

Stiftelsen D/S Hvaler

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

Nr. 2

Informasjonsblad fra Stiftelsen D/S Hvaler og D/S Hvalers venner

Desember 2004



Fartøyvern i stampe-sjø

Se side 6



Dette er Riksantikvaren....

Se side 7



«Jacob» - en sjekte fra Hvaler

Se side 8



LAGARBEID: Som regel går arbeidet best når to venner kan jobbe sammen. Samarbeid er i det hele tatt en forutsetning for å lykkes i arbeidet med å få «Hvaler» på vannet. Det stiller helt spesielle krav til alle som deltar. Nesten alt arbeid foregår jo frivillig på dugnad! Det er derfor imponerende å registrere alt som til nå er blitt utført på båten. Og fortsatt står mye igjen...

Mange års arbeid gir resultater

Venner av «Hvaler» har i lang tid gjort en imponerende innsats med å restaurere det gamle skroget. Onsdag er ukens faste dugnadsdag med stor oppslutning. Noen er kanskje borte en stund på grunn av andre gjøremål, men møter så trofast opp igjen. Og ofte får vi besøk av nye interesserte som vil være med på å få «Hvaler» på vannet. Vi begynner nå å se slutten på arbeidet med selve skroget og vil derfor ved inngangen til år 2005 foreta en oppsummering.

Vi har gjentatte ganger påpekt hvor avhengig prosjektet er av økonomisk kapital. Vi støtter oss først og fremst til Riksantikvaren og de midler vi får derfra. Fartøyvernere har etterhvert blitt ganske

oppgitte over reduserte tildelinger på statsbudsjettet. Det betyr som regel at fremsdriftsplaner må forskyves i tid.

Når det gjelder «Hvaler» og det beløp stiftelsen trenger for å få båten i

drift, kan det uttrykkes det på følgende populære måte: Med et tilsvarende beløp som det koster en klubb å ha en dårlig norsk fotballspiller løpende etter

Forts. side 4

15 millioner mer til fartøyvern i Norge

Side 2



Regjeringens fremlagte forslag til statsbudsjett for 2005 var ikke direkte lystelig lesning for fartøyvernerne i Norge. Riksantikvaren har utarbeidet en handlingsplan for fartøyvern og ba, på grunnlag av denne, om 31 millioner for det kommende år. Det ville innebære en økning på 12 mill (fra 19 mill i 2004). Regjeringens forslag til bevilgning for 2005 var imidlertid klar tale; en reduksjon fra 19 til 14 mill.

Det er vel en allminnelig oppfatning at også maritimt kulturvern er viktig og har sin selvfølgelig plass i en gammel erverdig sjøfartsnasjon som Norge. Regjeringens forslag til budsjettkutt blir i lys av dette ikke

akkurat imponerende. Norsk Forening for Fartøyvern (NFF), som er vår paraplyorganisasjon, og som vi ellers vier en del oppmerksomhet i dette nummeret av vårt nyhetsblad, har reagert kraftig på budsjettforslaget. NFF sier bl a i sin pressemelding: "... Budsjettet er uansvarlig. Vi stiller oss fullstendig uforstående til hva miljøvernministeren nå foretar seg. Ferdig restaurerte fartøyer vil forfalle. Igangsatte prosjekter stopper opp. Den teknisk standen svekkes. Det blir umulig å sikre et representativt utvalg fartøyer. Det er ikke sannsynlig at man kommer i gang med nye verneprosjekter, for eksempel en representant for utenriksflåten. Signaleffekten til de frivillige er urovekkende. Givergleden hos private bidragsytere reduseres. Verftene må si opp medarbeidere. Forfallet øker. Å ta igjen alt dette på et senere tidspunkt blir kostbart."

Både NFFs og våre egne reaksjoner ble formidlet også til lokale media - uten at vi har sett de altfor store reaksjonene. Det er nok mange andre områder i samfunnet som også får begrensninger i sine

bevilgninger og som vekker større allmenn bekymring og reaksjoner. Fra vårt ståsted vil vi allikevel fortsatt mene at et levende og kultivert samfunn må ha flere tanker i hodet på en gang - og kulturvern må så absolutt være en av dem. Ingen interessenmotsetninger mellom kultur og omsorg, slik vi vurderer det. Snarere tvert i mot.

Så skjedde altså det svært gledelige at det i budsjettforliket ble vedtatt å øke tilskuddet til fartøyvern med 15 millioner i stedet for å redusere det med 5. Det nytter å aksjonere, og vi ser frem til 2005 med styrket optimisme. Aktiviteten på Seut er høy!.

15 millioner mer til fartøyvern i Norge

For oss lokalt ville regjeringens kutforslag selvsagt bety en alvorlig bekymring for rammevilkårene for fartøyvern generelt, og det ville selvsagt også berøre oss direkte. Vi er allikevel sikre på at vårt arbeid med "Hvaler" ikke ville stoppet opp. Uansett hva de uforutsigbare og varierende statsbudsjetter blir, vil det viktigste fundamentet i et restaureringsarbeid som vårt fortsatt være tuftet på den lokale innsats og entusiasme. Dette er altså vårt "julebudskap"; Vi gleder oss over muligheten for økt statlig bevilgning til "Hvaler", og vi trenger fortsatt den viktige lokale støtte i sluttspurten på vårt restaureringsarbeid.



God jul
Per H. Skjelvåg

Besøk på Seut

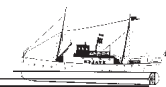
Noen klappstoler, litt kaffe, kjeks og en ivrig kåsør under baugen på «Hvaler», mer skal ikke til for å gjøre besøket hyggelig. Vi inviterer gjerne til omvisning ombord og informasjon om arbeidet med «Hvaler». Det gir også stiftelsen en god mulighet til bedre å forklare problemer som dukker opp underveis og krever en løsning. Det å restaurere på en antikvarisk akseptabel måte er langt fra det



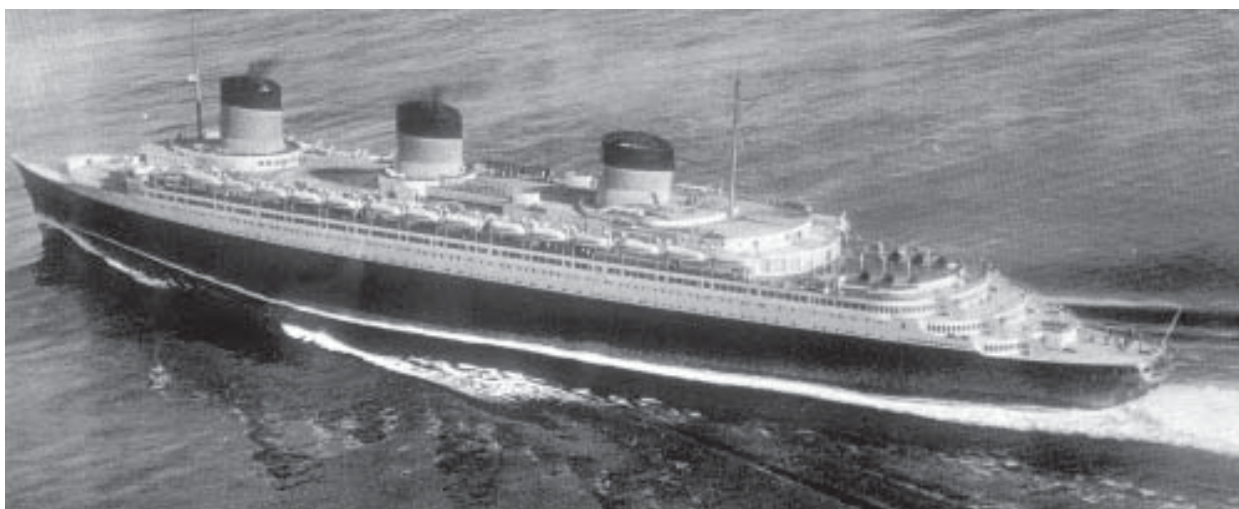
samme som å bygge et nytt fartøy. Det er ikke alle

som er klar over hvilke problemstillinger et slikt

restaureringsarbeid medfører.



Redaktørens spalte



SUPERLINER: «Normandie» var det første skip som overskred tusenfots grensen i lengde. Et fantastisk linjerent skip som erobret «Det blå bånd» i 1935 med en jomfruturhastighet på over 30 knop. Tid ca. 4 dager og 3 timer litt avhengig av hvordan distansen måles. I 1941 lå «Normandie» i New York under navnet «Lafayette» beslaglagt til troppetransportskip. Under omgjøringen oppsto brann ombord i skipet, det krenget over ved kai, forliste og ble til skrapjern. En trist skjebne for et usedvanlig vakkert skip. (Foto: *Pass.liners of the World since 1893* av Nicholas T. Cairis)

Hvorfor være stor...

Nederst til høyre i bokhyllen står en mursten av en bok som opp gjennom årene har gitt meg mange gleder. Den røde, slitte ryggen med gullbokstaver forteller om flittig bruk. Det er lenge siden jeg åpnet boken nå, så jeg nærmer meg høytidlig, får lirket den ut av hyllen og slår opp på side 82.

Jeg var ikke gamle karen da jeg første gang slo opp i «Teknikens vidundere» fra 1936 på kapitlet om verdenshavenes giganter. Kapitlet med bilder i svart-hvitt og saklig tekst trenger ingen gloret innpakning for å engasjere.

Historien om de gigantiske passasjerskipene og kampen om hastighetsrekorden «Det blå bånd» i 1930-årene er fascinerende lesing. Det var ikke få ressurser som ble satt inn i kampen for å vinne dette oppdiktete båndet. «Det blå bånd» eksisterer overhodet ikke, men allikevel er ingen i tvil om hvem som har det», leser jeg i boken.

Før flyene overtok trafikken over Atlanteren var disse verdenshavenes giganter det eneste regelmessige forbindelsesleddet for mennesker til det forjettede land, og reisen skulle helst foregå med det skip som holdt høyest fart og gjerne

også hadde fire skorstener, selv om den ene bare var juksekorsten!

Mot slutten av 1930-årene kjempet England, Tyskland og Frankrike innbitt om fartsrekorden. For å tilbakelegge strekningen på litt over 4 døgn krevdes enorme ressurser. Engelskmennene pøste på med utømmelige mengder kull, tyskerne tok igjen med høy teknologi på makineriområdet, noe som forøvrig Hitler nøt godt av i begynnelsen av verdenskrigen. Franskmennene var overlegne når det gjaldt skroglinjer. Fortsatt står superlinerer «Normandie», med bulbbaug lenge før det ble vanlig, for meg som noe av det mest elegante som har pløyet Atlanteren. Noe av franskmennenes sans for linjer finner vi igjen i «France» fra 1961 som Knut Kloster kjøpte i 1979, døpte om til «Norway» og satte inn i cruisefarten til ville protester fra dypt sårede franskmenn.

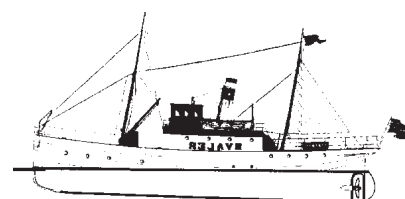
Nå lurer du sikkert på hvorfor jeg bruker så mye spalteplass på denne utredningen? Lille «Hvaler» kunne lett få plass i svømmebassenget til en av disse havets giganter. Men det er ikke størrelsen det kommer an på, for egentlig er «Normandie» og «Hvaler» bare to sider av samme sak. De befinner seg på samme

nytteskala: «Normandie» i 30 knops fart over Atlanteren, mens «Hvaler» i dorgefart lusker rundt i skjærgården. Kan vi dermed si at det i 1930-årene var viktigere å forbinde Europa med USA enn Hvaler med Fredrikstad? Spørsmålet setter arbeidet med «Hvaler» i et interessant perspektiv. Hva ville de gamle jernplatene kunne fortelle om livet som passasjerbåt? Var det egentlig mer betydningsfullt å transportere lykkejegere med amerikakoffert over Atlanteren enn småbrukeren med eplekasser til byen? Det vil vi vel aldri få noe svar på.

Jeg lukker boken og setter den forsiktig på plass i bokhyllen igjen...

Jeg håper du tar deg tid til å tenke litt over dette. Redaksjonen ønsker deg en god jul og et fremgangsrikt nytt år.

Christian Mohn





Mange årsarbeid gir resultater

Forts fra side 1

ballen en sesong, ville vi kunne ha «Hvaler» sjøsatt og i drift - og fortsatt ha penger til overs! La oss kort se på det viktigste som til nå er utført av arbeid på «Hvaler»:

Skrog: Tykkelse og tæring på skrogplater er kontrollert. En rekke plater er skiftet ut. Vi har også fjernet all støpt ballast i bunnen for å kunne kontrollere platekvaliteten under støpen. Flere dekkshjelker og konstruksjonsdetaljer rundt rennesten og kjøll, samt plater i overbygningen er også blitt fornyet etter grundige vurderinger. Det er spesielt i området der dekk møter skrogside at rustangrepet har vært omfattende. Med hjelp av dyktige klinkere i arbeid to til tre uker, regner vi med å kunne ha skroget ferdig rehabilitert. Parallelt med dette arbeidet må også lysventilene være på plass, og dekksplanken klargjort for legging av dekk

Dekk: Etter flere års grundig arbeid med kvalitet og utforming ligger nå dekksp plank lagret og klar til legging. Vi har lenge vært i tvil om hvordan forbindelsen mellom tredekk og overbygningsskott av stå forut var utført. Vi regner med at det problemet er løst. Nå leter vi etter dyktige folk som kan legge dekk.

Styrehus: Vi har også etter grundig forarbeid rekonstruert styrhuset og er igang med å legge forholdene til rette for

bygging. Det er enkelte detaljer som fortsatt ikke er helt klarlagt, f.eks. om styrhusfronten var rett eller om den på en eller annen måte fulgte kurvaturen å broffronten.

Maskineri: Vi konsenterer oss i første og fremst om å klargjøre «Hvaler» for sjøsetting. Motoren blir ikke montert før båten er på vannet. Maskinistene våre har forøvrig gått over propellaksel og propell slik at dette nå skulle være i orden. Hylse og tetting mot sjøen samt overhaling av gear opptar nå det meste tiden i maskinavdelingen. Nye drivstofftanker er blitt produsert og tegninger til et nytt maskinarrangement med 5 syl. motor og etter nye krav er under utarbeidelse.

Mange områder: Det jobbes også på mange områder som ikke synes. En viktig del av arbeidet er f.eks. å finne vekt og tyngdepunkt på det tomme skroget slik at vi kan holde kontroll med hvordan stabiliteten forandrer seg i takt med at nye deler tas ombord.

Mye tid er også gått med og fortsatt går med til å søke forskjellige kilder om økonomisk støtte evt. direkte gaver av nødvendig utstyr og gjenstander. Venneforeningen er også aktiv med salg av bilder og T-skjorter.

Stiftelse D/S Hvaler er meget takknemlig for den støtten og interessen som blir vist restaureringsarbeidet. Uten den store venneforeningen og alle sponsorene hadde restaureringen vært umulig. Vi ser frem til at «Hvaler» igjen kommer på vannet og i drift til glede for distriktet.



SKJORTEFIN: Er jeg ikke fin? Lasse Michaelsen stiller gjerne opp som modell. Det eneste Lasse er misfornøyd med er at T-skjorten han har på seg er ett nummer for stor. -Så «large» er jeg da ikke! Jeg er nok mer «medium», sier Lasse med et smil.

Skjorteløs på havnefestival

**- Har dere ikke flere igjen?
- Nei dessverre, vi har solgt alle sammen. De forsvant i løpet av noen få timer, men vi skal sende inn en ny bestilling!**

Vårt nye profileringsfremstøt med salg av T-skjorte ble en hyggelig opplevelse. Vi regnet nok med at vi på Skjærhalden skulle få solgt noen skjorter, men at de skulle forsvinne så fort hadde vi ikke drømt om. Og at vi skulle få «kjøft» fordi vi ikke hadde flere igjen, det hadde vi slett ikke forestilt oss.

«Hvaler» har en sterk posisjon i distriktet. Det har vi flere ganger fått bekreftet. Da vi bestemte oss for å prøve oss på salg av T-skjorter, valgte vi å starte forsiktig. Dette var ukjent farvann for oss. Ny logo ble utarbeidet, et virkelig kvalitetsprodukt i marineblått valgt, og vi dristet oss til å sende inn en bestilling på 50 skjorter. Det gode formål og topp kvalitet mente vi rettferdigjorde en pris på kr 200 pr stk.

Vi bet negler og startet salget. Noen få ble solgt før festivalen, resten forsvant altså i løpet av noen raske timer en hyggelig lørdagsformiddag på Skjærhalden.

Vi har forlenget trykket opp nye 50 skjorter, og solgt ut nesten alle sammen. I tillegg har vi også fått laget noen få klistremerker til å ha f.eks. på bilen for den mest innbitte venn av «Hvaler».

Vi regner med å komme langt sterkere tilbake neste år med flere profileringsartikler.



NFF informerer



NORSK FORENING FOR FARTØYVERN

* **Fredning** av fartøyer har i henhold til kulturminneloven vært mulig siden år 2000, men først nå kan vi komme til å oppleve den første fredningen. Riksantikvaren ønsker å frede enkelte fartøyer for å sikre noen «gamle klassikere». Autensiteten er viktig i valget.

* «**Anne Kristina**», 115 år gammel og ett av verdens eldste seilende fartøyer, er klar for nye tokt etter omfattende restaurering.

* **Riksantikvaren** ønsker å bevare de gamle hurtigrutene «Lofoten» og «Nordstjernen». Riksantikvaren har ingen penger å tilby bevaringsarbeidet.

* **Sjøfartsdirektoratets** forskrifter om verneverdige fartøyer er under utarbeidelse. De danske forskriftene brukes som mal. Interesserte kan lese disse forskriftene lagt ut på NFFs hjemmesider: www.norsk-fartoyvern.no.

* **Et høringsmøte** mellom Sjøfartsdirektoratet og Fjellbåtnæringen har ført til at de opprinnelige krav til passjerfartøyer på innsjøer og vassdrag er gjort lettere. Blant annet er kravet til fartstid hos føreren blitt erstattet av en praktisk «utsjekk» etter kurs. Kostnadene ved sertifisering av mannskap er dermed blitt langt lavere. Hos «Engebret Soot» på Ørje bytter f.eks 15 personer på å kjøre båten 70 timer hver sommer.

* **Posten for fartøyvern** på statsbudsjettet for 2005 er blitt redusert fra 19 mill. i 2004 til 14 mill. kroner i 2005. En reduksjon på 26% kan ikke aksepteres mener NFF og arbeider med et utspill for å påvirke opposisjonen. Departementet går med denne reduksjonen også mot sin egen faginstans (Riksantikvaren), og det er urovekkende. Riksantikvaren trenger 31 mill. kroner for å nå målsettingen for landets verneverdige fartøyer.

* **Mangel på oppdrag** er årsaken til at Nordmøre Museum ikke er i stand til å drive Mellemværftet. Det vil fortsatt være aktivitet på værftet, men det er nødvendig med en tenkepause for å lage et mer stabilt grunnlag for driften.

(Utdrag fra NFFs nyhetsbrev mai/juni, august og oktober 2004)

Årsmøtet i Norsk forening for fartøyvern



«Thorolf» - reisende i tekstil og trikotasje

Rett utenfor hotellvinduet i Ålesund lå denne vesle, trivelige farkosten. «Thorolf» sto det malt med små bokstaver høyt oppe på skrogsiden. «Thorolf» drives frem av en compound dampmaskin og er registrert i NFFs register. Det er faktisk den opprinnelige maskinen på 75 hk som står for fremdriften. «Thorolf» ble bygget av Andreas Svoldal i Rosendal i 1911 til tekstil- og trikotasjefirmaet O. A. Devolds Sønner A/S i Langevåg. I mer enn 50 år gikk den som reisendebåt langs hele norskekysten. Nå eies «Thorolf» av D/S Torolf's Venner i Langevåg og kan fortsatt prestere et iltert ul i fløyten.

Kraftig kutt til fartøyvern

Det er ikke lett å være fartøyverner i disse sparetider:

Regjeringen har lagt frem et forslag til statsbudsjett for 2005 som inneholder en dramatisk reduksjon i bevilgningen til fartøyvern. Budsjettet forteller om en reduksjon fra 19 mill til 14 mill kroner. Det vil si en reduksjon på hele 25%, og det er dramatisk! NFF frykter konsekvensene dette får for vårt nasjonale fartøyvern, heter det i en mail fra NFF. NFF lover også et aktivt arbeid i håp om å påvirke opposisjonen til å øke bevilgningen.

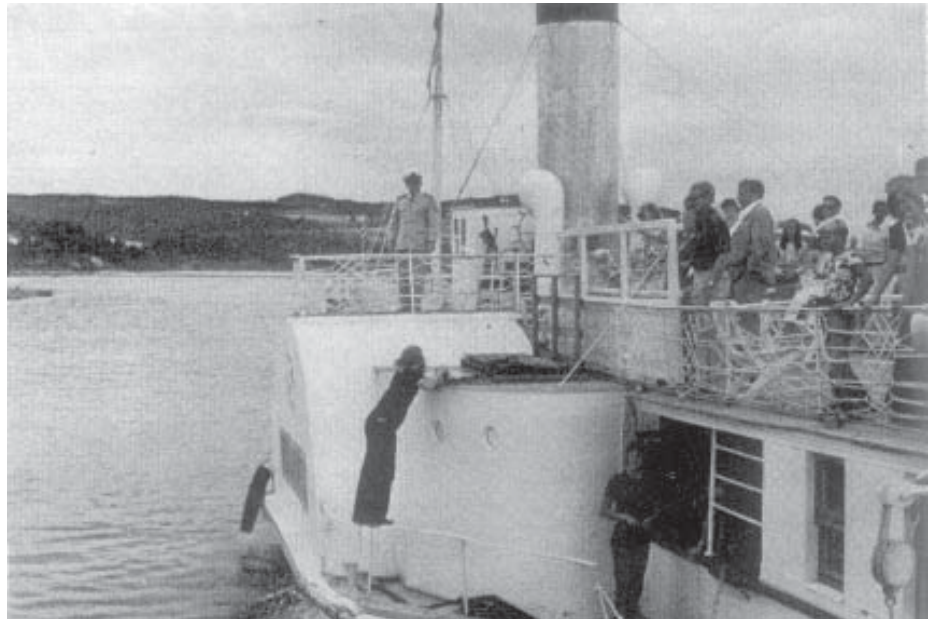


Fartøyvern i stampesjø

Fartøyvern etter antikvariske prinsipper er et vanskelig fag. Som regel er mange parter involvert i et restaureringsprosjekt: I tillegg til fartøyeier også Riksantikvaren, Sjøfartsdirektoratet og flere departementer med sine krav. Partene representerer viktige interesseområder. Grunnlaget er med dette lagt for et problemfylt samarbeid. Det ga årsmøtet eksempler på.

Riksantikvaren forvalter og fordeler de tildelte midler avsatt på statsbudsjettet. For 2004 var søknaden om tilskudd til fartøyvern på ca. 88 mill kroner. Riksantikvaren fikk kun 19 mill. å dele ut. I følge årsmøtepapirene for 2004 ble disse midlene fordelt på 34 fartøyer etter søknad. I tillegg kommer så 3,5 mill. avsatt til de tre fartøyvernssentrene. Kravet fra Riksantikvaren for å komme med i betraktning er at restaureringen av fartøyet foregår antikvarisk forsvarlig, det vil si at fartøyet skal dokumenteres og restaureres tilbake til slik det så ut på et bestemt tidspunkt. Fartøyet vil dermed representere en viktig del av vår kulturarv (kystkulturen) lik landbaserte byggverk som for eksempel stavkirkene.

Utgangspunktet er greit, men så melder problemene seg: Hvem skal f.eks. ha det avgjørende ordet i om restaureringen gjøres korrekt?



UTEDO? På gamle hjudampere som «Skibladner» var klosettet gjerne plassert i tilknytning til utbygget rundt skovlene. Her var det plass som var vanskelig å utnytte og kloakken kunne sendes rett i sjøen. Det samme prinsippet ble også benyttet på de gamle jernbanevognene. Men det var dengang, det! (Foto: Boken om Skibladner av Yngvar Holm)

Fartøyvern er et forholdsvis nytt arbeidsområde for Riksantikvaren. Ressursene på dette området er langt fra tilstrekkelige hverken av personer eller kunnskaper. Faktisk er det slik at medlemmene i Norsk Forening for Fartøyvern (NFF) ofte har større faglige kunnskaper om gamle fartøyer, og foreningen vil dermed også kunne komme til å fungere som en slags «konsulent» for Riksantikvaren. Men i styret i NFF sitter representanter med eierinteresser i hvert sitt registrerte fartøy, som igjen konkurrerer om tilskudd til restaurering og drift! Styret kan dermed ikke sies å være nøytralt, så her er grunnlaget lagt for et spenningsfylt samarbeid.

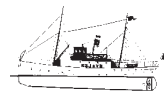
Hvor kommer så Sjøfartsdirektoratet med Skipskontrollen inn i

bildet? Etaten har ansvaret for at gjeldende regelverk for flytende fartøyer blir fulgt, spesielt er dette viktig ved passajertrafikk. Men nåværende regelverk skiller lite mellom nye og gamle fartøyer. Derfor får vi også slike merkelige pålegg som at «Skibladner» ikke får slippe ut ubetydelige mengder kloakk rett i Mjøsa. «Skibladner» har aldri hatt oppsamlingstank for kloakk så kravet er selvsagt uakseptabelt for Riksantikvaren. Plassen ombord er dessuten begrenset.

Hva så med den stakkars fartøyverner som strutter av energi etter å ta fatt på å restaurere vraket under presenningen. Klemte mellom parter som står steilt på sine symbolsaker, kan restaureringsarbeidet

fortone seg temmelig håpløst og ende i situasjoner som den vi opplevde på årsmøtet: Der fikk Sjøfartsdirektoratets representant virkelig kjørt seg. Godt støttet til talerstolen red han av ordstormen fra salen. Karakterestikker som arrogant holdning, forskjellsbehandling, mangel på forutsigbarhet gikk igjen.

En konklusjon etter dette årsmøtet må være at alle berørte parter må snakke bedre sammen, også på departementsnivå. Miljø-, finans-, og næringsdepartementet er alle involvert i restaureringen, så sant fartøyet skal bevares gjennom bruk på kulturhistorisk riktig måte og ikke ende opp som et husbåtvrak. Og samarbeidet må resultere i klare retningslinjer og et nytt regelverk for fartøyvern.



Årsmøtet i Norsk forening for fartøyvern

Dette er Riksantikvaren...



MEDLEMSFARTØYER: På havna i Ålesund lå under årsmøtet flere veteranfartøyer. Her er to av dem: Bak «Bilfergen». Det første spesialfartøyet i landet for frakting av biler. Bygget i Hardanger i 1921 til A/A Aalesund Færgeselskab. Kondemnert av Skipskontrollen i 1972 og overtatt av Sønderled Veteranskipsklub i 1975. Foran kutteren «Heland» fra 1937. Bygget til familien Røssvik for fiske- og småhvalfangst i Nordsjøen og helt opp til Island. Kutteren var aktiv under krigen med transport av agenter og flyktninger til Shetland. En rekke turer ble gjennomført med «Heland» og andre skøyter. Ble tatt ut farten i 1943 og erstattet av de tre amerikanske ubåtjagerne «Hessa», «Hitra» og «Vigra». Kondemnert i 1971, overtatt av Sunnmøre Museum som en typisk representant for fiskeflåten 1930 - 60.

«Riksantikvaren som offentlig embete ble opprettet i Norge i 1912 etter initiativ av Foreningen til norske Fortidsminneverkers

GLAD- MELDING

I innspurten med med bladet vårt (13. november) løper det inn en gladmelding fra NFF. Under behandlingen av statsbudsjettet for 2005 er det blitt lagt på 15 mill. kroner til fartøyvernet. Vi får tro at det skyldes sterkt påtrykk fra NFF og alle fartøyvernere. Vi venter på å få det endelig bekreftet.

Bevaring for å overvåke bevaringen og restaureringen av historisk og kunstnerisk verdifulle gamle bygninger og gjenstander som ikke ved kgl. res. 30. juni 1906 ble lagt under museenes varetekt». Sitat: Store norske leksikon, Kunnskapsforlaget.

Utdrag fra historien forteller at det var mot slutten av 1960-årene at det offentlige kulturminnevernet for første gang ga støtte til restaurering av et fartøy, og det var visstnok «Skibladner». En stadig voksende interesse i å ta vare på maritime kulturobjekter førte til at i 1982 ble fartøyvernet underlagt Miljødepartementet som

egen post, først i en prøveperiode på 3 år, senere som en fast ordning. Og i 1989 ble for første gang begrepet «verneverdig skip» innført i forvaltningspråket.

Som du skjønner er fartøyvernet en ung vernedisiplin i Norge. Før fartøyvernet kom i organiserte former ble gamle flytende fartøyer nærmest betraktet som vrakgods. Men sunket og liggende på bunnen ble interessen en helt annen for da kunne det dreie seg om marinearkeologi!

NFF ble forøvrig etablert i 1985 bl.a. etter ønske fra Miljødepartementet.



Årsmøtet i NFF

Anker uten feste

NFFs årsmøte gir god anledning til å ta opp praktiske og tekniske problemer i restaureringen. Viktige problemer blir løst, men kanskje ikke alltid på den måten den usikre fartøyverner hadde regnet med.

Under årsmøtet i Ålesund reiste en av representantene i salen seg opp med spørsmålet om hvor stort anker båten han representerte måtte ha. «Dette er et høyst viktig spørsmål som regnes ut etter regleboka», kunne underdirektør Arild Sætre i Sjøfartsdirektoratet saklig opplyse. Men spørsmålet avstedkom følgende muntre kommentarer fra møtedeltagerne:

«Det er viktig å bestemme seg i forkant om en vil heve ankeret igjen»
???

«Det er ikke så viktig å kunne heve det igjen. Det er ikke noe krav om å kunne ta det opp, men bare til å sette det ut», kunne den kyndige fortelle.

«Har du god råd så kan du jo bare la det gå», lød et annet råd.

Svaret likte slett ikke Riksantikvarens representant, Eivind Lande. Han spratt opp av stolen med følgende kommentar: «Kaste det gamle ankeret! Nei, det måtte en tenke nøye gjennom!

Det er ikke lett å si hvordan denne replikkvekslingen ville ende, så det var kanskje like godt at Riksantikvarens representant fikk den avsluttet.



«Jacob» - en sjekte fra Hvaler

Fra vår klinkervernn Trygve Larsen på Bredalsholmen i Kristiansand har vi fått tilsendt følgende artikkel: «Historien om ei sjekte fra Hvaler».

Artikkelen står i Agder Kystblad nr. 2 - 2004. Den blir for lang å referere, men vi tar med noen bruddstykker:

«Hei, jeg heter Jacob. I dag bor jeg på Bragdøya, og der blir jeg stelt av kystlaget. Jeg ble født på ei øy som heter Herføl utenfor Hvaler. Min byggmester heter Persen. Han bygde meg på eike kjøl og med furu skrog. Mine første minner er at jeg hadde spri seil, men en mann med navn Truls Hansen bygde meg om med gaffel rigg. Han likte

å seile meg, så vi hadde mange flotte seilas utafør Hvaler».

«Jacob» fikk senere påmontert en Seagull påhengsmotor til hjelp motstrøms i Glomma. Så overtok Terje Resell fra Fredrikstad båten, pusset og stelte «Jacob» i mange år før den havnet i Brekkestø på Sørlandet, og senere hos Karl O. Tønnesen i Gamle Hellesund.

Årene gikk og ny eier ble Ole Jakob Sødal. Riggen ble ombygget og ny kjøl påmontert.

HVALER_SJEKTA:

Med rødfarvet spriseil tar den lille sjekta fra Hvaler seg flott ut i skjærgården på Sørlandet. Bildet har vi fått tilsendt fra Ove Strand som også har gitt opplysninger til denne hyggelige historien. (Foto: Ove STRand)

«Jacob» forliste, havnet i fjærestenene og tatt på land. Bragdøya Kystlag overtok ansvaret og holder på med å restaurere båten til bruk igjen for hyggelige mennesker, «forteller» sjekta fra Hvaler til Ove Strand i Agder Kystblad.

-Jeg kjøpte sjekta i begynnelsen av 1970-årene. Familien hadde mye glede av båten de 5-6 årene vi eide den, sier Truls Hansen i en kommentar til artikkelen. Hansen husker at sjekta seilte godt. Den seilte helt opp til bryggeplassen på Isegran, men en gang holdt det på å gå riktig galt, forteller Hansen: -Det var på Herføl. Vi måtte forandre bryggeplass på grunn av været, men i farten klarte vi å seile rett inn i brygga ved en sint, gammel gubbe. Det viste seg at det var Person, så hadde bygget sjekta!

Takk...

Vi takker for økonomisk støtte som har gjort det mulig for oss å sende ut denne julehilsen. En spesiell takk til

Hvaler Gjestgiveri

... de fleste mennesker er glade i godeopplevelser...

Hvaler Gjestgiveri as - 1680 Skjærhalden Telefon: 69 37

82 00 Telefax: 69 37 82 90 Mobil 90 65 29 41

E-post: gjestgiveri@hvaler.frisurf.no www.hvaler-gjestgiveri.no

Bankkonto 1638 03 36433 Org.nr. 984 359 454 MVA

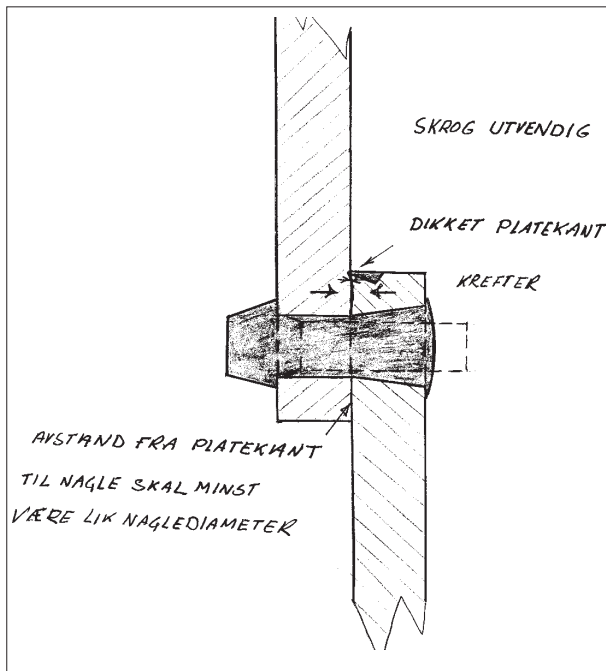


«Naglingen skal overalt trække Delene tæt sammen...»

Idealister har tatt vare på kunnskapen om det gamle faget klinking. Praktiske kunnskaper finner vi blant annet på Bredalsholmen i Kristiansand. Gode lærebøker i faget er det derimot vanskeligere å finne.

Yrkeslære for skipsbyggere av G.W.Steen fra 1958 peker seg ut med sin grundige

innføring i faget. Under oppryddingen på FMV ble det reddet en annen interessant bok på vei til

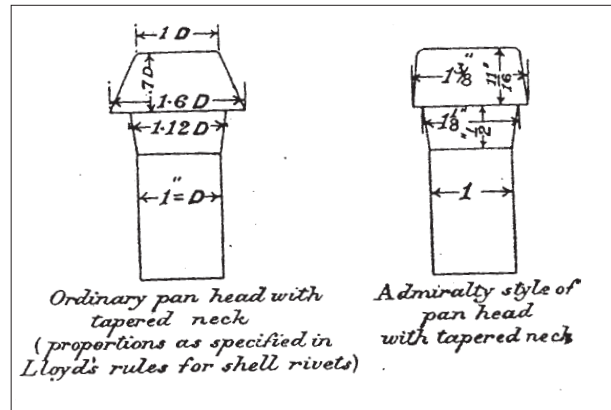


NAGLEFORBINDELSE:

Skissen viser en tenkt nagleforbindelse med de viktigste detaljene. Det er friksjonen mellom platene og dikkingen som først og fremst står for tettingen og ikke selve naglen. Diameteren på hullet lokkes, bores, i forhold til naglens diameter etter bestemte regler. Hullavstand og innbyrdes avstand mellom hullene samt avstand til platekant skal være jevn for å sikre god dikking og forenkle utførelsen av dikkingen. Forsenkingen (vinkel og dybde) i ytterste plate bestemmes av klassifikasjonsselskapets regler. På yttersiden skal naglen klinkes slik at den får et svakt buet hode og ikke ligger flatt med platen. Den ytterste platen dikkes (stukes) for å slutte tettere til platen innenfor. (Tegn: TL/CM)

avfallscontaineren. Det norske Veritas regler og bestemmelser for 1909 er ingen lærebok, men den gir et godt bilde på hvordan man vurderte styrke og konstruksjon for 100 år siden, altså rundt det tidspunktet da «Hvaler» ble bygget. Vi gjengir noen linjer fra boken. Her er faktisk mye kunnskap å hente.

Om nagling kan vi lese følgende: «Naglingen skal overalt trække Delene tæt sammen, saa at sælv den tynneste Kniv, brugt for Prøvning, ikke skal kunne føres imellem dem; Lokkegraden maa fjernes, før Delene passes sammen for Klinkning. Delene trækkes omhyggelig sammen med Skruebolter og Muttere, før Klinkningen begynder; mulige skjæve Huller maa



SKIPSNAGLER: Det finnes en mengde forskjellige nagletyper og dimensjoner avhengig av hvor naglen skal brukes. Trygve Larsen på Bredalsholmen har sent oss en skisse av skipsnagler etter engelske Lloyd's regler. Legg merke til at under hodet har den typiske skipsnaglen en konisk del. Dette gir bedre utfylling av hullet og det rette sylindriske partiet blir kortere. Det store hodet tetter godt mot platen og bidrar til god krymping under avkjøling fra rett oppvarmingstemperatur. (Tegn: LR)

ordentlig opbrosjes og forsænkes paa nytt om nødvendig, men maa ikke udkappes med Meisel eller dores utilbørlig. Naglen skal fylde Hullet fuldstændig, og dens Yderende i Yderklædningen paa intet Sted ligge under Pladens Flade, men derimot under Vandet have en liten Konvexitet».

Kvaliteten på naglen ble i 1909 definert slik: «Staal-Nagler skal være av speciel blød og strækbar Kvalitet. De skal have en Styrke mod Stræk af 25 til 30 Ton pr. Kvadrattomme med en Forlængelse af minst 25%, maalt på en Længde af 8 Gange Prøvestykkets Diameter».

En Besiktesesmand skulle «have Adgang til naarsomhelst under Arbeidstiden kunde besigte Bygningen». Klassifikasjonsselskapenes kontroll av arbeidet er viktig bl. a. når det er snakk om forsikring av fartøyet. Slik var det for hundre år siden og slik er det fortsatt.

Vi skal ikke gå dypere inn i temaet klinking. Men vi synes at det er viktig å informere litt rundt faget. Vi ønsker på denne måten å gi en bedre forståelse av hvilke problemer fartøyvernere står overfor når det er snakk om å ta vare på og praktisere det gamle faget.

God jul



ønskes alle venner av «D/S Hvaler». Hilsen redaksjonen

B

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

Nyhetsbrevets redaksjon
Christian Mohn (redaktør) tlf. priv. 69 31 92 33
Ottar Hval Blekken, tlf. privat 69 31 90 75
Torje Braadland, tlf. 915 31 073

Sydengen - brygge på spant

Under planleggingen av fastlandsveien i slutten 1960-årene var Sydengen sterkt i bilde som endepunkt. Veien skulle føres på bro over Skjelsbosund og til Sydengen. Tanken var så at fastlandsveien skulle gå videre med ferge til Skipstadsand. Ett av argumentene mot en slik løsning var de vanskelige isforholdene ved Sydengen.

Planen om å bygge fergeleie ved Sydengen ble ikke realisert. Det var bra for hvordan hadde det da gått med den spesielle bryggen som nå er der? Bryggen er nemlig bygget opp langs den ene spanterekken på den gamle seilskuten «Falcon».

Barken «Falcon» ble bygget i Trondheim i 1842 for Pelly & Co i Sarpsborg, men fra 1861

hjemmehørende i Fredrikstad. I 1887 ble «Falcon» nedrigget til lekter og slept til Hvaler og brukt til bryggefundament for dampskipsbryggen på Sydengen. Restene etter denne en gang så stolte seilskute er fremdeles synlig. På en portal over inngangen til bryggen står

forøvrig navnet «Falcon». Derfor går bryggen også under navnet Falcon brygge.

Bildet viser bryggen slik den så ut i midten av 1990-årene. Vi har vært ute og sjekket tilstanden nå og kan fortelle at her er små forandringer siden den gang bildet ble tatt:

kun navnet «Falcon» øverst på portalen er blitt friskt opp med hvit maling.

Sydengen var tidlige et travelt anløpsted for rutebåt. I skogen ovenfor ligger nå et forholdsvis nytt boligfelt. Bryggen er verdt et besøk. Den er i privat eie.



Styret i Stiftelsen D/S Hvaler

Stiftelsen D/S Hvaler ble etablert i 1993 for å ta vare på og gjenskape verdier knyttet til vår unike kystkultur. Restaureringen av passasjerbåten «Hvaler» er stiftelsens første og viktigste oppgave. Styret i stiftelsen består for tiden av følgende medlemmer:

Ottar Hval Blekken, stiftelsens leder
Jan H. Arntzen, styremedlem
Kjell Bothne, «
Christian Mohn, «
Tove Thøgersen, «
Eine Wiklund, «
Ulf Støa, venneforeningens representant



Stiftelsen D/S Hvaler

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

Til salgs...

Venneforeningen jobber med flere ideer for å få inn penger til restaureringsarbeidet. 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. 1250.
- ◆ Fargetrykk av Hvaler-kunstneren Arne Wærstad som viser «Hvaler» på vei inn til Bølingshavn. Pris kr. 900. ferdig innrammet.
- ◆ Fargetrykk av «Hvaler» etter et maleri av den kjente skipsportrettmaleren Mogens Skovborg. Pris kr. 600. 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