for senere bruk. 8. juli selges skroget og resten av "Kirkeø" til Torstein Nilsen for kr. 500. Han får da i praksis hele båten. Motoren skal han bruke i den nye fiskeskøyten som han har under bygging ved Ekstrand båtbyggeri ved Stathelle. På høsten kjører han "Kirkeø" over til Ekstrand og der blir motor og alt løsøre i maskinrommet tatt ut og "Kirkeø" slippsettes for demontering av

propellaksel og hylse. Båten plugges og settes på vannet igjen, Denne siste slippsetting av båten og arbeidene som da ble gjort, kostet 125 kroner for slippet og 401 kroner i arbeidspenger med hylse og aksel.. Regningen fra Hansen og Arntzen er datert 11. desember 1953. Det ribbede skroget blir nå videregitt til ukjent eier. I Porsgrunn (muligens er denne sykepleierske) som skal ha båten til lystbåt eller bobåt.

I 1958 blir "Kirkeø" solgt videre til Mads A. Eilertsen, Fredrikstad og blir tatt over til Sjæløy Slipp. Det var muligens planer om å bygge båten opp igjen og sette en i drift med passasjerer. "Kirkeø" slettes fra Skipsmatrikkelen 8. November 1961.

I 1982 skal jeg skrive historien om Hvalerselskapet og er da borte ved Sjæløy Slipp for å se på det som er igjen av båten og ta bilder. Fortsatt er skroget noenlunde intakt. Men det har sunket ned på bunnen med kjølen. Det er fullt av vann, jevnt med vannflaten på

utsiden. Jeg tar noen bilder. Dette er det siste jeg ser av båten.

Epilog

"Kirkeø" var båten vår. Den hadde liksom en lokal tilhørighet. Jeg var alltid opp i fjellet og så båten komme. Vi kunne høre denne spesielle dunkelyden lang vei. Dessuten var jeg veldig kamerat med gamle kaptein Nilsen. Vi var nærmeste naboer hjemme på Hvaler da jeg vokste opp. Jeg husker godt vi reiste til byen med "Kirkeø". Det var i 1947 eller 48. Var fem eller seks år den gangen, og fikk komme opp til ham i styrehuset. Satt på en høy kommode bak ham for å kunne se ut. I høyre hjørne var alle sveiene for regulering av maskinen. Men jeg måtte stå på en kasse for liksom å styre og se ut forover. Da vi kom til byen var jeg med ham nede i lugaren forut og spiste frokost. Han hadde lugar på b.b. side, maskinisten på styrbord. Jens hadde den forut. Ja, det er rart hva en liten gutt med båtinteresse legger seg på minnet og husker hva som skjedde for 60 år siden.



- Med hjerte for stål

Av Signe Ihlen Tønsberg, Riksantikvaren

- Engasjerte folk, dugnadstimer tilvarene noen årsverk og drøye seks millioner gjør at kulturminnet "Hvaler" snart er på vannet igjen. Passasjerbåten fra 1892 var meget nedslitt, og istandsettingen har vært både krevende og kostbar.

Honnørordene kommer fra Alexander Ytteborg som daglig leder seksjonen for fartøy og tekniske kulturminner hos Riksantikvaren.

- Jeg har et kall! Det høres muligens en smule spesielt ut, men kulturminnevern engasjerer hele meg. Seksjonssjef Ytteborg har ansvaret for at de riktige beslutningene blir tatt når om lag 50 millioner kroner skal forvaltes for vern av fartøy. Seksjonen har et spesielt mandat. Foruten at tre fartøyvernssentre og 10 industrimuseer skal tas hånd om, er ikke mindre enn 212 vernede fartøy søknadsberettiget til tilskuddsmidler fra Riksantikvaren. Også lokalbåten "Hvaler" har fått sitt.

- Summen det kostet å gjøre "Hvaler" sjødyktig var stor, men så er også kostnadene til å sette i stand vernede fartøy gjerne i mange-millionersklassen. Skal Norge med den lange kystlinjen ta vare på fartøy som representerer ulike perioder i vår sjøfartshistorie så koster



Alexander Ytteborg liker seg best om bord. Foto: Gustav Rossnes ©Riksantikvaren

det penger. Mye penger.

Lokalbåten "M/S Hvaler" som ble bygget på Fredrikstad Mekaniske Verksted, har med sine dekk i treverk, motor, stål, klink og sveis gjort sin tjeneste fram til slutten av 70-tallet. Folk har kommet dit de skulle, posten kom frem, og også begravelsefulget fulgte båren om bord til kirkegården. På kalde

vinterdager brøt hun isen. Nå skal "Hvaler" igjen seile som et flytende kulturminne i skjærgården i Fredrikstadorrådet.

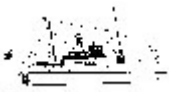
- Stiftelsen Hvaler gjør en kjempeinnsats for å forvalte den delen av vår kulturarv som knytter seg til helt nødvendig samferdsel i skjærgården. Før bilen overtok og laget nye kapitler i vår samferdselshistorie, var

lokalbåten i skjærgården livsnødvendige for folk.

De store

Han beklager derimot at sjøfartsnasjonen Norge knapt har klart å ta vare på de gamle virkelig store fartøyene. Og de som tror at det er snakk om tre masters seilskuter med skipper Worse ved roret, tar feil. Helt feil.

Forts. neste side



Maritime ord og uttrykk

Her kommer flere maritime ord og uttrykk. Håper dette kan være til glede og nytte for våre maritimt interesserte lesere.

Av Tor W. Eriksen.

Beslå seil: Å pakke et seil sammen på bom eller stag, for eksempel ved bruk av seisinger ("tøyst-rimler")

Bestikk: Regnskap over kurser og distanser.

Bidevind: En båt seiler bidevind når den ligger så tett til vinden som den kan

hvis den med fordel skal arbeide seg til lovert.

Bifyr: Fyr i nærheten av et hovedfyr.

Blokk: Hjul innfattet i et "hus" hvor tauverk føres gjennom.

Bolverk: Anleggsplass i havn.

Bom: Rundholt hvor et seils underkant festes.

Bomdirk: Wire eller tauverk fra bommens nakk gjennom en blokk ved mastetoppen, eller ført til akterstaget. Bomdirken forhindrer at bommen "faller ned" når storseilet er berget.

Bomme: Kalles også å kuvende. En seilbåt skifter halser med vinden. Motsatt stagvending hvor seilbåten vendes gjennom vindøyet, altså mot vinden.

Bomnedhal: System til endring av svanealsens høyde over dekk.

Bomstol: Støtte for bommen når storseilet er berget.

Bomuthal: Tauverk eller wire til å strekke



storseilets underlik ut til bomnokken.

Bredde: Med et steds bredde forstås buen av meridianen regnet fra ekvator til breddeparallellen gjennom stedet.

Breddeparallel: En tenkt sirkel om jorden parallelt med ekvator.

Brigg: Seilskip med 2 master som begge er rigget med råseil.

Bunn: Skroget under vannlinjen
Kilden for dette kommer fra Aalborg, men er oversatt til norsk og brukt under Tall Ships Races i 2005.

Med hjerte for stål

- Vel er det bevart et representativt utvalg av både fiskefartøy, lokalbåter, ferger og andre bruksbåter, men de virkelig store båtene glimrer dessverre med sitt fravær. Toget har gått for interessante passasjerfartøy som gikk fra Norge til utlandet – tenk om et skip fra Amerikalinen hadde vært bevart som representant for vår viktige emigrasjons-historie. Frakteståtene som gikk i utenriks-farten er også nærmest fraværende, kun et par stykker er igjen med store utfordringer, sier

Alexander Ytteborg.

Norsk industrihistorie kan vise til produksjon av båter i stål. Både skrog og propeller. De siste 150 årene har Norge vært en av hovedaktørene i internasjonal skipsfart, og en gang var vi verdens tredje største skipsfartsnasjon.

- Fem på 12

Ytteborg er i tvil om han alltid er enig i kulturminnevernets sterke fokus på "vern gjennom bruk" når det gjelder fartøy.

- Jeg mener det bør

Forts fra forrige side

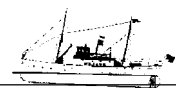
være en balanse mellom vern gjennom å ligge ved kai, og vern gjennom bruk, spesielt på større fartøy. Han viser til Göteborg hvor et 20-talls båter fra ulike tidsepoker i Sveriges historie ligger til kai, og formidles i dag som museum.

- Hadde vi klart både å ha fartøy i bruk, men også noen i en museal sammenheng, ville vi muligens klart å ta vare på et representativt utvalg. Men klokka er ikke fem på 12, den er ett på, advarer han.

Tilhørighet

Seksjonssjef Ytteborg er

sin egen historie bevisst. Vi får høre om barndommens somre med rutebåten til besteforeldrene. Han forteller gjerne om forkjærligheten til tretrikkene på Holmenkollbanen, eller om søndagsturene i tidlige barneår til gamle Akers Mek. Stor betydning hadde også bestefaren hatt som fortalte om sitt liv som overingeniør ved utbyggingen av store nederlandske jernbaneprosjekter. - Jeg blir fremdeles lykkelig når jeg ser et gammelt damp-lokomotiv.



Den lange reisen til

Skjærrhalden

En varm lørdag, midten av juli, en gang i 20-årene og stedet er sommer-Fredrikstad, nærmere bestemt bryggene. Nostalgi? Gjerne det og selvom dette tidsbildet bare ligger omkr. 60 år tilbake, har det skjedd så meget i denne perioden at det kanskje - ihvertfall for noen - kan ha interesse av å tenke litt på hvordan livet artet seg den gang, og når jeg med disse mine inntrykk sentrerer meg om elven og båtene og bryggene, henger det sammen med den voldsomme forskjellen det er mellom livet på og langs elven da og nå.

Tekst og tegninger:
TORMOD ULLEBERG

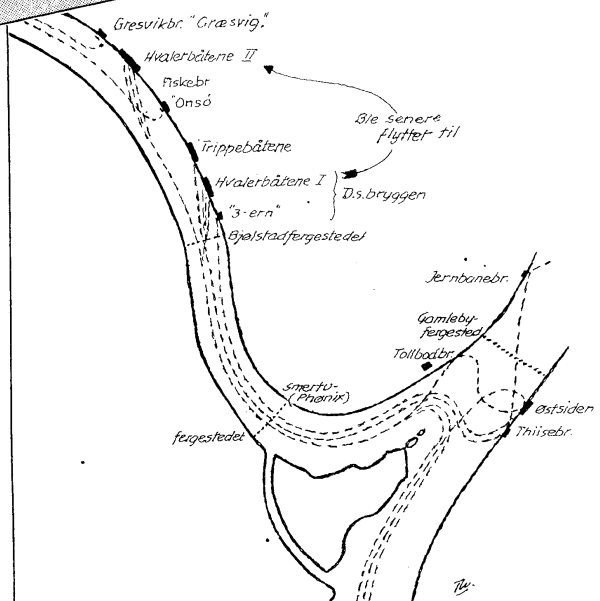
Reportasje i Fredriksstad
Blad 23. juli 1988

Vi er i en tid langt forut for broer, fastlandsvei og rutebiler, da byens biler var få og ikke vanlig i gatebildet. Da det var båtene som helt dominerte trafikken mellom byen og sjødistriktene rundt om. Lastebiler fantes nesten ikke og eksempelvis godstrafikken mellom Fredrikstad og Kristiania ble besørget av de gode, gamle "Trafikk"-båtene og senere "Glommen". Og la oss for all del ikke glemme den store flåten av slepebåter som i høy grad satte sitt preg på elvetrafikken.

Trofaste slitere

Litt ovenfor Phønix/Smertufergestedet lå store "Sandesund", "Fram" og "Oscar" og litt nedenfor "Fix". Over på Kråkerøysiden lå "Glimt". Fra Phønixbrygga og ned over lå hele Borgersensflåten "Høvding", "Let", "Tom", "Axel",

"Snapop", "Cif", "Tryg" og "Rolf". Ved Kirkebrygga lå Apenes' "Nathalie" og "Kvik". Så kommer vi til Dampskipsbrygga, like ut for den gamle brannvakten. Der lå i mine guttedager Hvalerbåtene, som senere fikk kaiplass nedenfor Fiskebrygga, muligens fordi godsåtene "Glommen" 1 og 2 måtte legge til ved Nordby-skuret. Men her lå deretter "Trafikk"ene (opprinnelig 7 i tallet) og så fulgte de seks "Trip"-båtene. Ja, og så hadde vi grosserer Jacobsens have da, som lå mellom Storgaten 1 og elven. Like ut for der Cambusdoon nå ligger, fant vi passasjerbåten "Onsø", og så kom Fiskebrygga med hele flåten av fiskeskøyter. Nå er vi kommet til Hvalerbrygga der de



En oversikt hvor de forskjellige båtene lå og rutene de seilte ut av byen.

mindre "Sandø" (1913), "Kirkeø" (1919), "Vesterø" og "Hvaler" nå, denne julilørdagen, lå avgangsklare. Den siste i rekken er "Græsvig" ved Gressvikbrygga, der det på den tiden var byens tollbod. Like over for Fiskebrygga lå Sophus Sørensens "Lillegut"

Sikk-sakk til Sannesund

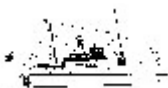
På hin varme sommerlørdag hadde godsåter og slepebåter fri, og nå er det rutebåtene til Hvaler, Onsølandet, Græsвик og Trippen som ligger med steamen på topp for å bringe feriefolket av sted til de respektive ferieparadiser, skjønt Trippen hadde neppe feriereisende med. Den hadde sin daglige sikk-sakk rute opp til Sannesund.

Alle de trauste fiske-skøytene hadde unngjort sine byærender, fisk, frukt og grønnsaker var levert og nå lå de ferdige til å tøffe hjemover, noen ned- og utover, andre opp- og utover. Trafikken tetner, godfolk bærer og stønner i sommerheten, dragvogner, vognmannskysser fullastet med kasser, kurver, koffertene og annet feriegods pløyer seg veg, ja kanskje det er en og annen drosjebilsom dukker opp. Det er kamp om å nå sin båt og få sitt ombord. Klokken nærmer seg avgangstid.

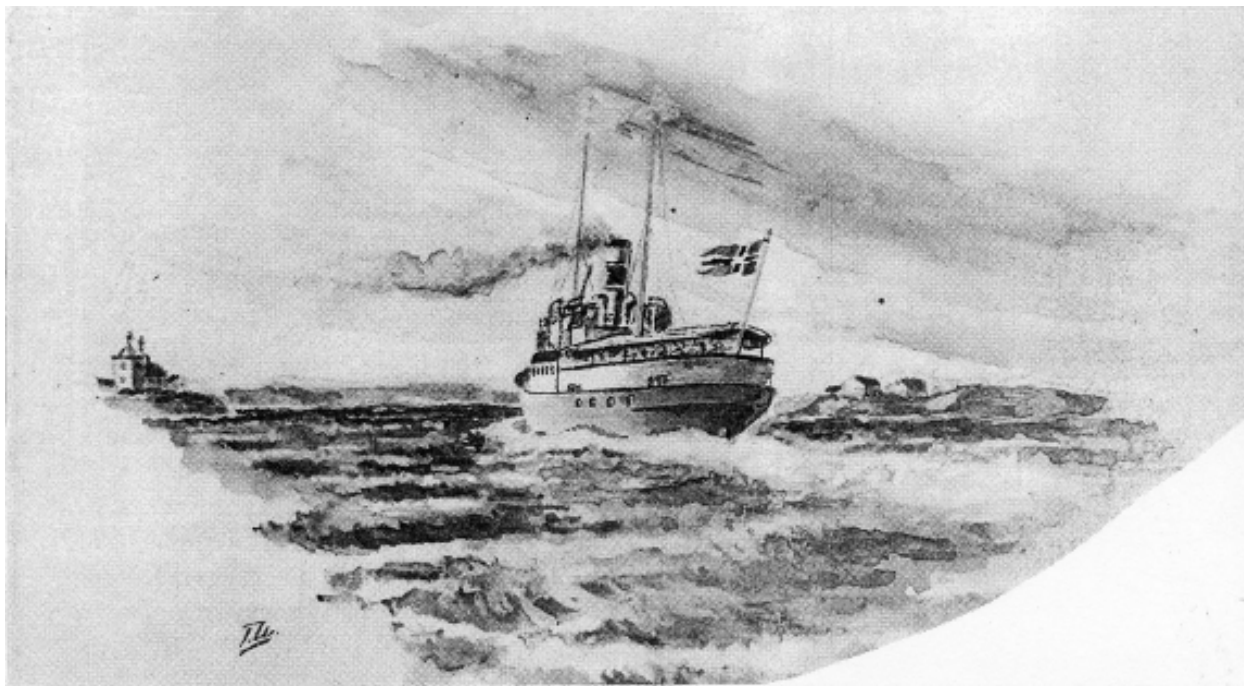
Feriedrømmer

For eget vedkommende var det d/s "Hvaler" som identifiserte seg som den løfterike feriestarten. Det var

Forts. neste side



Forts. fra forrige side



«Hvaler» runder Rødshue og setter kursen til havs

liksom den båten jeg hadde i tankene når skoleferien kom og det var den man forbandt med hele komplekset av feriedrømmer. Vekk fra byen, ut til herlig ren sjøluft på Skjærhalden, Presteskogen og Storesand. Men først skulle man gjennom alt ståket med bagasjen, komme seg til brygga og om bord.

På fordekket ruvet alt feriegodset og foran masten ble haugen større og større. Så inntraff den første spenningen: Var det sønnavind den dagen hadde dekksmann Gillerstedt og styrmann Schrader begynt å strekke presenninger over varekasser, koffertene, senger og alt annet som måtte beskyttes mot sjøsprøyt og den kunne indikere mulig sjøsyke. Men et blikk opp til brua, der kaptein Hans Schrader overvåket ombordstigningen,

skapte ro i sjelen, for det var skipper det!

Om bord på "Onsø", som skulle til Slevik, Hankø og Engelsviken var uroen sikkert like stor, for gode, gamle "Onsø" kunne hive seg realt når den i mye sjø skulle runde Strømtangen og forbi Mærrapanna, for ikke å nevne Smaustangen. Men også her kunne man i stor sinnsro kikke opp til kaptein Gøthesen som alltid hadde situasjonen under kontroll.

Avgangen

Ombord på "Hvaler" tok styrmannen opp klokka fra vestlomma: fem minutter før avgang ringte han med skipsklokka på formasten og dypt nede fra skipets indre fornemmer man at maskinen var i gang. Båten blir levende. Passasjerene er kommet seg over landgangen, karfolket tar stand-by på fordekket og alle vi andre

trækker oss akterover eller opp på båtdekket, der er det fint å kunne følge med når fortøyningen er kastet og landgangen trukket om bord. Særlig er det spennende å se mannen som akkurat ikke når frem når båten allerede er seget ut fra bryggakanten. Men muntre, velmente råd både fra brygga og båten får forsentskommeren til å hive seg på hos en vognmann (senere bil) i forsøk på "å nå Tollbod-brygga der "Hvaler" som snarest legger inntil.

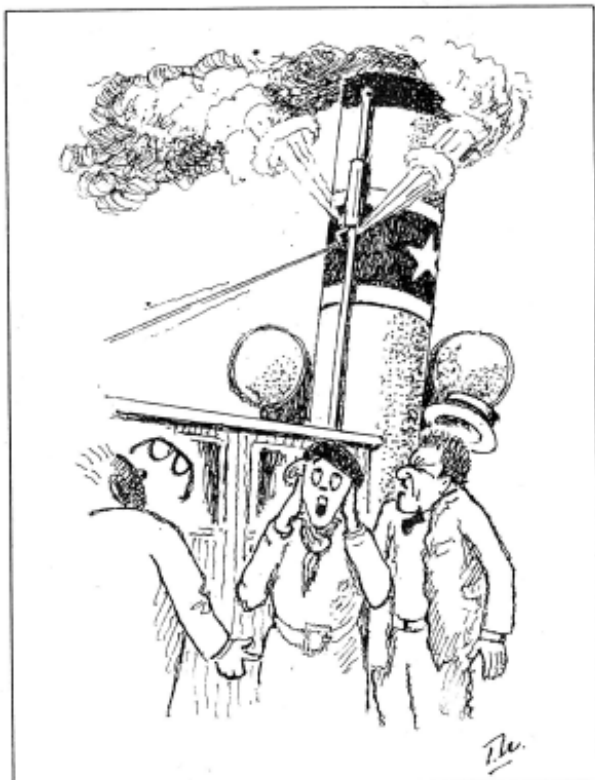
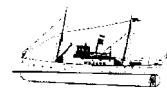
Ilter fløyte

Om bord har fred og ro innfunnet seg, man har funnet sine plasser, stemningen er den beste. Noe utenfor Alshus konstaterer vi at "Vesterø" blir innhentet og passert (den har jo bare maskin på 65 HK) og ennå er det langt, meget langt før vi skal runde Rødshue!

Vi nærmer oss idyllen

Korshavn og farer skremte opp når Schrader bruker dampfløyten for å varsle anløp. Akkurat den lyden kommer liksom så aldeles plutselig og påtrengende. Men Korshavn anløpes i beste orden, vi bakker ut og snart er vi i Bøllingshavn. Der er det mye som skal i land og vi får tid til å beundre alle seilbåtene til Ditlev-Simonsen. Så bærer det over Løperen og inn til Skibstadsand. Ja, tenker vi, de er heldige de som går i land her, for de slipper sjøen rundt det skrekkelige punkt Rødshue. Men vi vet at vår aktede skipper både kan sitt skip og farvanet så "det årnær sa i da" også.

Vi er på vei til det uunngåelige. Vi skal ut til havs og "Hvaler" begynner "å duppe baugen i motsjøene som, stadig synes å vokse. Vi har Galtene forut og kan nå se



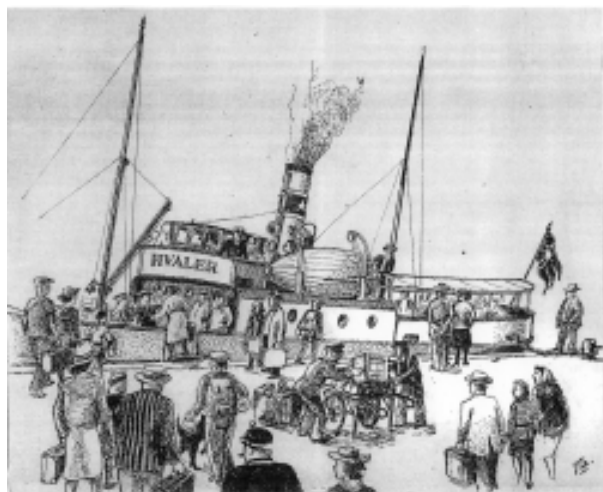
En ilter fløyte....

brenningene og sjøsprøyten langt innover fjellet på Odden der ute. Og så er vi der!

Den tidligere omtalte ro om bord har med ett forandret seg dramatisk. Passasjerer av alle kjønn kjemper fortvilet for å holde på seg og sitt, sjøsprøyten slår inn over rekkene, løsgods sklir fra rekke til rekke, en og annen hatt sees forsvinne i luften med kurs for land langt, langt inne.

Men så, plutselig har skipperen mirakuløst snudd båten, for på kort tid er det som om vinden kommer fra en mer behagelig kant, båten arbeider roligere og bleke, anstrengte smil er blitt mer naturlige, vi har akterlig vær.

Langt inne om babord skimter vi drømmebadeplassen Storesand, forut synes Homlungen fyr å vinke oss velkommen og "Hvaler" går med god



Husk på «Hvaler» med grasrotandel

Til dere som gjerne vil støtte et stykke levende kulturarbeid, har dere nå muligheten til å støtte restaureringen av D/S Hvaler uten at dere merker det selv.

Norsk tipping har satt i gang et prosjekt som heter Grasrotandelen. Det betyr at hver gang du spiller et spill i Norsk Tipping kan 5 % av innsatsen gå til restaureringen av D/S Hvaler.

Det eneste du behøver gjøre er å gi beskjed i butikken når du spiller, si til tippekommisjonæren at du vil registrere deg. Det er tilstrekkelig å oppgi : "Hvalers Venner" og kategorien :

Kultur
Gi gjerne beskjeden videre til venner og bekjente.

Organisasjonsnummeret er : 93760641

Gå inn på : www.grasrotandelen.no og registrer deg . Der kan du følge med på hvor mye hver enkelt mottaker får. Registreringen har tilbakevirkende kraft og gjelder fra 1. mars 2009.



Flott omtale av «Hvaler»

Siste utgave av «Dampskibsposten» hadde to fine Østfoldinnslag. Bred reportasje om «Turisten» og fire sider om arbeidet med «Hvaler» redaktøren heter Thor Hansen og kan treffes på telefon 35 55 52 01. Hans adresse er Friisebrygga 2, 3921 Porsgrunn

En god samarbeidspartner for Hvaler



fart inn "Lauersvæljen", kommer inn Skjærhaldfjorden og... der er den forbistrede dampfløyten igjen når Schrader varsler anløp av Skjærhalden. Vi tilgir all ulåt for nå runder "Hvaler" forbi Tareholmen og siger inn til brygga med tusen ventende bade- og andre gjester - vi går i land på Skjærhalden.



Ung kjærlighet på «Hvaler»s akterdekk



Elisabeth Schrader Kristiansen har låpnt oss dette bildet med tittelen «Ung kjærlighet på Hvalers akterdekk. Fra venstre: Anders Solberg og Marit Westberg (senere gift med Anders Solberg og Hans Wiersholm) Bildet er tatt i 1961 av Odrun Wiersholm.

Styret i Stiftelsen D/S Hvaler

Stiftelsen D/S Hvaler ble etablert i 1993 for å tavare 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
Per-Arild Andersen, styremedlem.



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 Bølingshavn. 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