

Stiftelsen D/S Hvaler

www.dshvaler.no

Nr 2

Informasjonsblad for stiftelsen Hvaler

Desember 2009

## Gjenstander fra «Hvaler» kom til rette



Flere gjenstander fra «Hvaler» har begynt å dukke opp. Bildet over viser Torgil Johnsen, som får overrakt ett av to bilder av Øivind Nesøen. Tidligere i år kom 2 lanterner til rette. Vi er veldig takknemmelige for det vi har fått og for arbeidet som er gjort for å spore dette opp. Er det noen flere som har kjennskap til gjenstander fra "Hvaler" hører vi mer en gjerne om dette. Les mer på side 3. Foto: Demokraten.

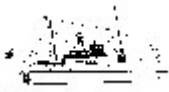
### Nå har vi vaske golvet...

Børi ved har vi ikke ennå, men ellers stemmer åpningen av Julekveldsvisa bra på hva dugnads-gjengen har gjort i høst.

Vi så etter hvert at særlig rengjøringen av skroget- krevde mye og grundig arbeid fra vår side. Se leder på side 2 og artikkel om dugnads- arbeidet som har pågått i 2009 inne i bladet.



Ny artikkel om Hvalerselskapets mange båter. Se side 12.



## Nok en vinter innendørs for Hvaler...

Vi tenkte tidlig i våres at det kanskje ville være mulig og ønskelig å ta "Hvaler" ut av hallen på Seut og ut i det våte, "rette" element i løpet av våren/sommeren i år. Av flere- og gode - grunner besluttet vi allikevel å bli innendørs ennå en vinter. Vi så etter hvert at særlig rengjøringen av skroget krevde mye og grundig arbeid fra vår side. Etter det omfattende og viktige arbeidet som er nedlagt på skroget til når er det ikke mindre viktig at vi også legger et skikkelig grunnlag for priming og maling. Vi har også valgt å ikke forsere restaurering av propell/ror/aksling, slik at vi er sikker på at også dette har så høy kvalitet som mulig.

Arbeidet på Seut går altså for fullt på alle plan og vi regner nå som svært sannsynlig at våren 2010 blir tidspunkt for å åpne portene på skipsbyggerhallen på Seut igjen. De har jo tålmodig vært lukket noen år..... Venner og alle interesserte skal få behørig beskjed når tiden er inne slik at så mange som mulig skal kunne bivåne sjøsettingen.

Det er svært gledelig å se at antall medlemskap i venneforeningen bare fortsetter å vokse. Vi gleder oss også over at stadig flere besøker oss på Seut. Husk at det normalt alltid er folk til stede på tirsdager mellom 17 og 21 og vi gjør gjerne avtaler om andre tidspunkt.

Tør vi igjen minne om hvor viktig det er for oss å få vite om gjenstander eller dokumentasjon som kan knyttes til "Hvaler". Vi er umettelig på det området.

Vi ønsker alle våre venner og bekjente en God Jul!



## D/S Hvaler som modell

En historie av Olav Sommerin

Som kanskje en av de siste medlemmer i D/S Hvalers venneforening, nr. 526, fikk jeg lyst til å sende en liten historie til bladet. Jeg har en fetter i Tyskland, Erling Sommerin som også er medlem og veldig interessert i D/S Hvaler. År om annet når jeg besøker han har jeg alltid fått se prosjektet i kjelleren, en modell av D/S Hvaler. Som gammel sarping og vokst opp med hytte på Hvaler har det vel dukket opp visse minner hos Erling. Da det ikke har vært tilgjengelige tegninger har Erling bygget båten etter diverse bilder og erindringer fra gammelt av.

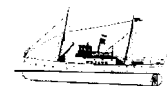
I høst på hans 70 års dag så jeg at båten var ferdig, å jeg måtte bare snike meg til noen bilder der den stod på en hylle på veggen. Med Erlings tillatelse sender jeg dere i venneforeningen historien og bildene. Båten er ca. 60 cm lang, laget i tre og med utrolig mange små detaljer.

Med vennlig hilsen  
Olav Sommerin



Modell av «Hvaler» laget av Erling Sommerin. Foto: Olav Sommerin

Se også intervju med Erling Sommerin på side 19.



## En hyggelig telefon

Av Torgil Johnsen

En dag tidlig i juli ringer telefonen hos undertegnede. Det er en som har arbeidet i Riggeravdelingen på FMV som er på tråden. Han har sett av avisene at arbeidet med å restaurere den gamle D/S Hvaler nå går raskt fremover, og siden undertegnede også har en fortid på FMV og er en del av Stiftelsen D/S Hvaler fant han det naturlig å ringe til meg. Mannens navn er Øivind Nesøen.

Historien han hadde å fortelle var denne: Hvalerbåten ble plassert på land mens han arbeidet på verkstedet. Siden han jobbet i riggeravdelingen var det naturlig at han deltok i jobben med å få båten trygt plassert.



Over og til høyre bilder som hang ombord i «Hvaler»

Det ble fortalt at båten skulle kondemneres (hugges), og hva var da mer naturlig enn at mange tok en tur ombord for å sikre seg utstyr som man kunne bruke på hytta eller som et minne om en svunnen tid. Båten var jo dessuten bygget på FMV i sin tid. (1892) Selv hadde han tatt vare på 2 bilder som hang i innredningen. Disse ønsket han nå å gi til Stiftelsen D/S Hvaler slik at de igjen skulle komme tilbake der de en gang hadde vært, og en dag møttes vi på kontoret til redaktør Helge Solheim i Demokraten hvor bildene blir høytidelig overrakt. Vi i stiftelsen er svært glad for dette, og vil oppfordre alle andre som måtte sitte på gjenstander



fra hvalerbåten om å følge Nesøens eksempel, ved å kontakte noen i stiftelsen dersom de har gjenstander med tilknytning til D/S Hvaler.



Torgil Johnsen får overrakt bilde av Øivind Nesøen Foto: Demokraten

## Lanterner kom til rette

Av David R. Davidsen

En stor takk til Anne Britt og Arild Ruyter for, som gjennom et stort «detektivarbeide» klarte og fremskaffe to originale lanterner, styrbord og akter, til D/S Hvaler. Til historien kan fortelles at David, venneforeningens kasserer, som fikk overlevert lanternene, var det 20 ledd i kjeden.



Styrbord og akterlanterne kom til rette. Foto: Thor Willy Eriksen

Det rettes også en stor takk til ihendehaverne og de anonyme 18 ledd som bidro til at lanternene kom tilbake til sitt rette element. Vi mangler fortsatt babord lanterne og oppfordrer alle til å spørre bekjente med tilknytning til gamle FMV om de kjenner til eller har hørt om noen som kan ha lanteren i sin besittelse.



Anne Britt og Arild Ruyter fikk overrakt et bilde som takk for innsatsen. Foto: David R. Davidsen



## D/S «Styrbjørn» på besøk i Fredrikstad

Av Torje Braadland og  
Øyvind Ødegård

En riktig veteran har vært på besøk i Fredrikstad. Flere fra »Hvaler»miljøet benyttet anledningen til både å se seg om bord og snakke veteranbåt - siden vi nå en gang er i samme bransje. D/S «Styrbjørn» er nå ship shape etter 30 års dugnadsinnsats. Skipperen om bord, Øyvind Ødegård er også en skrivefør mann og har laget denne denne reportasjen.



Her er «Styrbjørn» vel fortøyd i Gamlebyen Foto: Torje Braadland

### Historien om Styrbjørn

D/S «Styrbjørn» er bygget ved Göteborgs Nya Verkstad, Göteborg i 1910. Byggenummeret var 318. Nåværende eier er Norsk Veteranskipsklub, Oslo. Registreringshavnen er Oslo. «Styrbjørn» er på 167 bruttoregister tonn. Den er 29,42 meter lang, 6,95 meter bred og har et dypgående på 3,83 meter.

Maskinen er en Compoundmaskin med Stephenson sleidestyring. Ytelsen er på 550 indikerte hestekrefter (IHK) som gir en toppfart på 12 knop. Dampkjelen er kullfyrt skotsk røykrørskjele 3,20 meter høy og med en diameter på 3,95 meter og en heteplate på 159 kvadratmeter. Arbeidstrykket er 9,14 kilopound per kvadratcentimeter. Kullforbruket er 550 kilo per time ved 12 knops fart.

D/S «Styrbjørn» har kjenningssignalet LHBW og IMO nummer 6403084. Skipet har i dag alle nødvendige sertifikater inkludert passasjersertifikat for 12 passasjerer parallelt med at det kan være 10 medseilende mannskaper om bord - hvorav fire mannskaper utgjør sikkerhetsbemanningen.



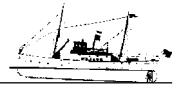
Mannskapet da «Styrbjørn» var i Fredrikstad. Fra venstre: Erik Steen, Arild Mathisen, Paul Roar Fjeld, Gøran Hansen, Alexander Ytteborg, Tom Bjørge Jensen og Magne Nilsen. Foto: Øyvind Ødegård.

25. juli 1910 ble D/S «Styrbjørn» overlevert til Trafikaktiebolaget Grängesberg i Oxelösund. Dette selskapet var forløperen til Gränges AB, Stockholm som ble et av Sveriges største industriselskaper. Ofotbanen og malmkai i Narvik ble bygget på slutten av 1800-tallet av Jernbanekompaniet. I Kleiva ved Narvik foregikk lastingen av malmskip.

D/S «Styrbjørn» ble bygget for å assistere skipene til og fra kai og hadde sitt virke her fra 1. august 2010 og til sitt siste oppdrag 30. august 1963. Høvding Skipsopphugging kjøpte «Styrbjørn» 20. september 1963. Den fikk navnet «Atlet». Den 2. oktober 1979 kjøpte Norsk Veteranskipsklub «Atlet» og skipet fikk tilbake «Styrbjørn»

### 30 års dugnadsinnsats

Takket være 30 års iherdig dugnadsinnsats og Riksantikvaren er D/S «Styrbjørn» i stand til å feire 100 års dagen neste år med heder og verdighet. Det arbeides i dag med planer om å seile til Göteborg neste år og markere dette 25. juli 2010 på Götaverken.



## På besøk i Fredrikstad

I midten av august var «Styrbjørn» på besøk i Fredrikstad, ett av flere steder for å vise frem det stolte fartøyet. Om besøket i Fredrikstad skriver kaptein Øyvind Ødegård dette:

Lørdag 15. august 2009 klokken 1200 kom seksjonssjef Alexander Ytteborg på besøk ombord på D/S «Styrbjørn» i Gamlebyen. Han leder avdelingen hos Riksantikvaren som har sørget for støtte til «Børøysund» og «Styrbjørn» gjennom mange år. Han uttalte: - Jeg har fulgt «Styrbjørn» siden jeg var 8 år. Det er et meget flott skip som vi har grunn til å glede oss over alle parter. Alexander Ytteborg ønsket skip og mannskap en god og sikker seilas videre til Sandefjord.

Dessverre måtte kapteinen kansellere passasjerturen søndag på grunn av været. På formiddagen var det sørvestlig sterk kuling 15 meter per sekund, økende til sterk kuling 20. Det var ikke forsvarlig å gå fra kai. I løpet av 2 timer steg vannet i Glomma 15 centimeter. Ovenfor kaia brakk vinden av eikegrener som hadde sittet der i alle år. Vi tapte kroner 3.600 i seilingsinntekter. Imidlertid hadde vi åpent skip. Cirka 60 besøkende og godt salg.

Kapteinen besluttet å gå fra Fredrikstad mandag morgen 17. august 2009 klokken 0900. Den sterke vinden dagen før hadde øket vannstanden i Glomma.



Kaptein Øyvind Ødegård var en inspirerende guide for interesserte mens båten lå i Gamlebyen. Foto: Torje Braadland



Fyrbøter Tom Bjørge Jensen er på plass. Han har fyrte hele natta. Foto: Øyvind Ødegård

Vannet som vinden hadde presset inn i Glomma dagen før kom ut sammen med det andre vannet i Glomma. Det var uforsvarlig å forsøke å snu «Styrbjørn» ved ferjeleiet. Kaptein Terje Gundersen på ferja rådet oss til å gå et stykke forbi Fredrikstad brua på vei til Sarpsborg og snu der. Det gjorde vi. Da siste trossa var inne, gav jeg ordre om full fart forover. «Styrbjørn» sank ned en halv meter akterut og kastet seg fram. Vi passerte ferjeleiet i Gamlebyen som planlagt med en meters avstand. Vi kjørte oppover og under Fredrikstad brua i 5 knops motstrøm.

Der Glomma svinger østerover, gikk vi helt over på babord side. Tok hardt styrbord og på ny full fart forover. Strømmen tok tak i baugen på «Styrbjørn» som da lå på tvers i Glomma og drev med 5 knop nedover.

Så var det full fart akterover. Akterenden dreide sakte babord over og vi rettet oss opp og inn i strømmen på riktig måte. Mens vi seilte nedover Glomma med full fart fart akterover. Så var det sakte fart forover og stø kurs midt under Fredrikstad brua på vei ut. Vi holdt 10 knop under brua. »Styrbjørn» vred seg i strømmen, men John Abrahamsen holdt den akkurat der den skulle være. Ved enden av Øra fikk vi klarering av Horten Kontroll til å gå gjennom Kjøkøysundet og nord om Rauer, tvers over fjorden, ned Vrengen, forbi Tønsberg Tønne og inn til Sandefjord.



«Styrbjørn» med stø kurs og god fart. Foto: Arvid

## Rolf Schraders loggbok



Elisabeth Schrader Kristiansen bringer her nye utdrag fra sin fars loggbok, til glede for våre lesere. Alt er gjengitt nøyaktig som det ble skrevet av Rolf Jacob Schrader, som var skipper på «Hvaler» fra 1935 til 1963.

## M/B «Hvaler» desember 1949

### Torsdag 1.

SW - frisk bris, litt regn av og til. Alle mann fri.

### Fredag 2.

SW - bris overskyet, oppholdsvær. Lite passasjerer. En del last ut. Ankom Ed 17.45

### Lørdag 3.

S- kuling om morgenen med haggel og regn. Bra med passasjerer til byen, ca 60. Ut hadde vi ca 90 passasjerer. Ankom Ed 17.40. Hadde bil med ut.

Av Elisabeth Schrader Kristiansen

**Denne gangen har jeg valgt å ta ut deler av loggboken skrevet av Rolf Jacob Schrader i perioden desember 1949. Teksten er i overensstemmelse med originalen.**

**Kommentar:** Det er desember med mye dårlig vær. En båt, som vi alle var avhengige av, går i tåke og mørke, i en skjærgård som er en av de vanskeligste i Norge. Hjelpemidlene er bare klokka og kompasset. Det ligger et stort ansvar på mannskapet for passasjerer og båt. Det gir meg mange tanker, gir meg mange minner om en fjern fortid. Den gang Hvaler -folket var fullstendig avhengige av båtforbindelsen med fastlandet. Båten måtte fram.

### Søndag 4.

Stille, klart fint vær på formiddagen. Vi går ruta, fikk tåke ved Løperen, hadde tåke til byen. Mindre passasjerer i dag enn ellers om søndagene, ca 60. Utover hadde vi tåke hele veien, men var i rute i Sydengen. Da vi skulle gå fra Kjellholmen opp til Møren gikk vi rett sydost og var så vidt nær bunnen ved de små skjæra. Antakelig litt feil kurs. Ankom Gravningsund 01.45.

### Mandag 5.

Stille tåke. Vi går fra Gravingsund, ankom byen 09.30. Måtte gå nordenfor Hjelp. Lite last og passasjerer. Tåke. Ankom Ed 17.50

### Tirsdag 6.

Stille - tåke på morgenen, deretter klart fint vær.

### Onsdag 7.

Stille klart kl. 05.00, men da vi skulle gå fra Ed kom tåken tykk som grøt. Vi hadde den helt til Korshavn. Ankom byen kl 0915. Vi måtte gå nordenfor Hjelp og inn Kjerringholmsundet. Lite passasjerer og lite last opp. Ut var det en del last, men lite passasjerer. Ankom Ed 17.40

### Torsdag 8.

Alle mann fri

### Fredag 9.

Stille, klart pent vær 0°. Lite last og passasjerer begge veier. Da vi kom nesten til Røsshodet kom Arnold Arnesen, han hadde glemt å gå i land i Skipstad så vi gikk inn til Viken med han, ble 20 minutter forsinket. Lastet sand i Nordre Sandøy, Ankom Ed 18.15.

### Lørdag 10.

N- bris, -7°, Utover var det ganske bra med passasjerer, klart og kaldt. Lite passasjerer til å være like før jul. En del last. Ankom Ed 17.45

### Søndag 11.

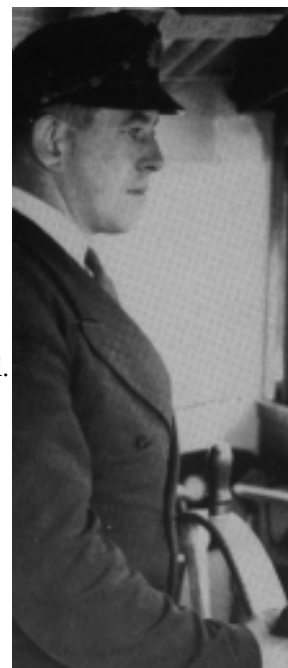
NO - frisk bris -6°. Veldig surt.

### Mandag 12.

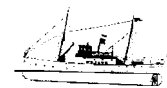
O - bris, overskyet -8° om morgenen, om kvelden omslag. Lite passasjerer en del last. Ankom Ed 17.55.

### Tirsdag 13.

SO- bris, regn og mildt.



Rolf Schrader, Skipper på «Hvaler» fra 1935 til 1963



---

**Onsdag 14.**

SSO frisk bris om morgenen. Bare 13 passasjerer og dette straks før jul! Utover var det ca 25 passasjerer og en del last. Ankom Ed 17.45.

**Torsdag 15.**

S-kuling, mye regn hele natten og dagen. Alle mann fri.

**Fredag 16.**

SW-bris, dreiende W og delvis klart, om aftenen kuling fra S og regn. Det var ca 40 passasjerer ut og mye last. (for ca 170 kr).. Lastet sand ved Nordre Sandøy. Ankom Ed 18.35. Det seneste på lenge.

**Lørdag 17.**

SW - bris, regnbyer. Bra med passasjerer og en del last. Ut hadde vi ca 100 passasjerer. Ankom Ed 1740. Mørkt!

**Søndag 18.**

N-bris, overskyet. Vi går ruta til byen. Vi hadde fint vær og ca 90 passasjerer, ut hadde vi 26. Ankom Gravningsund 01.15

**Mandag 19.**

NO-bris -2°. Lite passasjerer en del last. Ankom ED 17.45.

**Tirsdag 20.**

SW-kuling delvis klart. Guttene gjør rent.

**Onsdag 21.**

NW - bris, klart fint vær. Lite trafikk, 24 passasjerer til byen, ca 36 ut. Den dårligste trafikk før jul som jeg kan huske. Mye last utover (170 kr). Ankom Ed 17.55

**Torsdag 22.**

SO - bris, litt regn.

**Fredag 23.**

Vekslende vær, tåke. Utover lite trafikk, mye last. Legger oss i Gravningsund om aftenen. Alle båtene går i rute.

**Lørdag 24.**

Julaften! Bra med passasjerer utover. Tåke. Ankom Ed 16.20.

**Søndag 25.**

Første juledag. SO - frisk bris, regn.

**Mandag 26.**

Annen juledag. SO - bris. Mye regn om natten til midt på dagen. Alt står under vann. Veiene skjærer ut. Skjærhalden går ruten og returnerer fra byen med det samme.

**Tirsdag 27.**

SW - bris, mye regn på morgenen. Bra med passasjerer til byen, lite utover igjen. Ingen Last. Ankom ed 17.30,. Klarnet opp om aftenen.

**Onsdag 28.**

W- svak vind, klart fint vær -1°. Lite trafikk, ingen last. Ankom Ed 17.35.

**Torsdag 29.**

S - bris, litt regn, men det klarnet på aftenen.

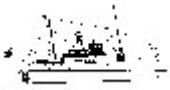
**Fredag 30.**

Skiftende bris -1° om morgenen. På aftenen NO . bris -5°. Lite passasjerer, ingen last. Ankom ED 17.35.

**Lørdag 31.**

Nyttårsaften. Vekslende bris, klart disig vær. Lite passasjerer, ingen last. Ankom ED 16.00

---



---

## MARITIME ORD OG UTTRYKK

Her kommer flere maritime ord og uttrykk.

Håper dette kan være til glede og nytte for våre maritimt interesserte lesere.

Skrevet av Tor W. Eriksen.

- Bunnbord:** S sammensatte bredder som danner dørken.
- Bunnpropp:** Propp i båtens bunn, når denne er åpen kan vannet renne ut når båten står på land.
- Bysse:** Kjøkkenet på et skip.
- Båtshake:** Stang med krok og spiss i den ene enden. Den benyttes som hjelpemiddel til å fiske opp tauverk m.m. fra sjøen.
- Cockpit:** Båtens åpne oppholdsrom.
- Displacement:** Vekten av det vann en båt fortrenger.
- Devisasjon:** Kompassets feilvisning pga. påvirkning fra ståldeler og elektriske systemer i båten. Deviasjonens størrelse er avhengig av båtens kurs.
- Devisjonstabell:** En til båten utarbeidet tabell over deviasjonen på forskjellige kurser.
- Devierende**
- missvisning:** Summen av deviasjon og missvisning.
- Diametralplan:** Det langskips loddrette plan som deler båten i to like halvdelar.
- Drifter:** Temmelig hul lettversgenua med skjøtebarmen tett ved dekket. Benyttes i vind fra 0 til 2 m/sek.
- Drivanker:** Flytende anker til å holde en båts stavn eller hekk mot vinden i stormvær (utspent seildukspose)
- Dørk:** Båtens gulv i kahytt, cockpit o.lign.
- Ekolodd:** Elektronisk dybdemåler som arbeider med lydimpulser.
- Fall:** Tauverk eller wire til å holde seilet med.
- Fallbarm:** Det seilhjørne hvor fallet settes fast.

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





## DS Hvaler byggenummer 29 på FMV

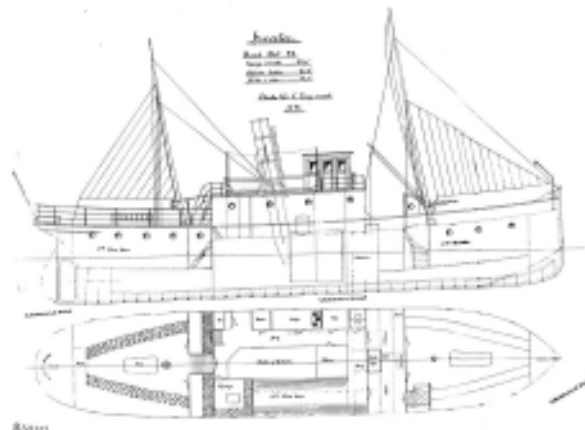
### - men hva var byggenummer 1 til 28?

Av Torgil Johnsen

Fra verkstedet ble etablert og frem til det første fartøyet ble bygget i 1873 hadde verkstedet i all vesentlighet vært beskjeftiget med industri-opdrag, og den største kunden var først og fremst sagbruk-sindustrien. Men da startskuddet for bygging av skip først begynte ble dette fort en hovedbeskjeftigelse.

Listen over båter bygget ved FMV er interessant lesning. De første fartøyene var i stor grad knyttet til lokal aktivitet, og lokale "Gründere" med noen få unntak. Bn. 1-3 var alle til And.H. Kiær & Co. Bn. 1 med det fryktinngydende navn "Dragen" var en slepebåt, den ble bygget i 1873. mens Bn. 2 og 3 var passasjerbåter.

Bn. 4 var også en slepebåt, bestiller var Snarøens Høvleri. Så fulgte en ny slepebåt, og denne gang var det J.N. Jakobsen & Co som sto bak bestillingen. Det vil føre for lang å gå igjennom alle 28 Bn frem til DS Hvaler, men noen kan trekkes frem. Lokale rederier som Græsvik Rederi stod bak Bn. 6, atter en passasjerbåt. Den neste ble bygget for A/S Trip, også det en passasjerbåt.



Tegning FMV 1892

Og slik var byggelistene de første årene. Passasjerbåter og slepebåter var hovedbeskjeftigelsen med få unntak.

Det første Bn. som skiller seg fra listen er Bn. 10, som som ble bygget i 1883. Det var en Exkavator (Mudderapparat), bygget for Fr.hald, Moss, Fr stad. Bn.15 bygget i 1891, og Bn . 21 bygget samme år var begge Exkavatore til Statens Havnevesen. I 1891 ble den første lastebåten bygget, bestiller av den var Hohn & Wøntild,

Fortsetter side 11.



**GRASROT ANDELEN**



# Støtt oss med DIN Grasrotandel!

Gjennom Grasrotandelen fra Norsk Tipping, kan du støtte oss uten at det koster deg noe!

Hvis du tilknytter oss i år, vil vi motta 5 prosent\* av ALT du har spilt for i 2009.

Du kan tilknytte oss hos kommisjonæren, via [grasrotandelen.no](http://grasrotandelen.no) eller på norsk tipping mobilspill!

Les mer på [grasrotandelen.no](http://grasrotandelen.no)

\*For Multix genereres halvparten av overskuddet til Grasrotandelen. Grasrotandelen beregnes ikke for Extra og Flax.

I samarbeid med Frivillighet Norge og Idrettsforbundet



**NORSK TIPPING**





# Nytt om fartøyvern



NORSK FORENING FOR  
FARTØYVERN

## Utdrag av NFFs nyhetsbrev 2009

Her følger en kort presentasjon av de fartøyene som har søkt medlemskap:

«**Arnefjord**» er en Hardangerkutter bygget i 1917 som har gått på Arnafjord fra 1917 til 1971. Den har blant annet blitt brukt som agentbåt og postbåt. Eier ønsker å bevare båten etter antikvariske retningslinjer og bruke den i sitt opprinnelige fartsområde.

«**Brand**» ble bygd i 1925 for hjemmefiske, sildefiske og lofotfiske. Fartøyet har blitt brukt i fiske fram til 1970-80 tallet, og i 1989 ble den overtatt for bevaring. I 2008 overtok Romsdal Kystlag «Brand».

«**Brønnes**» er en krysser bygget i 1937 som silde-skøyte. Den ble brukt i fiske fram til 1984. Eiers formål er å bevare båten som sildeskøyte i en så original utforming som mulig.

«**Fuglø**» ble bygget i 1877. Både som seiljakt og seinere som motorjakt, ble hun brukt i fraktestart langs norskekysten fram til 1997. I 1998 ble «Fuglø» innkjøpt til Nordnorsk Fartøyvernssenter for restaurering og vil senere bli leid ut til formidlings-sammenheng.

«**Guløy**» ble bygget som fiskebåt i 1937 og har blitt brukt til fiske og sleping av livbåter. Etter 1990 har fartøyet vært brukt som lystfartøy. Eiers formål er å ta vare på fartøyet og dens historie og skape en levende kulturbærer for kystkommunen Bømlo.

«**Margit**» er en klinket stålbåt, bygd i 1907 som fiskefartøy og senere ombygget til bunkersbåt. I 1989 ble «Margit» kjøpt av dagens eiere som bruker den i lofotfiske, sommerturer, fiskefestivaler, spekkhoggerturer og andre arrangementer.

«**Nålsund**» er en kravellbygget trebåt fra 1963. Den har vært brukt i garn- og linefiske og reketraling fram til 2003 da den gikk i opplag og unndratt fra kondemnering. I dag eies båten av Salangen kystlag som fremmer bevaring av tradisjonelle fartøyer.

«**Sandnes**» ble bygget i 1950 som passasjerskip og gikk natttruten fra Sandnes til Bergen fram til 1974. Deretter har den vært i virke som skoleskipet «Gann» og skoleskipet «Sjøkurs». Dagens eier har som formål å ta mest mulig vare på skipet i den tilstand den er nå samt å drive kulturformidling gjennom aktiv bruk.

«**Gamle Svanøy**» ble bygget i 1925 ved Hauges Jerskibsbyggeri for Fylkesbaatane i Sogn og Fjordane og gikk som rutebåt i fylket i 45 år. Fra 1972 ble fartøyet brukt som fritidsbåt og havnet i Gibraltar. I 2004 overtok Haugaland Veteranbåtslag båten for å restaurere den tilbake slik den fremsto i 1925.

«**Vestgar**» ble bygget i 1956 og satt inn i rute til Øygårdsbåtene fra 1957 til den ble solgt til Pinsemenigheten i 1979. Fram til 2007 ble fartøyet brukt som kirkeskip langs Norskekysten. I dag eies fartøyet igjen av Øygårdsbåtene som har til formål å bevare «Vestgar» som et flytende kulturminne.

### «Ammonia» og «Storegut» fredet

Under markeringen av 100-år dagen for Rjukanbanen 9. august fredet Riksantikvaren de to jernbanefergene «Ammonia» og «Storegut». Fergene inngikk tidligere i et transportsystem mellom Rjukan og Notodden, som besto av Tinnosbanen, fergene på Tinnsjøen og Rjukanbanen. Dette transportsystemet ble satt i gang etter at Norsk Hydro hadde etablert seg i Rjukan for å benytte vannkraften der til produksjon av kunstgjødsel.



«Ammonia» Foto: Trine Lise Wahl



«Ammonia» ble bygget i 1929, og i 1956 kom »Storegut». Året etter gikk «Ammonia» i opplag og ble brukt som reserveferge fram til Rjukanbanen ble lagt ned i 1991. Fredningen av »Ammonia» begrunnes med at den er den siste gjenværende dampdrevende jernbanefergen i verden og representerer norsk industri-, transport- og krigshistorie på en betydningsfullt område. Fredningene har også sammenheng med at Rjukan og Rjukanbanen med fergeleier, slippanlegg, fyrbelysning, jernbanemateriell, jernbanespor og bygningsmasse er foreslått som kandidat til oppføring av Unescos liste over verdensarv. Foreningen gratulerer «Ammonia» og «Storegut» med fredningen, og ønsker dem lykke til videre!

#### **Ærespris til Engøyholmen kystkultursenter**

Stiftelsen Engøyholmen Kystkultursenter i Stavanger er tildelt Norsk Kulturarvs ærespris for 2009. Prisen er gitt for langvarig innsats med vern gjennom bruk av eldre bygningsmiljø og for ivaretagning av levende kystkultur sentralt i havna i Stavanger. Foreningens medlemsfartøyer »Hundvaag I» og «Nøkk» holder til ved Engøyholmen kystkultursenter.

#### **«Gamle Kragerø» fredet**

I anledning Kulturminneåret 2009 har Riksantikvaren valgt ut 12 kulturminner fra dagliglivet som skal fredes. Månedens kulturminne i juli var bilfergen «Gamle Kragerø» («Foldinferga») som ble fredet ved en markering 28. juli. «Gamle Kragerø» gikk som bilferge i Kragerøs skjærgård fra 1960-1988. Siden da har ferga gått i rute mellom Horten og fengslet på Bastøy. Nå har det kommet en ny ferge som skal overta ruten, og Kragerø kystlag har tatt på seg jobben med å eie «Gamle Kragerø». Dette innebærer at de frivillige i kystlaget må sørge for vedlikehold i godkjent stand for befraktning av passasjerer i rute. To uker i året må de nemlig låne bort »Gamle Kragerø» til Bastøy fengsel når den nye ferga skal inn på årlig kontroll.

Norsk Forening for Fartøyvern har i brev til Riksantikvaren stilt seg kritisk til at staten velger å fredet et kulturminne som de i dag selv eier, for så å overlate eieransvaret med de følger det får, til frivillige. Når Riksantikvaren finner et objekt i statlig eie som er så verneverdig at objektet skal fredes, bør staten selv være i stand til å ta vare på sitt eget kulturminne. Foreningen foreslo en eiermodell hvor staten fortsatt eier «Gamle Kragerø», men at driften og forvaltningen overføres til en frivillig interessegruppe. Dette har vært gjort tidligere med flere fyrstasjoner. Foreningens forslag ble ikke tatt til følge.

#### **Seilskuteprisen 2009**

Seilskuteprisen som Christiania Seilskuteklubb gir ut, går i 2009 til Hardangerjakta «Mathilde», Hardanger fartøyvernssenter, Norheimsund. Seilskuteprisen er på kr. 50.000,-. Seilskuteprisen er en anerkjennelse for det utmerket arbeid som er gjennomført for å få «Mathilde» dit den er i dag, og bruken av skute i arbeid med barn og ungdom. Grunnlaget for fartøy som «Mathilde» var handel med sild og fisk. Dette var virksomhet som handels- og sjøfolk drev med i Hardanger i perioden fra omkring 1840 til 1930. Da reiste de med dekkafartøy til Møre for å kjøpe sild, og fra 1860-årene til Lofoten og Finnmark for å kjøpe torsk og skrei. Det var selvsagt ingen spøk å reise nordover på et slikt fartøy midt på kaldeste og mørkeste vinteren. De fleste brukte den korte dagen til å komme seg fram, og lå i ro om nettene. Da gikk det om lag tretti døgn før de nådde fram til Lofoten. De djerveste gikk ut ved Holmengrå fyr ved utløpet av Sognefjorden, og inn Vestfjorden, og kunne dermed klare turen på noen få døgn. I år er det 125 år siden hardangerjakta «Mathilde» ble bygd. For 25 år siden ble hun berget fra undergang av entusiaster, som med å starte Stiftelsen Hardangerjakt la grunnlaget for Hardanger fartøyvernssenter.

---

## **D/S Hvaler Byggenummer 29**

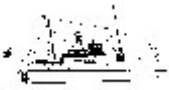
...fortsettelse fra side 9.

så fulgte ytterligere 2 lastebåter i 1892, Bn.26 og 28. Den første til Trafiks D/S Selskap.

Skal man finne noe mer spennende før år 1900 må man gå til år 1894 hvor verkstedet bygget en lystbåt til til Direktør H. Jensen, og i år 1896 ble den første hvalfanger, Skallagrim bygget for A/S Harpun, Herolfsen. Så i år 1900 ble torpedobåten "Hvas" bygget for Den Norske Marine.

At det var stor aktivitet på verkstedet i disse årene kan man forså når man ser at det i år 1891 ble levert ikke mindre enn 9 fartøyer, Bn 14 – 22. I 1992 leverte man 6 fartøyer, og det samme gjorde man 1994 og 1995.

Kilde: Byggeliste for A/S Fredrikstad Mekaniske Verksted.



## D/S «Skjærhalden»

Av Eine Wiklund

Våren 1928 gjør Hvalerselskapet undersøkelser om muligheten til å få kjøpt en passende motorbåt til sommerrutens begynnelse. Da dette ikke lykkes gjør man avtale med Einar Engebretsen om leie av slepebåten «Lyr», som har sertifikat for 80 passasjerer, til hjelp i sommerruten. Fast pris avtales. FMV kommer med tilbud om levering av en båt maken til D/S «Hvaler», fast pris kr. 127 000,-

Men der kan ikke sees at Hvalerselskapet hadde videre drøftinger med FMV. Sommeren 1929 leies atter D/S «Lyr» til hjelp i sommerruten. Vinteren 1929 - 30 gjorde kaptein Schrader og Consul Capjon flere reiser til Sverige for å se på forskjellige båter som var til salgs, men fant foreløpig ingen som passet. Representantskapet i Hvalerselskapet, som holder møte like etter generalforsamlingen våren 1930, bemerker at selskapet har fonds på vel 30 000,- kr plassert i statsobligasjoner. Disse midlene ønsker de nå frigitt for kjøp av ny båt. Dette blir nå gjort, men som vi skal se i ettertid ville likningsmyndighetene også ha et ord med i laget. Den 3. mars 1930 holdes det



D/S «Skjærhalden» på Skjærhaldenfjorden i 1932

styremøte for å behandle et tilbud fra skipsmegler Carl Bosten i Stockholm. Han har en passasjerbåt til salgs, som nå er slippssatt og klar til besiktigelse. D/S «Söderköping», som båten heter, er 33 år gammel og prisen er bare kr. 15 000,- Skipskontrollen og Andreas Strand er borte og ser på båten, og de uttaler at de synes båten er godt skikket for selskaps formål. Enstemmig bestemmer derfor styret seg for å kjøpe båten. Kaptein Schrader med mannskap blir sendt til Söderköping for å hente den hjem via kanalene og Göteborg. Den nyinnkjøpte båten kommer til Ed 8. april 1930. Det blir bestemt at nyanskaffelsen skal hete D/S «Skjærhalden».

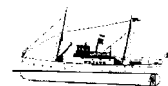
D/S «Skjærhalden» var bygget ved Kristinehavn Varv i Kristinehavn i 1897 som



Eine Wiklund skriver i en serie artikler om Hvalerselskapes mange båter. Eine jobbet mange år i Hvalerselskapet og var blant annet skipper på «Hvaler» og den siste som seilte båten.

D/S «Söderköping» for A/B Söderköping Sverige. Skroget hadde disse målene : 70,5x14,5x6 ft.

Som ny målte båten 71 brt. Og hadde en 2 cyl. Comp. Dampmaskin på 85 IHK. Passasjersertifikatet lød på 132 passasjerer i helt lukket farvann. Båten var opprinnelig bygget som åpen dampslupp, dvs. at det ikke var salong under dekk akter. Men under det forhøyde fordekket var det både lasterom og ruff for mannskapet. Dette viste seg lite hensiktsmessig, og ca. år 1918 ble det gjort om med større høyde mellom dekk midtskips og høyere dekk akter. Her ble det da plass til passasjersalong under dekk. Det var slik båten så ut da den kom til Hvaler i 1930. Skipskjøte fra A/B Söderköping til Hvalerselskapet dateres 31. mars 1930 og nytt norsk målebrev datert 21. juli 1930



## Hvalerselskapets 6. båt

viser at båten målte 66,1 brt. og 30,7 netto etter norske regler. D/S «Skjærhalden» går straks til Glommen mek. Verksted hvor den blir påkostet kr. 11 195,- i reparasjoner og oppussing. I styremøte 26. april 1930 ansettes Anton Pettersen, Gravningsund som båtenes første kaptein med en hyre på kr. 300,- pr mnd. Christian Larsen ansettes som maskinist, også med kr. 300,- mnd.



Anton Pettersen, skipper på D/S «Skjærhalden» de 3 første årene. Bildet er utlånt av Leif Bustgaard

D/S «Skjærhalden» settes i en nyopprettet expressrute fra torsdag 19. juni. Avgang fra Fredrikstad kl. 10.30 og 20.15 til Skjærhalden og Gravningsund i korrespondanse med tog fra Oslo. Neste år utvides dette med at båten stopper ved Ed og Nedgården på signal.

Da «Skjærhalden» kom til Hvaler var den utstyrt med en dampdrevet dynamo og elektiske lys.

Noe slikt ville de også ha i D/S «Hvaler» og styret bestemmer seg da for å flytte den om bord i «Hvaler» når «Skjærhalden» legger opp om høsten. Samtidig innhentes tilbud om ny lysmaskin til «Hvaler». For kr. 1750,- skal denne monteres ved Nabbe-torp mek. Verksted. Dette blir imidlertid forpurret pga. en lockout som ble satt i verk høsten 1931.

I 1931 behandles en forespørsel fra postmesteren i Fredrikstad om ikke «Skjærhalden» kan føre post i expressruten. Det var kommet forespørsel fra oppsitterne i Skjærhalden og Gravningsund om dette. Man ble da enige om at båten fører post 2. ganger daglig i sommer-ruten. Dette betales med kr. 250,-

Våren 1931 går «Skjærhalden» til Brevigs Verft i Halden for slippsetting og oppussing. (Grunnet lockout i Fredrikstad) Da båten legges opp om høsten flyttes damp-dynamo over i «Hvaler».

Går vi nå fram til Ekstraordinær Generalforsamling som holdes 29. mai 1933 behandles en viktig sak. Det viser seg at likningsmyndighetene ikke kan godta at det avsatte kjelefondet til «Hvaler» og «Vesterø» brukes til innkjøp av «Skjærhalden». Et møte i likningsrådet, noen dager tidligere, gjorde det

klart at hvis midlene ikke straks ble tilbakeført så måtte det skattes av dem. Likningsrådet hadde derfor foreslått nedskrivning av aksjekapitalen til dekning av taps- og gevinstkonto, og dermed unngå beskatning. Advokat Otto B. Dahl ble konsultert og han utarbeidet et forslag som Generalforsamlingen skulle godkjenne. Aksjekapitalen nedskrives med kr. 28 800,- Av dette ble 20 000,- tilført taps- og gevinstkonto. Det resterende ble tilbakeført til kjelefondet. Dermed unngikk man beskatning.

I 1933 ble kaptein Schrader på «Hvaler» syk og måtte gå i land. Anton Pettersen overtar da hans stilling og fører «Hvaler» videre. Det måtte ansettes ny kaptein til «Skjærhalden» og valget faller på Håkon Reinertsen, Gravningsund, som nå fører båten i mange år framover. Med seg som styrmann får han Sigurd Schrader, Skjærhalden. Christian Larsen fortsetter som maskinist.

Ved verkstedopphold våren 1936 blir styrhuset flyttet fram til «brokanten». Den romslige skipperlugaren aktenfor styrehuset blir omgjort til røkesalong for passasjerene. Ny lugar for skipperen blir på styrbord side akter i dekkshuset slik som det var på «Hvaler». Den 3. september kolliderer D/S «Kong Ring» under en manøver i Østerelva med «Skjærhalden», som lå fortøyd med ankeret ute. «Skjærhalden» mistet babord anker og 15 favner kjetting. Etter sjøforklaringen fremmer Hvalerselskapet et erstatningskrav på kr. 500,- for sitt tap. Dette fører ikke fram og advokat Otto B. Dahl engasjeres. Etter konfrontasjon selskapene imellom blir det forlik på kr. 600,- altså kr. 100,- mer enn først fremsatt.

Våren 1939 går Skjærhalden til FMV slippsetting og oppussing. Da båten kommer på land viser det seg nødvendig å bytte flere plater i skroget. Dette kommer på kr. 8625,- i tillegg til det som var beregnet på forhånd.

Fortsettelse neste side...



«Skjærhalden» ved Blomstertorget i Fredrikstad 1935



## Hvalerselskapets 6. båt

### Krigsårene 1940 - 45

Etter 9. april overtar tyskerne styringen av forsyningene i Norge. For Hvalerselskapet gjør det at det er problemer med å skaffe drivstoff til båten. Både kull og diesel er mangelvare. Først blir det mangel på kull. Styret bestemmer seg for å redusere ruten til 3 à 4 turer ukentlig. Samtidig bestemmes det at «Hvaler» skal legges opp når isen slipper taket. «Skjærhalden» som er rimeligere i kullforbruket overtar Hvalers rute i Løperen. Men etter noen dager må «Skjærhalden» på verksted og er ikke klar før 29. mai, og «Kirkeø» råder nå grunnen alene. 14. juni er «Vesterø» tilbake i ruten etter ombygging til motor-drift. Selskapet har nå 2 kullfyrte og 2 dieseldrevne båter. Nå går sommeren uten nevneverdige uhell av noe slag, men trafikken med båtene har sunket betraktelig. 30. september legges «Skjærhalden» opp, og «Kirkeø» og «Vesterø» deler ruten mellom seg. Disse har begge dieseldrift og nå blir det plutselig umulig å få tak i dieselolje. Det foreslås å bytte ut «Vesterø» med «Skjærhalden» for nå kan det skaffes bunker kull. Nå viser det seg at både varmeanlegget og lysmaskinen på «Skjærhalden» er defekt. Lysmaskinen blir sendt til Stockholm for reparasjon og varmeanlegget reparert hos Bertelsen.



D/S «Skjærhalden» anløper Skjærhalden i 1938. Slepebåten Oscarsborg kan sees i bakgrunnen

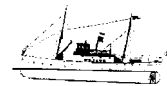
Først 6. januar 1941 er båten klar og tar over den østre ruten. «Vesterø» legges opp samme dag ved Sarpsborg mek. Verksted. «Kirkeø» fortsetter i den vestre ruten så lenge den kommer fram i isen. Så setter den første kalde krigsvinteren inn. Isen legger seg i hele Oslofjorden. «Skjærhalden» og «Kirkeø» går fram til 18. januar, da er det helt stopp. «Hvaler» bryter opplaget i Ed og etter en tur på verksted settes den i drift. Alle-rede 17. februar må den ligge stille noen dager mens isen er som vanskeligst. 16. april greier «Hvaler» å gjenoppta noe nær en normal rute. «Skjærhalden» og «Vesterø» som begge lå opplagt ved Sarpsborg mek. Verksted overhales der. Skjærhalden settes i rute fra 3. mai. «Vesterø» ligger opplagt til medio juni. Nå har bunkersprisene steget voldsomt.

Både kull- og dieselprisene har mer enn fordoblet seg. Styret bestemmer i et møte 26. mai at de 2 båtene som er rimeligst i drift skal dele ruten mellom seg. Det blir som forrige vinter. «Skjærhalden» tar «Hvaler» sin rute i Løperen og «Kirkeø» tar den vestre ruten. «Vesterø» og «Hvaler» legges opp på ubestemt tid. Like på nyåret 1942 melder problemene seg for «Skjærhalden» som legges opp ved S.M.V. ved siden av «Vesterø». «Kirkeø» holder ut noen dager til. Den 17. januar må den gi opp. «Hvaler» som ble satt inn da «Skjærhalden» måtte gi opp, går bare fram til 25. januar, da må også den legges i opplag. 16. april har den svenske Göta Lejon vært å slått opp råk i Løperen. Samme dag skjæres «Skjærhalden» og «Vesterø» løs av isen oppe i Glomma.

Sommeren 1942 går nå som normalt for alle 4 båtene fram til 24. august. Da skal 1 av båtene legges opp p.g.a. overgang til vinter-ruten. Fordi det nå er knapphet på dieselolje blir det «Kirkeø» som legges opp i Stavseng-kilen.

### «Skjærhalden» blir tatt in Anspruch

Etter bare 1 måned blir «Skjærhalden» rekvi-rert av tyskerne. 25. september går den fra Stavsengkilen til Oscarsborg festning. Båten skal settes i fart mellom festningen, Drøbak og Oslo. Hvalerselskapet bemanner båten og disse følger med båten inn fjorden: Kaptein Henry Gillerstedt, maskinist Trygve S. Olsen, fyrbø-ter Arne Arnesen og dekksmann Reinertz (sønn til havnefogd Reinertz).



## Hvalerselskapets 6. båt

Selskapet får kr. 461,- pr måned i leie for båten. Tyskerne holder bunkers, olje, vann, hyrer o.s.v. Assuransse kommer ikke på tale da båten er underlagt den tyske Krigsmarine. Etter bare noen dager i fart i indre Oslofjord blir det klart at båten må ha en større ferskvannstank av hensyn til dampkjelen. «Skjærhalden» går da til Akers mek. Verksted og får innlagt en større ferskvannstank for tyskernes regning.

En henvendelse til tyske Krigsmarine i juni 1943 om å få frigitt «Skjærhalden» til sommer-ruten, blir avslått. Selskapet må da leie M/S «Gresvig» til hjelp den travleste tiden. De må da betale kr. 1050,- + alle utgifter til driften. Omtrent samtidig er «Skjærhalden» på Aker mek. Verksted for reparasjon og besiktigelse. Skipskontrollen hadde forlangt 15 plater

i skroget skiftet og dette ville komme på minst kr. 50 000,- i følge verkstedet. Hvalerselskapet tvilte på om det var lønnsomt å reparere båten i det hele tatt, hvis de ikke fikk tyskerne til å betale. En henvendelse til tyskerne om dette ble avslått, og båten ble sjøsatt og satt i drift uten de nødvendige norske sertifikater i orden. Selskapet besluttet derfor å selge båten- hvis de kunne få 25 - 30 000 kr for den.

Den 17. mars 1944 blir «Skjærhalden» frigitt fra den tyske Krigsmarine og går direkte i opplag. Den legges opp ved kaien i Gamlebyen.

### «Skjærhalden» selges

I januar 1945 selges «Skjærhalden» til Ole Johannesen, Gamlebyen for kr 10 000,- kontant. Skipsskjøtet er datert 8.januar 1945. Båten blir 20. mars

strøket i Fredrikstad Skipsregister og overført til Oslo under navnet «JO-JO». Den nye eieren har flyttet dit. Han bygger nå båten om til frak- tebåt og dieseldrift. Antagelig er det en semi-diesel som settes inn, men det er usikkert. Det er også en annen usikkerhet. En kilde sier at den ble bygget om til havne tankbåt, en annen sier at den ble lastebåt og gikk med fat på Oslo havn.

Båten selges i 1946 videre til Einar Jacobsen Oslo.

I 1947 er det Norsk Brenselolje som overtar som eiere. Båten fortsetter på Oslo havn, men fra 1956 heter den «BP2».

I 1966 overtar Partsrederiet Sverre Brendø – Florø/Oslo båten. På ny kommer en opplysning om at den bygges om til frakteskute. 2. oktober

1968 registreres den i Florø som M/S «Geitholm». Nytt målebrev viser også ny tonnasje - 47,2 brt. og 21,4 netto. 3. mai 1972 blir det ny eier. Ingvald Emil Sæle, Blomvågen/Florø kjøper båten som nå går i sandfarten i Bergens- området. Senere adresse er Hellesøy/Florø.

18. mai 1992 blir båten slettet fra Skipsmatrikkelen som kon- demnert. Det er det siste som er registrert om «Geitholm». Men den kan jo fortsatt leve videre som "privat lyst- båt" slik som «Vesterø» gjør -hvem vet?

Eine Wiklund



## Intervju med en av våre entusiastiske medlemmer I

Telefonintervju ved David R. Davidsen

En av våre entusiastiske medlemmer i venneforeningen, Thor Widberg, Oslo forteller at hans interesse i DS Hvaler beror på at hans mor var født på Hvaler. Og -som følge av dette tilbrakte han, som barn og ungdom, alle sommerferier hos bestemor og bestefar, Antonie og Jørgen Jakobsen. Han minnes spenningen når de entret toget til

Fredrikstad, ankomsten og turen med DS Hvaler som skulle bringe dem til ferieparadiset. Tilbaketuren, etter endt ferie, var ikke like spennende. Men Widberg minnes båten med dampmaskineri meget godt. Han husker også da båten hadde fått motor med disel-maskineri.

Han har også bare godord når det blir snakk om vårt medlemsblad.

Liker særdeles de kortfattede artikler som han karakteriserer som bladets sterke sider. Veldig fornøyd! Det er det nevnte som gjør at han fortsatt er svært interessert i DS Hvaler og det restaureringsarbeidet som pågår. Noe som har medvirket til at han ved flere anledninger har besøkt oss på Seut.

Han avslutter med, uhemmet, å gi skryt og

begeistring for den arbeidsinnsats som utføres - noe vi takker for! Og han ønsker og håper at han får gleden av å se båten på vannet igjen - før han selv "legger årene inn".

Se intervju med annet medlem på side 19.

# Årsmøte i NFF 2009

Av Tor Willy Eriksen.

Årsmøte i Norsk Forening For Fartøyvern ble arrangert i Selje i Sogn og Fjordane 16 - 18 oktober 2009. D/S Hvaler var godt representert på møtet med delegater og observatører. En vellykket tur som betyr mye for deltagerne og for stiftelsen. Møtet er delt opp i en formell del med årsberetning, regnskap og valg. En faglig del med foredrag og diskusjoner om forskjellige emner og en uformell del med ekskursjon og båttur til Selje kloster.

## Reisen

Vi var totalt 8 personer fra D/S Hvaler hvorav 2 var egenbetalende medbrakte fruer. Deltagerne var Ottar Blekken (delegat), Ole Jelstad, Terje Haraldsen, David Davidsen, Eine Wiklund og Tor W. Eriksen som observatører. Vi reiste med fly fra Gardermoen til Florø og videre med hurtigbåt til Selje. En meget flott tur, reisen med hurtigbåten i den vestlanske naturen var fantastisk. Selje er et lite sted som ligger vakkert til inn for Stadt, et sted som er mer kjent for oss som pleier å se værmeldingen på TV. Stedet er kjent for Selje kloster og sagaen om St. Sunniva som rømte fra Irland på 900 tallet, hun ble senere Norges første helgen.



Ottar Hval Blekken ble valgt til møteleder med Georg Jensen som bisitter. Foto Tor W. Eriksen

## Det formelle

Etter innsjekking og rundstykker ble møtet åpnet kl 16 på fredag. Styreleder Kai Jensen ønsket velkommen.

Vår egen Ottar Hval Blekken ble valgt til møteleder, en jobb han utførte meget bra. Årsberetningen og regnskapet ble godkjent uten vesentlige kommentarer. Årsberetningen er for lang til å gjengis her, men mye informasjon kan hentes ved å gå inn på nettsiden til [NFF - norsk-fartoyvern.no](http://NFF-norsk-fartoyvern.no).

En sak som skapte en del debatt var søknad om medlemskap. Nye medlemmer som ble godkjent er Havglimt, Argus, Arnafjord, Brand, Brønnes, Fuglø, Guløy, Haugefisk, Margit, Nålesund, Sandnes, Gamle Svanøy og Vestgar.

Solvang ble ikke godtatt, det er en kutter bygget i 1930. Den er nå i Dansk eie og har hjemmehavn i Danmark. Saken ble utsatt da styret ønsket å diskutere prinsippet om å oppta utenlandske fartøy som medlemmer.

Kontingenten ble uforandret, retningsgivende korttidsplan for 2010 ble godkjent og det samme gjaldt for budsjettet.

## Seminar

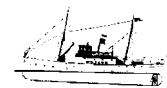
Lørdagen startet med møter kl 9 og varte til ca kl 18 avbrutt av lunch kl 12, det ble en lang dag, men det var meget nyttig for oss som driver med fartøyvern. Det meste av møtene handlet om dokumentasjon, det er interessant for alle, men spesielt for undertegnede som arbeider med nettopp denne delen for D/S Hvaler.

Fortsetter neste side....

## Det nye styret i NFF ble som følger:

Leder	Kai Jensen	gjenvalg 1 år
Nestleder	Jan Welde	gjenvalg 1 år
Styremedlem	Eilif Gabrielsen	ny 2 år
	Morten Hansen	ikke på valg
	Freddy Larsen	ikke på valg
	Tor Skille	ny 2 år
	Kjetil Skogdalen	ikke på valg
Varamedlem	Aslaug Nesje Bjørlo	gjenvalg 2 år





Innlegg fra Åsmund Kristiansen og Morten Hesthammer fra Hardanger Fartøyvern-senter. Dokumentasjonen kan være foto, film, gamle dokumenter, tegninger, beregninger osv. De aller fleste medlemmene i NFF er trebåter, men en del er av stål. Før en båt (skip) som Hvaler kan tas i bruk må den inspiseres av Sjøfartsdirektoratet og det må foreligge dokumentasjon i form av hydrostatiske beregninger, stabilitet, tekniske tegninger styrkeberegninger osv. Noe er gjort, men mye gjenstår. Undertegnede arbeider også med film og fotografering som viser hva vi gjør.

Neste punkt på programmet var Nasjonal verneplan for fartøy. Orientering av styreleder Kai Jensen.

Den siste delen var Teknisk time. Her kom det fram mye interessant. Det var en forsamling med mange taleføre personer. Det var innlegg om tekniske saker, regelverk, forskrifter fra Sjøfartsdirektoratet osv.

Noe av det viktigste ved slike møter er innspill fra deltagerne, det kommer fram mye som styret må arbeide med framover og mye som er nyttig for oss andre.

Den siste formelle delen av møtet ble igjen ledet av Ottar Blekken som loste det hele trygt i havn.



Oppmerksomme deltagere fra D/S Hvaler på tilhørbanken Bak fra venstre Ole Jelstad, Terje Haraldsen og Eine Wiklund. Foran David Davidsen.  
Foto: Tor W. Eriksen

### Ekskursjon

Søndagen bød på fine opplevelser. Vi ble transportert fra Selje til øya Selja med 2 veteranbåter, Svanhild og Avarøy. Bare det å få en tur med disse båtene var en opplevelse. De som ønsket det kunne være med på båttur med Avarøy. Vi andre måtte gå ca 20 min. for å komme fram til klosteret. Det var en guidet tur slik at vi fikk informasjon om klosterets historie og sagnet om St. Sunniva. Sunniva var en kristen kongsdatter fra Irland, hun måtte rømme med 3 skip da en hedensk frier ville erobre kongeriket etter å ha fått nei til svar.



Veteranbåtene Svanhild og Avarøy. Foto Tor W. Eriksen

De landet på øya Selja og bosatte seg i noen huler i fjellet. Da kongens menn kom for "å ta" de fremmede, ba Sunniva til gud.



Klosterruinene på Selja. Foto: Tor W. Eriksen

Hele fjellet raste da ned og begravet dem alle. St. Sunniva ble seinere Norges første og eneste kvinnelige helgen.

Munkene kom først på 1100 tallet, de bygget klosteret som vi nå ser restene av. Stedet ble et lite senter med handel, sykehus og vertshus. De hadde også en liten hage hvor de dyrket humle og brygget sitt eget øl.

### Hjemturen

Etter lunch startet hjemturen. Bortsett fra noen episoder hvor en av deltagerne endte opp med 3 flybiletter til hjemturen og en koffert som fikk reise på egen hånd med båten til Bergen, var hjemturen vellykket.

Slike årsmøter er viktige og nødvendige for driften av foreningen. Men det å bli kjent med andre som driver med det samme som oss, gir mye nyttig informasjon og motivasjon til å fortsette med det vi gjør.





## Ørje - der dampbåt og sluser møtes

Av Kåre Nordgård

I knutepunktet mellom E 18 og Haldenvassdraget ligger Ørje. Hele dette svensk/norske grenseområdet er dominert av skog, og i Ørje finner vi et enestående kulturhistorisk miljø der man har greid å ta vare på kulturminner knyttet til skogen og vassdraget. Fløting og kanaler. Helt fra 1400-tallet har det vært fløtet tømmer gjennom Haldenvassdraget. Industrialiseringen og behovet for mer effektiv transport på begynnelsen av 1800-tallet førte til kanalisering av vassdraget og bygging av sluser. Denne artikkelen er hentet fra «Nytt om fartøyvern», bladet til Norsk forening for fartøyvern.

### Fløting og Kanaler

Ørje sluser ble bygget ca 1860 og består av tre slusekamre som stort sett er uforandret fra den gang de ble sprengt ned i fjellet for å lette transporten av tømmer forbi den 10 meter høye Ørjefossen. De kan passeres av båter med opptil 25 meters lengde og 6 meters bredde. Sluseportene betjenes fortsatt manuelt. Kanalbroen er fra 1934 og må åpnes når båter skal forbi. Den er Østfolds eneste svingbro og brukes bare av lokaltrafikken, mens E18 har fått ny bro over kanalen. Ved øverste sluse er det reist en minnestein over kanalbyggeren Engebret Soot, konstruktøren bak de tre kanalene som gjorde det mulig å fløte tømmer helt ned til Halden. Fløtingen foregikk helt frem til 1982, og i dag er det bare lystbåter som trafikkerer kanalen.

### Vassdragets kulturminner

Allerede i 1980 ble det satt i gang arbeid for å ivareta vassdragets kulturminner og legge forholdene til rette for allmenn bruk av kanalen. En flerbruksplan har listet opp 90 - 100 vassdragsrelaterte kulturvernobjekter. Det er etablert et kanalselskap med staten, fylkeskommunen og kommunene i spissen som har bygget en rekke brygger og båthavner.



Unge maskinister - med bestefar i bakgrunnen.  
Foto: Jan Welde 2008



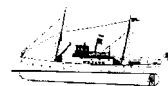
Dampbåter på rekke og rad. Foto: Jan Welde 2008

Videre er det igangsatt arbeid med reparasjon av de alderstegne slusene. Et kanalmuseum på Ørje, i de gamle lokaler etter Ørje Brugs Tresliperi, formidler vassdragets natur, kultur og dyreliv og er vel verdt et besøk. Spennende er også gjenoppbyggingen av dampskipet DS «Turisten», bygget i 1887, som ble senket på Femsjøen i 1967 og hevet i 1997. Skipets dampmaskin, som har stått utstilt på Teknisk museum, skal igjen få bruke kreftene i kanalens vann. Spektakulært vil det også være om «Tertitten», den smalsporete Aurskog-Hølandsbanen, får lagt jernbanespor fram til Skulerud stasjon. Da vil dampskipet DS «Turisten» og damplokomotivet «Tertitten» igjen være gjenforent til det som tidligere utgjorde «Den store rundreisen».

### Et aktivt dampbåtmiljø

I alt har det gått ca 25 dampbåter på vassdraget, de fleste som slepebåter. De senere årene er en del av de gamle båtene blitt restaurert, og Ørje har fått et enestående dampbåtmiljø midt inne i de store skoger. Langs bryggene nedenfor slusene ligger de gamle båtene på rekke og rad: DS «Engebret Soot», (byggenummer 1 Nylands Verksted i 1882, Christiania) er båt nummer to som ble sjøsatt i vassdraget. Den er restaurert og ble deretter «sjøsatt» igjen i 1995. DS «Engebret Soot» tar i dag charterturer på vassdraget. DS «Pasop» (byggenummer 5 Glommen Mek., Fredrikstad i 1908) står til restaurering i eget hus med tilhørende verksted på Ørje Brug og bare venter på midler til restaurering. Erfaringene og kunnskapen etter restaureringen av DS «Engebret Soot» har man, og det haster med å bruke dem. MS «Mette Meng», DS «Hans» og en del mindre varpebåter blir også tatt vare på. Billige i drift er dampbåtene også, veden koster ikke mye i denne delen av landet. En tur med DS «Engebret Soot» er en opplevelse for den som er vant med støyende motorbåter. Fra dampmaskinen høres bare en susende lyd mens båten glir gjennom trange kanaler og over små innsjøer før skipperen legger bi i ei lita vik for servering av et bedre måltid. Hvorfor reise til England på kanalferie når man kan oppleve slikt i Norge?

Fortsetter på neste side...



### Satser på ungdommen

Når man besøker båtmiljøet på Ørje, er det påfallende hvor mange unge man møter. Nede maskinrommet på DS «Engebret Soot» regjerer to ungjenter på 20 år, riktignok med bestefaren som erfaren maskinist i bakgrunnen. En annen jente på 16 år er under opplæring. Også mannskapet forøvrig syntes å ha en gjennomsnittsalder godt under det man er vant til fra andre fartøyvernmiljøer. Kjetil Skogdalen, styreformann i Stiftelsen DS «Engebret Soot», sier at det hele tiden satser på å få inn ungdommer i organisasjonen, og at det legges stor vekt på den sosiale del av medlemskapet. De unge får tidlig oppgaver og ansvar, det vokser de på, sier han. Kanskje noe å lære av for de av oss som sliter med forgubbing i fartøyvernmiljøet? Vi er spent på fremtidige prosjekter i Haldenvassdraget. Kanskje en forbindelse blir laget mellom Haldenkanalen og Dalslands Kanal i Sverige slik at båter kan starte rundreisen i Halden og ende opp i Østersjøen? Noen kaller Haldenkanalen for «Norges best bevarte hemmelighet». Det bør den ikke være for fremtiden!

Kilde: Fortidsvern nr 3 2008

### Lyst til å besiktige båten og høre om fartøyvern?

Hver tirsdag kan Hvaler besiktiges mellom kl 17:00 og 21:00 i verkstedhallen på gamle Seut mek. i Fredrikstad. Ta gjerne kontakt hvis det ønskes omvisning på andre dager.

De av venneforeningens medlemmer, som også er medlemmer i Lions, Kiwanis, Rotary eller andre organisasjoner, må gjerne bruke en del av deres faste møter til å besiktige restaureringsarbeidet og få litt innblikk i fartøyvern.

Ta kontakt med stiftelsen eller venneforeningen.



Her finner du oss:  
Ved Seut Industrier, Mosseveien 63, Riksvei 110  
nord for Fredrikstad sentrum retning Oslo

## Intervju med en av våre entusiastiske medlemmer II

Telefonintervju ved David R. Davidsen

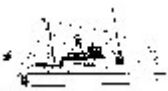
Vi har også hatt en hyggelig telefon-samtale med en av våre utenlandsboende medlemmer, Erling Sommerin, Bad Schwartau, en by med ca 25 tusen innbyggere i nærheten av Lübec. Her har han bodd siden 1969 og arbeidet med havari-forsikringsvirksomhet.

Imidlertid har han sine røtter fra Fredrikstad, født i Glemmen og barne- undomsårene tilbrakte han i byen. Han var en interessert tilskuer på Blomstertorvet i Fredrikstad, studerte menneskene og aktivitetene rundt DS Hvaler når den kom til byen og når den gikk herfra. Sommerin valgte, som sin bestefar, Wilhelm Olsen det maritime. Olsen var overing. På FMV frem til pensjonsalder i 1947. Selv valgte han studier ved skipslinjen ved NTH, Trondheim.

Når han ble kjent med at skroget til DS Hvaler var reddet og at restaureringen skred frem var det helt naturlig å bli med i venneforeningen. Han har selv mange gode minner knyttet til båtens turer ut til øyene når han dro på sommerferie. Han minnes at ferieklerne etc ble pakket i en svær kommode og at skuffene behendig ble sikret med tausurring. Og fraktet på hestekjærre ned til kaien hvor DS Hvaler lå. Fra kaien ble kommoden heist ombord. Da startet ferien. Sommerin er glad for at båten bevares som den var - med dampbåtens linjer og særtrekk. Selv om den nå, igjen, skal drives frem med diesel-maskineri.

Vårt medlemsblad leser han med største interesse og fremhever innleggene med utdrag av logg/ dagbøkene og fortellinger om de som brukte "dampfen". Det gir et godt innblikk i båtens virke, historie og betydning for lokalmiljøet. Rederhistorien er også interessant å lese om.

Avslutningsvis ønsker han å høre om andre veteranbåt-foreninger / -båter rundt Oslofjorden og på vestlandet. I vår korte telefonsamtale fikk jeg gitt en kort orientering om at vi nylig hadde deltatt på årsmøtet i Norsk Fartøyvern forening i Selje. Sommerin håper at han får muligheten til å se båten når han neste gang besøker Fredrikstad. Om det ikke passer en tirsdag så ba jeg han ringe til en av oss så skulle nok det la seg gjøre.



---

## «Hvaler» raskere på vannet med Grasrotandeler



«Hvaler» i Østerelva utenfor Gamlebyen isvinteren 1966

Av Per-Arild Andersen

Til de av mine venner som gjerne vil støtte et seriøst stykke levende kulturarbeid, har dere nå muligheten til å støtte mitt vedlikehold uten at dere selv merker det.

Det nærmer seg tiden for sjøsetting (hurra!) og jeg trenger derfor all den støtten jeg kan få slik at jeg kan se respektabel ut den dagen jeg ligger ved brygga i Fredrikstad, eller du og jeg tusler rundt i Hvalerskjærgården en fin vårkveld eller en varm sommerdag. Kanskje med oppankring og bading i det fine vannet som Hvalerøyene omgir seg med...

Norsk Tipping har satt i gang et prosjekt som heter Grasrotandelen. I korte trekk går det ut på at hver gang du spiller et spill i Norsk Tipping kan 5 % av innsatsen gå til mitt vedlikeholdsarbeide. Dette er et godt tilbud til dere som er en viktig del av mitt vennefellesskap.

Det eneste du behøver å gjøre er å gi beskjed når du spiller på et av spillene til Norsk Tipping

Du må spille registrert for å være grasrotgiver. Det har ingenting å si om du taper eller vinner på spillet ditt. Du blir heller ikke belastet noe for å være grasrotgiver. Har du for eksempel spilt for 100 kroner på Lotto, gir Norsk Tipping fem kroner som går direkte til vedlikehold og restaurering av «Hvaler» hvis du gir beskjed om at du ønsker det.

Slik kan du gi din grasrotstøtte til «Hvaler»:

Når du skal levere spill, vil du bli gjort oppmerksom på at Grasrotandelen finnes. Det blir satt av penger til D/S Hvalers venner for hvert eneste spill du leverer. Selv om ordningen startet i mars 2009, vil den ha tilbakevirkende kraft fra 1. januar av. Det betyr at når du velger meg som mottaker for din støtte, så vil D/S Hvalers venner motta Grasrotandelen av det du har spilt for så langt i 2009.

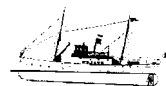
Jeg synes dette høres ut som en veldig god ide!

Takk for hjelpen!

Med vennlig hilsen

«Hvaler» og Per Arild Andersen, leder av D/S Hvalers venners styre.

---



---

---

## Slik kan du gi din støtte til D/S Hvalers venner - også gjennom Grasrotandelen

1. Ta med strekkoden nedenfor til tippekommisjonæren

Organisasjonsnummer: 993760641



32774993760641

2. Oppgi organisasjonsnummeret til tippekommisjonæren

D/S Hvalers venner har fått tildelt følgende organisasjonsnummer:

993760641

3. Gå inn på: [www.grasrotandelen.no](http://www.grasrotandelen.no) og registrer deg

Her kan du også følge med på hvor mye hver enkelt Grasrotmottaker får.

4. Si fra til tippekommisjonæren at du vil registrere deg

Det bør være tilstrekkelig å oppgi Hvalers venner og kategori kultur

---

# Hold ut, hold ut! Det er sjø i sikte!

## - Restaureringsarbeidet i 2009



Av Knut Alnæs

**Knut Alnæs kommer i denne artikkelen med noen betraktninger om restaureringsarbeidet og en oppsummering av noe av det arbeidet som har foregått i 2009.**

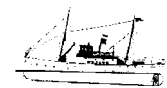
- Tenk om det hadde vært "Hvaler" som gikk forbi her nå! Nymalt skrog, nytt styrhus, fin lyd fra maskinen, og et vennlig støt i fløyta fordi mannskapet observerer kjennfolk på et gudsforlatt lite skjær langt ute i skjærgården en sen høstdag.... Hva gjør jeg der ute på dette skjæret rett nordvest for Tisler en dag sent i oktober? Jo, det er tid for sjøfugljakt! Ærfugl, skarv, svartender! Vi drar ut lenge før det blir lys å se i øst, sitter ferdig med haglene i stilling

Rengjøringen av skroget krevde mye og grundig arbeid fra vår side i 2009. Her er det Knut Alnæs, som er i gang med vasking innvendig iført nødvendig verneutstyr. Foto: Tor W. Eriksen

når de første lysstråler viser seg på østhimmelen, - da er aktiviteten hos fuglene stor, og er vi heldige får vi uttelling for vårt strev med å dra ut. Det er heller ingen ulykke om utbyttet blir magert -bare det å sitte en hel dag på et lite skjær er manna for sjelen! Skue utover den vidstrakte vannflaten, høre måkeskrik en sjelden gang, for også måkene er stillere nå. Speide etter sjøfugl..... Men så er det ikke "Hvaler", men en diger koloss av en metallklump som durer forbi i sin monotone trafikk mellom Strømstad og Sandefjord, og som skyver opp enorme bølger etter seg. Bølger mye større enn vi hadde tenkt på, så vårt lille

flate skjær snart er over-svømmet, sekker dras til havs, og vi har vårt svare strev med å redde vår lille båt, vår navlestreng mot fastlandet. Etter en stund er alt igjen rolig, vi har berget oss selv og utstyret, og vi kan igjen reflektere over livets trivialiteter. -Ja, jammen hadde det vært moro å se "Hvaler" gå forbi et sted i Hvaler-skjærgåren! Jeg vet at alle "Hvalers" venner gleder seg til den dagen. Jo, det blir nok bølger etter "Hvaler" også, men de er sikkert bare morsomme å bade i om sommeren, ja rent ut sagt bare hyggelige å høre slå mot svabergene! Alt skal bli bare fint med denne båten. Tenker vi, der vi sitter på skjæret

Men med ett hører jeg mitt eget spørsmål, som er det samme som mange stilte da de besøkte Seut på "Åpen båt" som vi arrangerte i mai måned: "Når kommer'n på vannet'a?" Den gangen var vi fulle av overbevist optimisme, ja nesten euforiske, og svarte at, jo, til høsten skal hun ut! Vi skulle bare gjøre rent skroget for skitt, så var det klart for mønjing og stoffing - og så....! Nå er vi kommet langt ut på høsten, og vi har vaska og vaska og vaska,- og vaska, og der ligger hun like stødig fortsatt på Seut mek. Og her sitter jeg med vann på alle kanter og spekulerer på hvor langt vi egentlig er kommet.



Svaret på det finner jeg ikke ute på et lite skjær i vår nye nasjonalpark! Jeg må tilbake til brakka på Seut en tirsdag kveld. Til brakka og til vår "dame" som vi så gjerne vil gi den nødvendige "make up", før hun skal tilbake "i sitt rette element" som det så smukt heter...

Det er litt rart dette her: Nå har jeg vært med i dugnadsgjengen siden 2002, de fleste perioder litt mer regelmessig, av og til litt mindre. Så det er blitt ganske mange tirsdager mellom 1700 og 2100. Og så er det sekretær-arbeidet, da, siden jeg er en av "Tordenskjolds (Ottars) soldater", som opptrer på forskjellige måter for å "få jobben gjort". Men jeg har egentlig ikke stillet spørsmålet så veldig bevisst tidligere, bare hatt en indre ro om at det er det vi jobber for, og en vakker dag er vi sikkert der at vi kan se "Hvaler" på vannet!

På brakka går praten lett og jugete i kaffe - pausa. Vi kjenner hverandre ganske så godt etter hvert, vi som møter opp til dugnad. Den som ikke har vært innom på noen uker blir fort satt inn i status for arbeidene, og får nye oppgaver. Vi skøyer og ler, og gleder oss voldsomt når det dukker opp nye fjes som vil ta i et tak. Det kan være for en kortere eller lengre periode. All hjelp er kjærkommen, for det er faktisk ganske mye å gjøre. Både for oss 6-8 mann + 1 kvinne!...



Ole Jelstad og Terje Haraldsen monterer ny bunnventil. Foto: Tor W. Eriksen

som jobber med skroget, for "maskinkællane" og konstruktørene. De fleste som jobber på skroget er stort sett håndtlangere eller sjauere eller kall-det-hva-du-vil, men vi bidrar med det vi kan. Vi får høre av de mer kyndige ingeniørene og maskinfolka at jo, nå er gearet snart ferdig, propellakselen er levert, og det er skroget som har 1.pri. Jeg er veldig bekvem med Ottars holdning som går på at "vi er innstilt på, og har vært det fra dag én i 1994 da vi startet opp: jobben vil bli krevende, den vil ta tid, og det vil koste mye". Det har vært deilig ikke å ha en dato på når båten skal være på vannet. Men når vi ga signaler om at jo, høsten 2009 kan vi være så langt - så skjedde det noe med oss. Vi trodde på det selv, og vi ble gradvis litt andpustne når vi ut over sommeren og tidlig høst forsto at dette ikke kunne holde. Så jeg stiller spørsmålet på brakka i en kaffe-pause og hvem er vel mest kvalifisert til å svare enn nettopp dugnadsgjengen selv?

"Jeg trur på neste høst" sier Per Arild Andersen, venneforeningens formann og gliser. "Vi har jammen ikke ligget på latsida - vi har en meget god faglig begrunnelse



Mange, som er interessert i arbeidet vårt og i å se «Hvaler» kommer på besøk. Noe vi synes er svært hyggelig. Her en delegasjon fra Halden Sjømannsforening. Foto: Tor W. Eriksen

som kan meddeles alle støttespillere" svarer Ottar, sjauer som han er i tillegg til å være planlegger, koordinator for arbeidene, styremedlem i venneforeningen og ikke minst stiftelsens leder. "Og du bør få med at det vi gjør her er litt annerledes enn det å rengjøre en 32 fot stor seilbåt når du tar den opp på høsten" flirer Lars Haakon, sjauer og støtte-medlem. Og han tenker på at det vi her snakker

om er svære flater, ja det er skrogsider på ca. 8 meter høyde, i 83 fots lengde. Skrogsidene er jo buede, og vi klatrer på stillaser både ut- og innvendig. Det er noen tusen nagler som er klinket, forarbeidene for dette har bestått i boring med bruk av borolje. Det er den oljen som nå skal fjernes, og det er brukt ganske mange liter gjennom de årene dette arbeidet har pågått!! Oljen er størknet, det ligger metallspen og annen skitt innleiret i oljen nedover plater og rundt klinkehoder.

Så her kommer en kort oppsummering av arbeidene med rengjøring av skroget sommeren og høsten 2009:

**Mai/juni:** Høytrykkspyling innvendig og utvendig med bruk av kraftvask. Innvendig var det (selvpålagt) påbudt bruk av friskluftmaske. Jotun sponset oss med kraftvask. Vi fikk heldekkende antrekk av Wenaas AS, og fikk låne oksygenflasker

Fortsettelse neste side...



og friskluftmasker av Fredrikstad brannvesen. I sommervarmen var det en spesiell opplevelse å gå timesvis med dette utstyret.

**August/september:** Det viste seg når skroget var tørket gjennom sommeren at all olje ikke var vasket bort. Vasking av de samme flatene med ren kraftvask, håndskuring med børster, skraping med håndskrape, bruk av stål-børster. Spyling med rent vann. Nå så det hele veldig bra ut, men vi valgte å forespørre Jotun om de var enige i vår vurdering, slik at mønjing kunne starte opp.

Da kom de på befaringsgjennomgang, gikk gjennom alle rom grundig og ga råd som resulterte i nedenstående arbeidsbeskrivelse som er utdrag fra en epost fra meg til resten av dugnadsgjengen:

**Innvendig:** Alle sveisearbeider bør være avsluttet før videre rengjøring. Dette fordi alt som oppstår av sot etter sveising må vaskes med ferskvann før maling, ellers vil malinga ikke sitte.. Fett som kan skrapes bort må skrapes helt ned. Eksempler finnes i aktersalongen rundt naglede skjøteplater. All olje og fett må deretter vaskes bort med tynner nr. 17. Aktersalongen har en del områder for dette, ikke mye men litt i maskinrommet, nesten ikke noe i midtskipsalongen, men mye i bysse og salong helt forut.

**Utvendig:** Tilsvarende gjelder for sveisearbeider og rengjøring som innvendig. Vi må være sikre på at det er vasket bort løs sot etter alle sveisearbeidene før vi maler. Det kan godt se svart ut på skipssida selv om det er ok - men vi må sikre at løs sot er vekk.

Det er altså saltene i sveise-avfallet som er døden for malinga og som vi må sørge for er vasket helt vekk. Alle fete områder må vaskes med tynner nr. 17, og det er mange steder dette er aktuelt rundt baut! Dette ser ut til å bli en jobb!

All maling som er boblet pga varmebehandling i stålet ved klinking etc, må slipes, og det skal ikke brukes slipeskive, men den plastikk-skiva som vi har benyttet til dette de siste gangene. Ellers vil stålet bli for blankt, og ikke gi god heft for maling. Sånn er det bare.

De områdene det nå allerede er malt på utvendig må vi teste om har godt nok underlag på følgende måte: Det fuktes en klut med tynner nr. 17, gnir lett over de malte områdene, og ved koking er det bare å slippe av malinga igjen. Dette fordi malinga da uansett vil flasse av i løpet av noen måneder / 1 år.

**Bruk av malingtyper:** Tokomponent oppå enkomponent må ikke forekomme innenfor en tidsramme på ett år minimum! Motsatt er

helt ok. Jotamastic 87 alum. = tokomponent. (Kan uten problemer påføres rust). Winygard s.g. 88 = enkomponent. (Kan påføres rust, men helt løs rust må først skrapes vekk!)

Ved maling skal den relative fuktighet i lufta være mindre enn 85%. Stålets temperatur skal være 3 grader høyere enn duggpunktet. Luftfuktigheten kan jeg måle med måler jeg har på jobben, duggpunktet måles enkelt ved å legge "rullings-papir" på skrogsida. Blir det vått kan det ikke males. Det er noen flekker inn i båten som er malt med noe nyere strøk, men for meg så dette ikke ut til å være av helt ny dato. Altså antagelig eldre enn et år. Da skal det ikke være noe problem med to-komponent.

**Innvendig maling:** Jotun anbefalte følgende: Innvendig generelt: 2 strøk Winygard, bortsett fra kjølsvin og festene for motoren der det har stått vann og metallet er godt anløpet med overflaterust. Der bruker vi først Jotamastic, første strøk og 2. Strøk Winygard. Rulle er forbudt. Kost er bra. Sprøyte går også bra, men det liker vel ikke riksantikvaren....

**Maling utvendig:** 1. strøk = Jotamastic alum. og 2. strøk = Jotamastic buff. Under vannlinje brukes i tillegg et 3. strøk med Winygard (Kalles for sealercoat) og er nødvendig for å få bunnstoffet til å sitte.



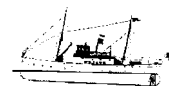
Bruk av verneutstyr var helt nødvendig.

Foto: Tor W. Eriksen

**Verneutstyr:** Utvendig skal det brukes P3 maske med brunt filter. Masken skal enten være ny eller ha ligget i en plastpose som er lukket siden sist. Den kan brukes til det begynner å kjennes lukt, men da skal det skiftes maske. (Uansett hvor "pen" den ser ut!) Innvendig; friskluftutstyr fra brannvesenet.

Her ser vi hvor viktig det er å få et profesjonelt råd. Dette gjorde at vi bare måtte brette opp ermene på nytt, og gå på med friskt mot. Pr. skrivende stund er vi ferdig innvendig med rengjøring av maskinrom og midt-salongen. Utvendig har vi gjort ferdig styrbord side. Det gjenstår en del sveisearbeider, men vi har god hjelp av Jontor-gutta (Brødrene Kjøningsen), som på profesjonell basis utfører sveisearbeidene. Deretter blir det en ny runde med spyling med vann. Vi håper å få dette ferdig i løpet av vinteren, slik at maling kan påføres når det igjen blir noe varmere i været. Så neste sommer, i hvert fall til høsten! - Det er sjø i sikte, i "Hvaler"s skjærgård!





## Roret til reparasjon ved Fredrikstad Mek. Verksted

Av Ole Henrik Torp

Det nåværende roret på "Hvaler" ble montert i forbindelse med ombyggingen ved Glommen Mek. Verksted i 1948. Rorarrangementet ble omgjort fra ubalansert til balansert ror ved overgang til dieseldrift og vribar propell.

Balansert ror betyr at rorstammen som roret dreier om har senterlinje ca. 20 cm aktenfor forkanten av roret, i motsetning til ubalansert hvor senterlinjen er helt foran på roret.

Etter 45 år i sjøen er flenseforbindelsen mellom ror og rorstamme blitt sterkt angrepet av gravrust. Fredrikstad Mek. Verksted har påtatt seg å reparere flenseforbindelsen.



Ror og rorstamme er spent opp i bor- og freseverket for bearbeiding. Fresehodet sees øverst midt på bildet. Som man ser er det store dimensjoner på maskinen. Foto: Ole Henrik Torp

Det må slipes ned til friskt stål og deretter må det sveises opp lag med stål. Siden spennes delene opp i en stort horisontalt bor- og freseverk, som bearbeider flenseflatene og borer opp nye boltehull.

Vi avla verkstedet et besøk da oppsveisingen var ferdig og delene ble lagt opp i maskinen for bearbeiding.

Fredrikstad Mek. Verksted holder til på Øra industriområde og er

en videreføring av skipsverftet Fredrikstad Mek. Verksted. De gamle verkstedhallene nå er blitt en del av tribunen på Fredrikstad stadion.

## Girkasse til overhaling hos NorVest Diesel

Av Ole Jelstad

Har vært i kontakt Med NorVest Diesel i Aalesund anngående girkassen (reverseringskassen) og der går det sin gang. De venter på nyfabrikert oljekjølere som skal monteres i bunn på selve kassen. Den blir tilvirket av en annen underleverandør. Har fått opplyst at de har hatt endel ekstra å gjøre den siste tiden så derfor tar det litt lengere tid med det hele. Så langt ser det greit ut med å få reverseringskassen i den stand vi ønsker.

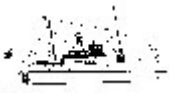
# Bank i Butikk

**Der du handler - når du handler**

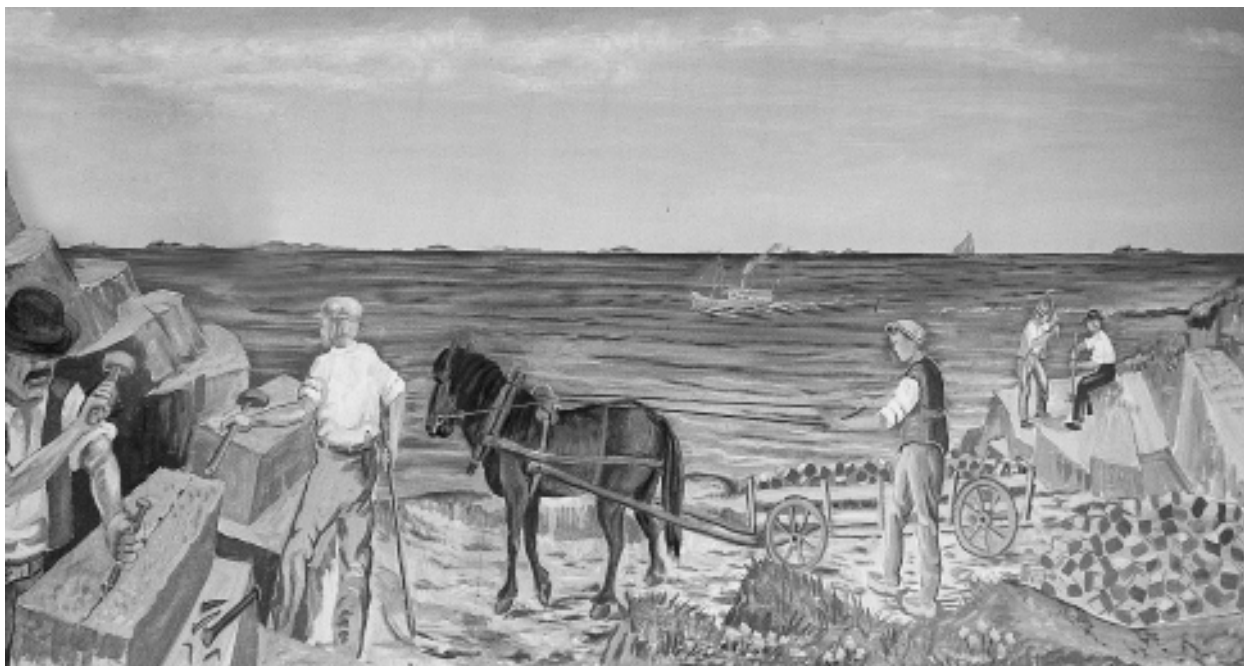
Nå får du banktjenester i en rekke butikker - også på lørdag. I Bank i Butikk kan du foreta følgende tjenester:  
uttak - innskudd - betale regninger - giro utbetaling

Enkelt og greit

**DnBNOR**



## D/S «Hvaler» og Ytre Hvaler Nasjonalpark



Utsnitt av maleri som henger på Folkets Hus på Spjørøy. Maleren heter Per Engelsmo, gift med en Skjærhaldenjente. Hennes bestefar var stenhogger i Rødshuet hvor motivet er hentet fra. Ute på sjøen kan man se D/S «Hvaler». Bildet hang tidligere på Folkets Hus på Kirkøy.

Av Kjell Bothne

**Det er vel knapt få, om noen, båter som har seilt så mye gjennom Ytre Hvaler Nasjonalpark som D/S Hvaler. På sine seilingsruter fra Skipstad-sand, Korshavn og Bølingshavn til Skjærhalden, samt fra Hvaler/Fredrikstad til Strømstad, pløyet den det blå, åpne hav som 9. september i år ble Ytre Hvaler Nasjonalpark.**

Derfor er vår båt også en veteran i dette farvannet gjennom nesten 90 år. D/S Hvalers hjemmefarvann har fra i sommer blitt en spektakulær marin nasjonalpark (opprettet i Statsråd i juni).

Verdens eneste, kjente, innenskjærs kaldtvanns korallrev ligger mellom Tisler og Kirkøy/Asmaløy, 1200 meter langt og 200 meter bredt, på et dyp mellom 30 og 150 meters dyp.

Nasjonalparker i Norge ligger ellers i skog og fjell. De er vanligvis bare en mindre del av en kommune. Her på Hvaler er parken nesten 4 ganger større i forhold til kommunens landareal. De ytre landarealer som inngår i parken er nær 1/6 av kommunens landareal.

Iogmed at Ytre Hvaler Nasjonalpark grenser til Kosterhavets Nasjonalpark på svensk side, blir de verdens første internasjonale marine nasjonalparker.

Den offisielle start på arbeidet med nasjonalparken var midt på 1980-tallet, med en Stortingsmelding.

Først i 1994 ble det fart på arbeidet, og Fylkesmannen i Østfold sto for framdriften. I 2008 var det meste klart etter hektiske år med tautrekking mellom vernemyndighet på den ene siden og fiskere, grunneiere og andre skeptikere på den andre siden. Vel 50 hytteeiendommer ble innlemmet av parkgrensene.

Åpningshøytidligheten 9. september dette året på Skjærhalden og Storesand ble en sjelden begivenhet, med besøk av den svenske kongen og den norske kronprinsregenten. Siste offisielle kongebesøk på Hvaler var vel da kong Olav V besøkte Akerøy Festning 2. august 1987. Det var med stolthet vi ved høytidligheten også kunne innvie et informasjons-senter i 3. etg. på Kornmagasinet.

De fleste har sett den blågrå havflaten og holmer og skjær, samt det storslåtte skjærgårdslandskapet som utgjør Ytre Hvaler Nasjonalpark. Det vi ikke har kjent mye til, selv forskerne, er det utrolig ville landskap og det liv som skjuler seg under overflaten. Ned mot ca. 450 meters dybde (Hvalerrenna) er det et mangfold av liv som få har drømt om. Oppdagelsen av korallene var blant det mest spektakulære. Over 130 arter på rødlistene er hittil registrert i nasjonalparken. Smakbiter av natur og liv i dypet kan sees på opptak fra filmkamera på undervannsrobot på storskjerm i infosenteret. Blant rødlisteartene er 48 sommerfugler og 32 blomster/planter. Av de siste er gul hornvalmue og honningblomst.

Fortsetter neste side....



## Deltagelse på Havnefestivalen og nasjonalparkåpning

Av Per-Arild Andersen

Venneforeningen har vært representert på to store arrangement på Skjærhalden dette året. På havnefestivalen i juni ble det solgt mange t-skjorter og cap's. Der presenterte vi også vårt nye markeringsseil for første gang. Og som bildet viser er dette en fin tilvekst til venneforeningens markering av restaureringsarbeidet til D/S Hvaler.

Den 9. September deltok vi på åpningen av Ytre Hvaler Nasjonalpark. Flott vær og mange forskjellige "stands" i messeområdet, samt et royalt besøk på Skjærhalden den dagen, gjorde at publikumsoppslutningen ble formidabel. Noen effekter ble solgt også denne dagen, men mest gledelig var at vi fikk 19 nye medlemmer til venneforeningen. Så det hjelper å være med der det skjer.



D/S Hvaler var godt representert på åpningen av Ytre Hvaler Nasjonalpark.  
Foto: Per-Arild Andersen



På Skjærhalden Havnefestival 2009 ble markeringsseilet vist for første gang.  
Foto: Tor W. Eriksen

Det som også er meget gledelig når vi står på slike stands, er den store oppslutningen av publikum som kommer og prater med oss og er nysgjerrige på hvordan fremdriften er på restaureringsarbeidet, og "når kommer'n på vannet", "vi ser frem til å se "Hvaler" på vannet" osv.

Den 9. september traff vi også mange mennesker som ikke hadde hørt om Hvaler båten i det hele tatt. Og når de får høre om hvilket kulturminne vi jobber med og hvilken betydning båten har hatt for lokalbefolkningen på Hvaler, blir de interessert .

Det er derfor av stor betydning at vi en eller to ganger i året presenterer oss på denne måte. Og dugnadsgjengen ønsker at flere av venneforeningens medlemmer kan delta på slike stands. Det er både interessant og morsomt.

### D/S «Hvaler» og Ytre Hvaler Nasjonalpark

Fortsettelse fra side 26

Ytre Østfold, Hvaler og DS Hvalers farvann har fått en ny stor attraksjon. Inntil videre må vi glede oss over naturen og bilder fra dypet, samt vite at det er fredet fra framtidige inngrep. Et mer permanent informasjonssenter vil komme. Men det kan ta tid. Nå bør flest mulig ta et besøk på infosenteret i Kornmagasinet på Skjærhalden

## Takk til samarbeidspartnere og sponsorer 2009

Vi ønsker å takke alle våre samarbeidspartnere og sponsorer for et godt samarbeide i 2009.

Copyland	Jotne	Gressvik Jernvare
Wenaas	Odin Maskin	Fredrikstad Mek Verksted
Kjell Stenmarch	Øst-Tech	Fredrikstad Museum
Jotun fabrikker	Aga	Evergood kaffe
Directmedia	NordVest Diesel	Borg Trykkluftsenter
Frevar KF	Atlas Copco	Fredrikstad Brannvesen
Proffpartner	Verktøy og Maskin	Industri-Hydraulikk
Johntor Maskiner	Jøtul avd Kråkerøy	Kronos Titan
Nicolaysen AS	BNS Container avd Seut	Rørleggerfirma Even O. Jensen
Almex	Europris	RTD Fredrikstad Kommune
Kynningsrud Kran	Stene Stål	Maritime Center, Isegran Fredrikstad
Hardanger Fartøyvernsenter	Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernsenter	

## 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: [www.dshvaler.no](http://www.dshvaler.no)

## 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