

Stiftelsen D/S Hvaler

Nr. 2

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

Desember 2001



Tok fagbrev på «Hvaler»s skorsten

Side 3



Småsmugling - en historie fra forbudstiden

Side 4

Postflagget til «Hvaler»

I forrige nummer av vår medlemsavis kunne du lese om «Hvaler» som postførende fartøy. Nå har vi gleden av å fortelle at «Hvaler»s postflagg for en tid siden rent tilfeldig dukket opp. Det er nå i stiftelsens eie, og vi ser frem til dagen det igjen vaier fra flaggstangen akter.

Det var Thor Petersen som hadde flagget. Han hadde fått flagget av en som tok vare på det i forbindelse med oppryddingen ombord da «Hvaler» gikk i opplag. Thor har hytte på Hvaler og følger interessert med i restaureringsarbeidet. Han

Forts. side 5



Postflagg: «Hvaler»s postflagg er nå i stiftelsens eie. Her overrekker Thor Petersen flagget til stiftelsens leder, Ottar Hval Blekken. Hva blir neste gjenstand fra «Hvaler» som dukker opp?

Maskinrom med få forandringer

Vi åpner døren til casingen og kaster et blikk ned i dypet. Det eneste som forteller oss at vi ser ned i maskinrommet på «Hvaler» er et tomt

Du husker sikkert vårt arbeid med den gamle motoren. Den kunne vi desverre ikke bruke. Men vi var heldige og fikk overta en tilsvarende

motor fra Sverige - en sylinder kortere. Det gir bedre plass i forkant av motoren. Denne plassen kan utnyttes til nytt utstyr som måtte kreves

maskinfundament. Men med tiden skal brumming fra dieselmotoren igjen fylle rommet som blir mest mulig lik det gamle i arrangement.

og ønskes.

Stiftelsens to «maskinroms Oler», ingeniør Ole Torp og maskinist Ole Jelstad,

Forts. side 5

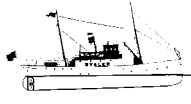
Tredekk uten kostbare detaljer

Se side 6



Tålmodig utålmodige

Vi såkalte «fartøyvernere» blir nok ofte av mange oppfattet som litt «snåle» og «smågærne» mennesker som kan finne på å kaste oss inn i restaureringsprosjekter som vi på forhånd må vite både blir langvarige, krevende og kostbare. Vi som driver stiftelsen D/S Hvaler er vel ikke noe unntak i så måte. Men vi har forsøkt å finne den gode balansen mellom det å være konstruktiv utålmodige for å løse tekniske problemer, skaffe nok penger, dugnadshjelp etc.... samtidig som vi vet at dette krever mye tålmodighet fra oss.



Noe av det som gjør at arbeidet med «Hvaler» fortsatt er morsomt og interessant er den stadig økende støtte vi får, ikke minst i form av et stadig økende antall venneforeningsmedlemmer. For et år tilbake talte venneforeningen 236 medlemmer. Nå er vi antagelig i ferd med å passere 300. Vi blir også flere som jobber dugnad på båten på onsdagskveldene, men også *der* er det plass til *mange* flere. Vi trenger frivillige til alt fra «å rydde og årne» til jobbing med stål og treverk og motor. Men det er viktig å understreke at man ikke behøver å være fagmann for delta. Vi har dyktige fagpersoner som veileder og instruerer. Det er også viktig og understreke at man ikke må binde seg opp over tid - all innsats er hjertelig velkommen. Vi kan love mange spennende oppgaver fremover etter hvert som vår handlingsplan skrider fremover. Og den kan vi fortsatt holde; sjøsetting av skroget i 2002, drift i 2003. Har du lyst og anledning - ta kontakt med oss.

For noen uker tilbake var en av våre frivillige på en ukers klinkekurs på Bredalsholmen fartøyvernensenter i Kristiansand. Dette viste seg å være både nyttig og viktig faglig påfyll og inspirasjon til vårt skrogarbeid. Klinking er faktisk et håndverk som har stått i fare for å bli borte. Tilfeldighetene ville så at vi på Seut samtidig fikk besøk av en nå godt over 80 år gammel, tidligere klinker. Han kan suplere med masse gode og spennende kunnskaper om dette faget. Det er svært inspirerende og morsomt at vi på denne måten ikke bare «bygger båt», men også tar vare på gammel, tradisjonell håndverkskultur. Det er jo også en viktig side ved stiftelsen D/S Hvalers målsetting. Som sagt - vi ønsker kontakt med mange flere av dere.



Stiftelsen D/S Hvaler ønsker alle sine støttespillere en god jul og et godt nytt år.

Ulf Støa

Hei alle venner!

Nå nærmer det seg slutten av året og restaureringen går fremover. Vi har lagt et travelt år bak oss med arbeid på både skrog og maskineri. Det meste av dugnadstiden har forøvrig gått med til å fjerne gammel ballast bestående av sement. Styret takker alle som har vært med på dugnaden så langt. Uten dere hadde vi ikke vært der vi er idag. Har du lyst til å gjøre en innsats, stor eller liten, så ta kontakt. Vi har fortsatt behov for flere innsatsvillige på forskjellige områder.

Travelt har det også vært for Eivind Wiklund som holder orden på medlemslisten. Siste oppdatering pr. 30.10.01 viser en stor tilvekst av nye medlemmer. «Hvaler» hadde ved nevnte tidspunkt hele 299 registrerte venner, ifølge Eivind. Litt av en «fan club» for en sjøens veteran! Vi har plass til mange flere, så verv iveri!

I året som nå er gått har vi også vist «ansikt» utad. Vi hadde stand på Glommafestivalen. Men resultatet av denne innsatsen i solsteken må vi kunne karakterisere som skuffende. Vi vil nok vurdere sterkt om vi skal delta neste år. Langt bedre var derimot oppslutningen under trebåtfestivalen på Skjærhalden. Nye medlemmer ble tegnet og bilder solgt. Vi var også tilstede i Hvaler Rådhus i påsken under «åpent hus» med godt resultat. Representanter fra stiftelsens styre har dessuten vært aktive

med kaserivirksomhet.

Er du interessert i informasjon om «Hvaler» kan vi forøvrig henweise til to transportable sett av utstillingstavler. Det ene settet befinner seg på Skjærhalden, i Rådhuset eller i Kornmagasinet. Kontakt Kjell Bothne. Det andre settet er i Fredrikstad Museum på Isegran. Du kan selvfølgelig også kontakte styret direkte og få spesialomvisning på Seut.

Vi håper også at du har nytte og glede av vår informasjonsavis. Avisen er ett av bindeleddet mellom stiftelse og «Hvaler»s mange venner og støttespillere. Her har du muligheten til å ta opp spørsmål og saker av allmenn interesse, så nøl ikke hvis du har noe på hjertet!

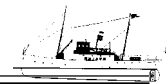
Takk til dere alle og god jul. Håper vi sees på nyåret!

Til deg venn av «Hvaler»

Du er skapende, men det krever mot, tid. Tid som må prøves om og om igjen. Å skape er så mye, skjønner du. Så smertende vondt så himmelsk herlig. Så fjernt annerledes så forvirrende ufullstendig. Av og til banker døden på. Men livet kan også åpne seg.

Gsb.

Ulf Støa
leder av venneforeningen



Tok fagbrev på skorstenen

-Veldig hyggelig og positivt at skorstenen har verdi for noen, og at den blir tatt vare på og ikke solgt som skrapjern! Otto Ottosen blir rent øm i blikket når han berører klenodiet. I 1986 tok han fagbrev som platearbeider. Og arbeidsoppgaven var nettopp å restaurere skorstenen til gamle «Hvaler».

Otto måtte innrømme det til slutt da vi kontaktet ham over telefonen: Står den på Seut?. Jo, det kunne være artig å se skorstenen igjen. Ikke bare fordi han tok fagbrevet som platearbeider på skorstenen i godt voksen alder, men også fordi det var et helt spesielt prosjekt. Dessuten var prøvenemda i sterk tvil om de i det hele tatt kunne godta Ottos bakgrunn. Han hadde nemlig yrkeserfaring som noe så uvanlig som lastebilpåbygger, det vil si han bygde lasteplan, styrehus og annet påbygg til lastebiler.

Den gamle skorstenen Til «Hvaler» hadde av en eller annen grunn som Otto ikke er helt sikker på havnet på AMO-senteret i Fredrikstad til restaurering. Vår dokumentasjon kan imidlertid fortelle skorstenen ble bragt til AMO-senteret i forbindelse med et forsøk på å få «Hvaler» i drift igjen. I 1986 lå båten ved Jernbanebryggen og Peter G. Zwilgmeyer, rektor ved Østfold Maritime Skole, sto som eier av båten ifølge reportasje i Fredriksstad Blad 14.12.87. Som vi også vet lyktes ikke dette forsøket, og «Hvaler» ble tatt på land på FMV der den ble stående til nåværende stiftelse etablert i 1993 fikk den til Seut. Det var i 1996.

Vi vender tilbake til Otto og skorstenen: Det viste seg ved inspeksjon at noe av den gamle utstyret fortsatt kunne brukes, for

eksempel er lydempere i skorstenen og de to luftrørerne, «soppene», til maskinrommet originale deler. Men selve skorstenen måtte bygges ny. Dessuten ble deler av skylight bygd nytt, forteller Otto.

-Jeg brukte den gamle skorstenen som modell, lagde maler og satt opp arbeidstegning til en skorsten akkurat lik den gamle. Det var et interessant, men uvanlig arbeid, sier Otto som dengang ikke kunne tenke seg hvilken betydning arbeidet hans skulle komme til å få. Skorstenen til Otto har Stiftelsen blant annet annet brukt som kjennemerke under Glommafestivalen. Nå står den, riktignok noe skitten, men gul, blå og hvit og lyser opp i verkstedhallen på Seut.

Otto Ottosen fikk i alle fall sitt fagbrev som platearbeider. Han har forøvrig også jobbet noen år på Seutelvens Verksted for et utleiefirma, men nå er han pensjonist. Og fritiden går med til noe så fjernt fra gamle fartøyer som modellflybygging. Motorer og modellfly er den store interessen, men den ny-gamle dieselmotoren til «Hvaler» falt tydeligvis i smak: -Jeg kommer tilbake når den skal startes, sier den travle og hyggelige pensjonist - opprinnelig fra Bergen!



Gjensyn: Otto Ottosen syntes det var hyggelig å se igjen skorstenen til «Hvaler». Han lagde den til fagprøven som platearbeider i 1986.

27 000 ganger

Visste du at kaptein Rolf Schrader har ført «Hvaler» tur og retur Fredrikstad - Hvalerøyene 27 000 ganger?

Siste gang i 1963. Da gikk han over til å føre Hvalerfergen 2. 17. juli står imidlertid Schrader ved roret i «Hvaler» på ny. Da skal båten gå fra Fredrikstad til Herføl for å markere 75 års jubileet til postkontoret der ute. -Jeg gleder meg sier, Schrader til Demokraten.

Dette kunne du lese i Demokraten 22. mai 1982 i et intervju. Rolf Schrader var tredje generasjon Schrader ombord og han gikk gradene fra fyrbøter og billettør til kaptein. Vi skulle tro at han ble godt kjent på ruten etterhvert.



«Småsmugling»

I disse tider med stor svenskehandel kan det være verdt å huske på at handel over grensen ikke er noe nytt fenomen. I alle år har nordmenn reist til Sverige for å handle varer som ikke har vært å få tak i her, eller vært billigere på den andre siden av grensen. I kjølvannet av denne handelen forekom det også smugling - som spritsmuglingen i forbudstiden. Denne historien som reklamemannen Tormod Ulleberg her forteller har vi sakset fra Fredriksstad Blad 3. sept 1988.

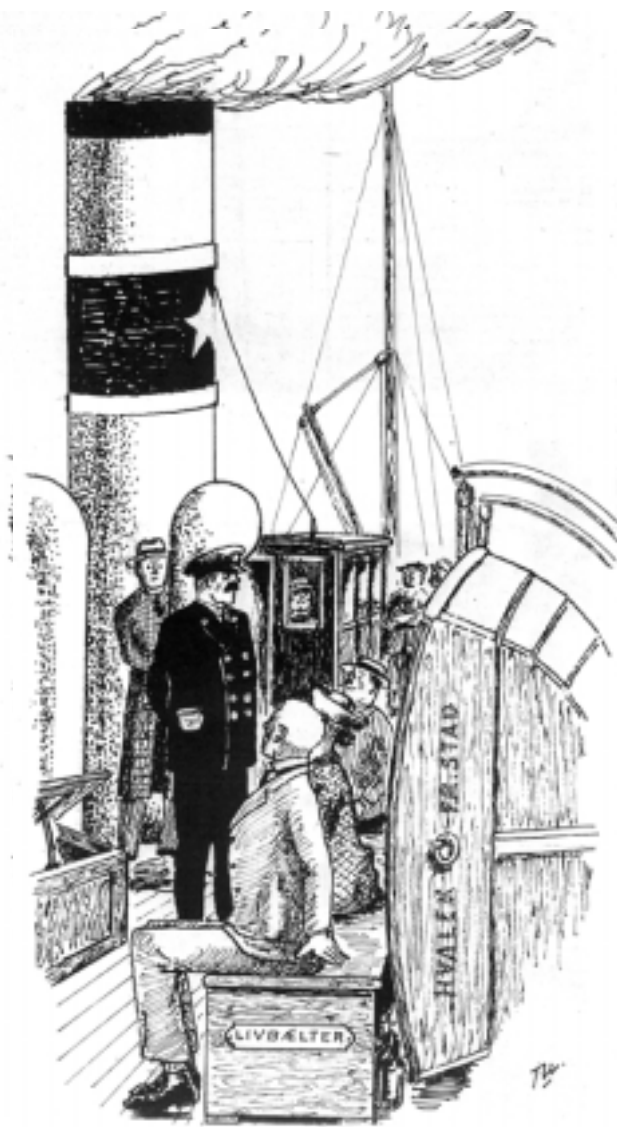
Vi befinner oss en gang i mellomkrigstiden. Sommerferien er slutt og «Hvaler» er full av feriefolk på hjemtur fra Strømstad. Vi lar Ulleberg fortelle:

«Naturligvis har mange av dem gjort sine innkjøp. De mest «reisevante» gikk taktisk tilverks, kom ombord godt før avgang og betrodde sine innkjøp på listelig bortgjemte steder på båten. Således var livbeltekassene sterkt benyttet.

Det bega seg så at båten var kommet ut i Långørennan og på fordekket sto en tykkfalle, eldre dame. Der befant også en liten gutt seg. Han lekte med en trebåt som han trakk i en hysing utenfor skipssiden. Trett av leken dro han

plutselig sin båt opp og slengte den over rekka så makeløst uheldig at den deiset inn midtskips på damen. Man hørte et sårt hvin, hørte lyden av glass som var knust og under damens kjolekant rant det ned på dekket flaskeskår og adskillig fluidum. Damen hadde med respekt å melde fortøyd en forbuden flaske mellom bena - et hjemmested av finurligste art og om enn sikkert mot vaksomme tolderøyne, så allikevel ikke trygt for smågutter med lekebåt.»

Småsmugling kaller Ulleberg dette. Dengang som nå gikk det sport i å lure tolleren, og smuglevarene i mellomkrigs- og forbudstiden var for det meste som nå - sprit.



Tolleren kommer! «Så sitter man der på livbeltekassen i sitrende spenning og håper på...» (Tegn: Tormod Ulleberg)

Seut Maskinverksted & Selskapslokale

Er du lei av å ha medlemsmøte i det gamle klubblokalet? Gambrinus Borgølets venner ønsket en forandring og tente på ideen med å ha medlemsmøte i stiftelsens maskinverksted. -Vi var veldig skeptiske, men syntes ideen var spennende da den ble lansert av en av medlemmene, sier president i foreningen, Dag Mikkelsen. Rundt 30 medlemmer møtte opp til pølser og øl sponset av Borg Bryggerier på Seut og flere hadde meldt sin ankomst, men var nok blitt forhindret.

Dag Mikkelsen kan også fortelle at tilbakemeldingen fra medlemmene har vært veldig bra, så bra at arrangementet kanskje blir gjentatt. Han

nøler derfor heller ikke med å anbefale andre foreninger og klubber å gjøre det samme. Men betingelsen er at medlemmene er interessert i gamle båter og fartøyvern, mener Mikkelsen.

Vi i stiftelsen synes også at det var hyggelig å ha en så positiv og interessert gjeng på besøk. Vi synes det er viktig å kunne informere venner og andre interesserte om hvordan det går med arbeidet på «Hvaler», og dette er en av kanalene å benytte. Så ta kontakt hvis du tenner på ideen. Stiftelsen stiller mannsterkt opp, arrangerer omvisning og forteller om arbeidet med båten.



Maskinrom-

Forts. fra side 1

samarbeider i å utruste maskinrommet. Noe gammelt utstyr har vi, men en del må nok også skaffes, nytt eller brukt.

Ingeniør Ole tegner maskinrommet på data mest mulig i overensstemmelse med det gamle arrangementet og nåværende regelverk som vi må følge. En kloakktank og en ferskvannstank må bl.a. inn i dobbeltbunnen. I «Hvaler»s glansdager kunne man sende rett til sjøs alt fast og flytende fra toalettene, det kan man ikke nå lenger av miljøhensyn!

Andre viktig punkt er ny varmtvannskjel og nytt strømopplegg. Det var tidligere på 110 volt likestrøm. Det er litt usikkerhet om hva vi skal gjøre her. Det mest aktuelle er vel å gå opp til 220 volt vekselstrøm. «Hvaler» hadde tidligere stømgenerator drevet av hovedmotoren. En bedre løsning vil være å sette inn en separat strømgenerator og tilpasse batterikapasiteten. Det er det plass til. Da vil vi også være uavhengig av «landstrøm», forklarer maskinist Ole. Det er mange hensyn som må tas. «Hvaler» skal godkjennes for trafikk og fungere godt til sitt bruk. Riksantikvaren vil vel også ha et ord med i laget.

Ingeniør Ole synes at det er artig å jobbe med maskinrommet til gamle «Hvaler», og han ser frem til å komme så langt at han kan begynne med å tegne rørarrangementet: -Skulle bare hatt litt bedre tid!, beklager han. Maskinist Ole er stadig innom maskinverkstedet vårt på Seut og jobber sammen med maskinist Jan når han er hjemme fra Nordsjøen.

Postflagget et skjeldent fenomen

Forts. fra side 1

forteller at han egentlig ikke har noen interesse av å ha flagget, og da stiftelsen gikk ut og etterlyste gjenstander fra gamle «Hvaler», fant han ut at han ville overlate det til stiftelsen. En fornuftig tanke, og vi er meget glade for å ha dette verdifulle flagget.

Postflagget er verdifullt fordi det er et nasjonalsymbol og i maritim sammenheng et sjeldent fenomen. I Sjøfartsmuseets årbok for år 2000 skriver museets direktør Bård Kolltveit om postflagget og at det «såvidt vites bare er Danmark, Norge og muligens Island som praktiserer denne flaggbruk til sjøs».

Kolltveit forteller at både amerikanske og andre passasjerer

ombord i norske fartøy høylytt i årenes løp har kommentert det rare flagget med krone og «POST» i et hvitt felt i midten. Følgende historie, ordspillet som Kolltveit muligens tror kan være oppdiktet, er en god illustrasjon på dette:

«Say what kind of flag is up there?» spurte en amerikansk passasjer en av styrmennene på et norsk cruiseskip.

«The flag of Norway, sir,» var svaret.

«OK, but what do the letters POST, stand for?» «It's the Norwegian mail flag.»

«Oh, really? How about Norway's female flag?»

Skip som fører post er som regel skip i regulær rute- og linjefart. Regelmessige seilinger var en forutsetning for posttransport og det førte både

fordeler og prestisje med å føre post.

Postflaggets interessante historie skal vi ikke komme nærmere inn på her. Vi skal bare kort nevne at det norske postflagget er blitt oppfattet og brukt som et maritimt nasjonalsflagg på norske ruteskip både hjemme og ute.

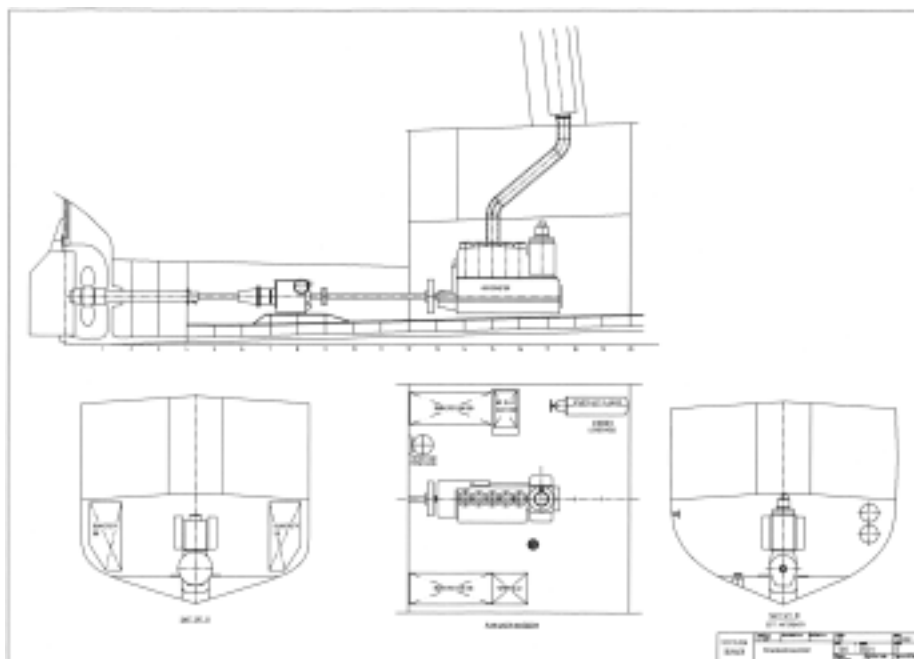
Postflagget var norsk linjefarts adelsmerke, brukt av omtrent alle norske linjerederier. Nå ser vi det først og fremst på norske cruiseskip og på Hurtigruten. Som en del av vår maritime kulturarv føres det også av veteranskip med bakgrunn i norsk rutefart, som for eksempel «Børøysund».

Nå skjønner du hvorfor det er så viktig for oss å få tilbake «Hvaler»s gamle postflagg.

Bl.a. varsler de to maskinistene snart «trekking» av propellakselen og sjekk av hylselager.

Vi synes også at det er hyggelig med alle som viser sin interesse for den gamle motoren og arbeidet med å sette den i stand. Det er

stadig venner av «Hvaler» som stikker innom Seut og får informasjon om arbeidet både på motor og skrog.



Maskinrommet. Slik ser det foreløpige arrangementet ut. Den «nye» motoren er tegnet inn. Den gir bedre plass i forkant som kan utnytted. Propellaksel og gear er det samme som før. (tegning: Ole Torp)

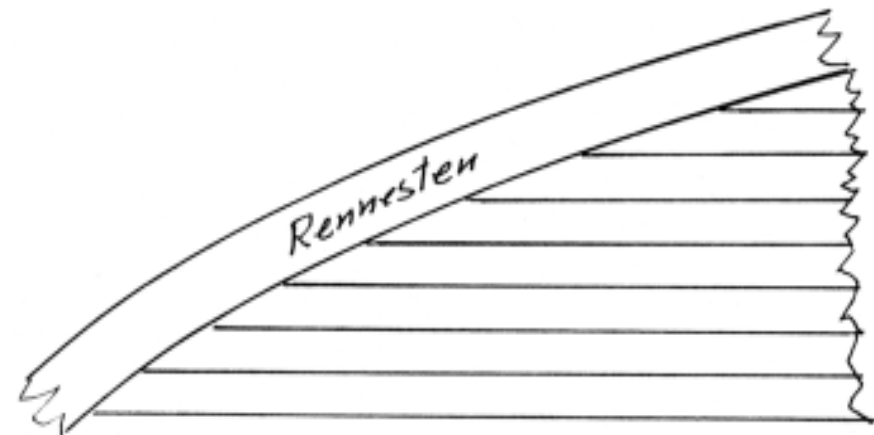


Tredekk uten kostbare detaljer

Arbeidet med skroget er nå kommet langt. Vi er også igang med en kvalitetsvurdering av tredekket. Det store spørsmålet er om vi kan bruke noen av de gamle dekksp plankene, eller om vi må legge helt nytt dekk. Vi merker oss også enkelte detaljer ved tredekket som kvalitetsmessig avviker fra den beste maritime byggeskikk.

Når vi studerer tredekket nøyere får vi igjen en bekreftelse på at «Hvaler» er enkelt bygd uten de store kostbare konstruksjonsdetaljene. Dekket ligger f.eks ikke oppå noe ståldekk som ville gi større stivhet til dekket og bedre isolasjon mot vanngjennomtrenging, kulde og varme.

Dekksbordene varierer i



Dekksbord

Enkel løsning: Her ser du to forskjellige måter å utføre avslutningen mot rennestenen. På «Hvaler» er dette gjort enkelt med endeveden rett mot rennestenen. En enkel og rimelig løsning, men ikke spesielt gunstig mot råte og rust.

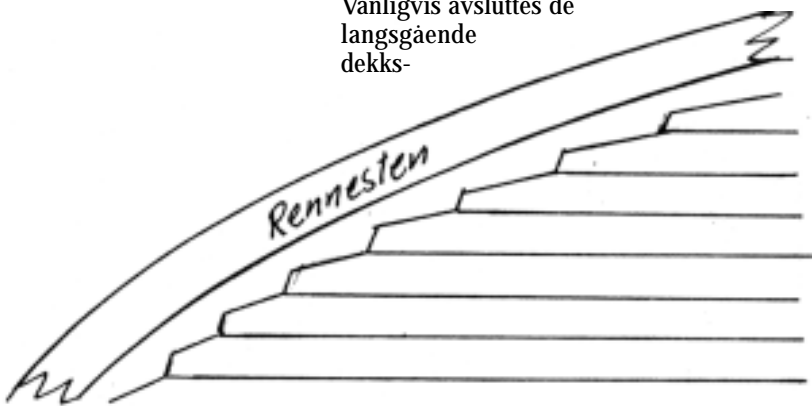
bredder alt etter hvor vi befinner oss i båten, men er for det meste målt ca. 4 tommer brede. Det bekreftees også i klassetegningen fra 1892 og er etter reglene. Det vi imidlertid merker oss mest er dekkbordenes avslutning mot rennestenen, luker og andre gjennomgående konstruksjonsdetaljer. Vanligvis avsluttes de langsgående dekk-

bordene mot et randbord inntil rennestenen. Tilsvarende tverrgående randbord legges også mot gjennomgående konstruksjonsdetaljer som luker og lufterør. Dette er fordi bordender mot stål har lett for å råtne og danne rust. Mot rennestenen felles

detaljer på dekket. Dette er ikke spesielt gunstig mot råte, rust og vanngjennomtrengning, og kan følgelig stille større krav til drifvingen av nater og skjøter.

Vi merker oss også at dekkbordene av furu er faset i hjørnene i underkant mot innredningen. Dette blir gjort for at naten mellom bordene skal bli jevnest og penest mulig. Spesielt blir dette gjort der dekket ned mot innredningen ikke er panelt, men synes.

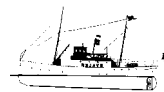
Som du skjønner så er det mange hensyn å ta når vi skal til med å legge dekket. Det er viktig at det blir fagmessig riktig gjort og samtidig i overensstemmelse med slik det var tidligere. «Hvaler» har i sin vennekrets mange kunnskapsrike og dyktige områder. Vi regner med å komme tilbake i neste nummer med mer stoff om tredekket. Nå må vi først ut å lete etter egnede materialer. Og til et skipsdekk kan man ikke bruke hva som helst av furubord.



Dekksbord med randbord

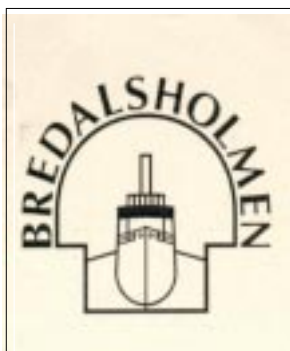
Dekk etter G.W. Steen

Denne tegningen viser dekkbordene og vaterbordet/randbordet. Spissen er kappet og felt inn i randbordet. Dette er en bedre, men også mer kostbar løsning. (Prinsippskisse etter G.W. Steen: Yrk



Birger på rett kurs

Sjefsklinker Birger har vært på kurs. En uke har han tilbragt på Sørlandet for å perfektionere seg i klinkingens finesser. Den dyktige fagarbeider er en viktig mann i arbeidet med å få «Hvaler» på vannet.



Presentasjon. Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernssenter presenterer seg i brosjyre med denne logoen.

Da vi i stiftelsen fikk tilbud om å delta på klinkkurs ved Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernssenter i Kristiansand, var vi ikke i tvil. Birger Carlsen pakket sekken og dro på en ukers kurs til Sørlandets hovedstad.

Bredalsholmen er ett av tre nasjonale fartøyvernssentra i Norge. Her har man bygd opp stor ekspertise i restaurering av gamle jern- og stål-fartøyer. Senteret var tidligere en del av Kristiansands Mekaniske Verksted, ble vernet som kulturminne i 1990 og nasjonalt fartøyvernssenter fra 1996.

Ett av virksomhetsområdene er å drive utdanning i gamle håndverksfag, som kurs i klinking. Birger kom etter endt kurs hjem med bare positive erfaringer fra oppholdet. - Kurset var veldig omfattende. Vi lærte om skipets konstruksjon og å lese tegninger i tillegg til praktisk klinkarbeide, forteller Birger, og

han er glad over å kunne slå fast at det vi til nå har gjort på «Hvaler» er riktig. En helt annen sak er at vi har arbeidet tungvint. Klinkingen kan gjøres mye raskere med blant annet å bygge opp et stativ til klikkhammaren og å bruke «trykkluftmothold». Vi har også god grunn til å være fornøyd med forholdene på Seut. Vi er faktisk bedre utrustet med klinkutstyr og har langt gunstigere arbeidsforhold enn man har på Bredalsholmen. Der jobbes det utendørs i dokken under et primitivt lettak og med dårlig utstyr.

Med effektiv jobbing burde det være mulig for et klinkelag på 3-4 mann å slå inn 30-40 nagler på en kveldsdugnad. Med to lag kan det bli en del nagler bare på kveldstid, mener Birger.

Klinking er en helt spesiell teknikk i å binde sammen plater. Kunnskaper er på vei til å dø ut. Dette gjelder ikke bare praktiske kunnskaper, men også teoretiske. Visste du for eksempel at det er den tette og gode kontakten mellom platene skapt av naglene som holder fartøyet flytende. Altså ikke bare selve nagleforbindelsen, som mange tror. Og uten dikking og drev i plateskjøtene, vil ikke «Hvaler» kunne holde seg flytende. Derfor er det av avgjørende betydning at naglen har den rette temperatur og er slått riktig i platen.

Sjefsklinker Birger har kunnskapene. Ved hjemkomsten glødet han etter å komme igang igjen med klinkingen!



Hvaler og Hvalerbåtene

Fredriksstad Blad hadde i sommer på leserbrevsiden en fargerik, laaang miljøskildring fra Skjærhalden før krigen. Skildringen er på frodig dialekt. Signatur Aquarius. Vi har sakset et utdrag passende til årstiden. God fornøyelse!

Rutebåtene sø,
døm var pulsår på Hvaler.
Før fastlandsveien kom
og gjorde slutt på savn og kvaler.
Og når disse båtene kom ifra by'n
var de med lys og lanterner,
for hvalerær et syn

Det var den tida da vi gikk
hver vinterkveld
te bryggæ og te båten
når da'n var på hell.
Der sto vi å ventæ i blåst og i snø
te hvalerbåten kom ifra
Fredrikstad, sø.

Det var alltid de samme
som sto der å glante
når båten la innte sänn
som vi var van'te.
Først slengte stormann
trossæ på land,
og dernest en landgang
og skipsklokkæ klang.

Så tuslæ de reisæne i land litt om litt,
mens poståpnær Høegh
og hver kjøpmann fikk sitt.
Og etter e stønn
bakkær båten fra bryggæ,
og borte er båten og lyset og hyggæ.



Eikestamme i gave til «Hvaler»

Løv og annet nedfall er noe Svein Bjerke ikke vil ha rundt hytta si. Derfor måtte et stort eiketre i bakken. -Sønnen min og svigerfar felte det i påsken, forteller Bjerke. Og deler av treet har han gitt til stiftelsen og restaureringsarbeidet med «Hvaler».



Solid stamme: Denne eikestammen oppsporet Ole Jelstad hos en venn av seg. Nå har stiftelsen overtatt den til bruk i restaureringsarbeidet.

Stammen veier omkring 2,5 tonn, tror Bjerke. Da gikk i alle fall alarmen på bilkranen. Mye bra materiale skulle det derfor være i stammen. Nå ligger den hos Byggmakker Huseby til lagring og tork. Senere skal den sages opp til brukbare materialer. Hva slags materiale kommer vi til å ta avgjørelse på senere. Eik er i alle fall et verdifullt båtmateriale. Under seilskutetiden ble eika voldsomt beskattet, spesielt på Sørlandet.

Eika «vår» sto faktisk i fare for å havne hos en båtbygger på Vestlandet, men Ole Jelstad som i mange år har seilt sammen med frysemaskinist Svein Bjerke oppdaget stammen da han var på hyttebesøk hos sin venn. Han fikk

overta den på vegne av stiftelsen. Betingelsen var at vi hentet den. Et annet alternativ var å sage stammen opp til ved, men det hadde vært for galt syntes Bjerke.

Nå ligger altså stammen hos Huseby. Der har man foretatt en rask kvalitetsvurdering og funnet ut at den ikke er spesielt tettvokst, men likevel av bra kvalitet. Stammen er drøye fem meter lang og på Huseby foreslår man å dele stammen slik at den beste delen utgjør 2,7 meter. Denne delen er veldig bra uten kvist og kan f.eks. gi fire 2x4 tommers bord. Den andre delen kan gi bord av noe mindre dimensjon da det her finnes kvist.

Eikestammen lagres til våren eventuelt et annet passende tidspunkt og bearbeides videre.

Fredriksstad-Hvaler Dampskipsaktieselskab			
Sommerrute 1934.			
fra og med 16. Juni.			
D/S «Hvaler». Mandag, Tirsdag, Onsdag, Torsdag, Fredag, Lørdag.		D/S «Vestero». Mandag, Onsdag, Fredag, Lørdag.	
Kil avg. kl. 2.15, ank. kl. 11.00	Kil avg. kl. 2.15, ank. kl. 11.00	Nord avg. kl. 9.15, ank. kl. 11.15	Nord avg. kl. 9.15, ank. kl. 11.15
Sjø avg. kl. 9.00, ank. kl. 11.40	Sjø avg. kl. 9.00, ank. kl. 11.40	Nygard avg. kl. 1.00, ank. kl. 11.00	Nygard avg. kl. 1.00, ank. kl. 11.00
Overgangssted avg. kl. 9.25, ank. kl. 11.10	Overgangssted avg. kl. 9.25, ank. kl. 11.10	Hvaler avg. kl. 7.00, ank. kl. 10.30	Hvaler avg. kl. 7.00, ank. kl. 10.30
Skjærhalden avg. kl. 1.00, ank. kl. 11.30	Skjærhalden avg. kl. 1.00, ank. kl. 11.30	Skjærhalden avg. kl. 7.15, ank. kl. 10.45	Skjærhalden avg. kl. 7.15, ank. kl. 10.45
Sjø avg. kl. 7.30, ank. kl. 11.00	Sjø avg. kl. 7.30, ank. kl. 11.00	Hvaler avg. kl. 7.30, ank. kl. 10.45	Hvaler avg. kl. 7.30, ank. kl. 10.45
(Årstad p. o.) avg. kl. 7.50, ank. kl. 11.40	(Årstad p. o.) avg. kl. 7.50, ank. kl. 11.40	Sjø avg. kl. 9.15, ank. kl. 11.45	Sjø avg. kl. 9.15, ank. kl. 11.45
Korsfarsund avg. kl. 8.00, ank. kl. 11.50	Korsfarsund avg. kl. 8.00, ank. kl. 11.50	Fredriksstad avg. kl. 9.15, ank. kl. 11.00	Fredriksstad avg. kl. 9.15, ank. kl. 11.00
Sjø avg. kl. 8.15, ank. kl. 11.00	Sjø avg. kl. 8.15, ank. kl. 11.00		
Fredriksstad ank. kl. 9.30, avg. kl. 11.00	Fredriksstad ank. kl. 9.30, avg. kl. 11.00		

STRØMSTAD-MUTEN.			
Torsdag og Søndag			
Fredriksstad avg. kl. 9.00, ank. kl. 11.15, avg. kl. 11.30	Fredriksstad avg. kl. 9.00, ank. kl. 11.15, avg. kl. 11.30	Fredriksstad avg. kl. 9.00, ank. kl. 11.15, avg. kl. 11.30	Fredriksstad avg. kl. 9.00, ank. kl. 11.15, avg. kl. 11.30
Kil avg. kl. 9.15, ank. kl. 11.30	Kil avg. kl. 9.15, ank. kl. 11.30	Kil avg. kl. 9.15, ank. kl. 11.30	Kil avg. kl. 9.15, ank. kl. 11.30
Sjø avg. kl. 9.30, ank. kl. 11.45	Sjø avg. kl. 9.30, ank. kl. 11.45	Sjø avg. kl. 9.30, ank. kl. 11.45	Sjø avg. kl. 9.30, ank. kl. 11.45
Overgangssted avg. kl. 11.15, avg. kl. 11.30	Overgangssted avg. kl. 11.15, avg. kl. 11.30	Overgangssted avg. kl. 11.15, avg. kl. 11.30	Overgangssted avg. kl. 11.15, avg. kl. 11.30

D/S «Kirkeo».			
Mandag, Onsdag, Torsdag, Lørdag			
Kil avg. kl. 9.15, ank. kl. 11.00	Kil avg. kl. 9.15, ank. kl. 11.00	Kil avg. kl. 9.15, ank. kl. 11.00	Kil avg. kl. 9.15, ank. kl. 11.00
Sjø avg. kl. 9.30, ank. kl. 11.15	Sjø avg. kl. 9.30, ank. kl. 11.15	Sjø avg. kl. 9.30, ank. kl. 11.15	Sjø avg. kl. 9.30, ank. kl. 11.15
Overgangssted avg. kl. 9.45, ank. kl. 11.30	Overgangssted avg. kl. 9.45, ank. kl. 11.30	Overgangssted avg. kl. 9.45, ank. kl. 11.30	Overgangssted avg. kl. 9.45, ank. kl. 11.30
Sjø avg. kl. 10.15, ank. kl. 11.45	Sjø avg. kl. 10.15, ank. kl. 11.45	Sjø avg. kl. 10.15, ank. kl. 11.45	Sjø avg. kl. 10.15, ank. kl. 11.45
Fredriksstad avg. kl. 11.00, ank. kl. 11.30	Fredriksstad avg. kl. 11.00, ank. kl. 11.30	Fredriksstad avg. kl. 11.00, ank. kl. 11.30	Fredriksstad avg. kl. 11.00, ank. kl. 11.30
Overgangssted avg. kl. 11.15, avg. kl. 11.30	Overgangssted avg. kl. 11.15, avg. kl. 11.30	Overgangssted avg. kl. 11.15, avg. kl. 11.30	Overgangssted avg. kl. 11.15, avg. kl. 11.30

Lørdag Aften			
Arg. fra Fredriksstad kl. 11.30			
Akt. Skjærhalden kl. 11.15	Akt. Skjærhalden kl. 11.15	Akt. Skjærhalden kl. 11.15	Akt. Skjærhalden kl. 11.15
Sjø kl. 11.30	Sjø kl. 11.30	Sjø kl. 11.30	Sjø kl. 11.30
Korsfarsund kl. 11.45	Korsfarsund kl. 11.45	Korsfarsund kl. 11.45	Korsfarsund kl. 11.45
Fredriksstad kl. 12.00	Fredriksstad kl. 12.00	Fredriksstad kl. 12.00	Fredriksstad kl. 12.00

Søndag			
Arg. fra Fredriksstad kl. 11.30			
Akt. Skjærhalden kl. 11.15	Akt. Skjærhalden kl. 11.15	Akt. Skjærhalden kl. 11.15	Akt. Skjærhalden kl. 11.15
Sjø kl. 11.30	Sjø kl. 11.30	Sjø kl. 11.30	Sjø kl. 11.30
Korsfarsund kl. 11.45	Korsfarsund kl. 11.45	Korsfarsund kl. 11.45	Korsfarsund kl. 11.45
Fredriksstad kl. 12.00	Fredriksstad kl. 12.00	Fredriksstad kl. 12.00	Fredriksstad kl. 12.00

D/S «Skjærhalden».			
HURTIGTUNE ALLE DAGE. (Gjelder kl. 11.30 og 12.00)			
Til fra Oslo avg. fra Fredriksstad kl. 11.30	Til fra Oslo avg. fra Fredriksstad kl. 11.30	Til fra Oslo avg. fra Fredriksstad kl. 11.30	Til fra Oslo avg. fra Fredriksstad kl. 11.30
kl. 12.00 avg. fra Fredriksstad kl. 11.30	kl. 12.00 avg. fra Fredriksstad kl. 11.30	kl. 12.00 avg. fra Fredriksstad kl. 11.30	kl. 12.00 avg. fra Fredriksstad kl. 11.30
kl. 12.00 avg. fra Fredriksstad kl. 11.30	kl. 12.00 avg. fra Fredriksstad kl. 11.30	kl. 12.00 avg. fra Fredriksstad kl. 11.30	kl. 12.00 avg. fra Fredriksstad kl. 11.30

NB. De for Mellomstaden oppgir Tidene er endringene, mindre forskjeller kan forekomme.

FORANDRINGEN I RUTERNE FORREHOLDER.

Alle Dage, enkelte Søndag korrespondens med Tug fra Sørpølg og videre kl. 10.15 og 10.45 derhjemme. Søndag korrespondens med Tug fra og til Sørpølg. D/S «Vestero» igjen Torsdag.

Ryggingskuten kan inkluderes i Tug fra Sørpølg og videre kl. 10.15 og 10.45 derhjemme. De færre inkluderes for senere, når det ikke er tillatt å stikke ved Skibens Ankomst til Stoppestedene.

Telefon No. 1141.

Redaksjonen ønsker alle en riktig god jul og et godt, nytt «Hvaler»år



Sinnrik detalj forbinder spant og hud

I fjor på disse tider kunne du lese om hvordan skipsside, dekk og spant er forbundet med hverandre på gamle «Hvaler». Den gamle sjøens veteran skjuler mange interessante konstruksjonsdetaljer. Torgil Johnsen, vår

ekspert på stålkonstruksjoner, har denne gang trukket frem en annen interessant detalj; hvordan spant og hud i bunnen av båten er forbundet.

- En sinnrik affære som krever gode faglige kunnskaper for å utføres, sier Torgil og er tydelig imponert over hvordan datidens fagarbeidere løste problemene. Vi må huske på at på slutten av 1800 tallet da «Hvaler» ble bygd så var det ingen som

kjente til sveising. Skulle man forbinde større konstruksjonsdetaljer i jern, så måtte man ty til nagler. Greit nok ved enkle forbindelser, men ombord i et mindre fartøy der plassen er trang og spesielle hensyn må taes, krever arbeidet lang

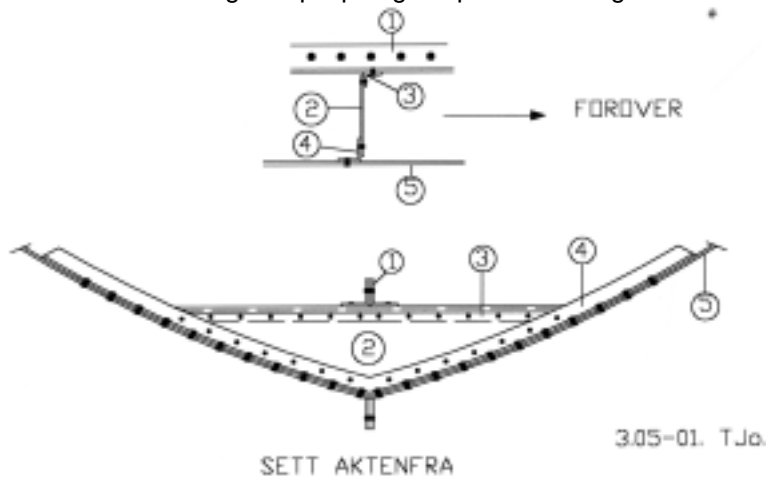
erfaring og store kunnskaper.

Skissen viser spant 27 i forskipet. Øvrige spant er stort sett utført på samme måte bortsett fra i maskinrommet der motorfundamentet krever spant av en annen konstruksjon. Spesielt å merke seg er

senterbæreren, merket nr.1 på skissen, som består av 2 stk 90x90 mm vinkler naglet sammen med flattjern mellom, og så igjen naglet til det tverrgående platespantet. Viktig å ta hensyn til er langskipsstyrken. Til gjengjeld trenger man ikke her å ta hensyn til tettheten mot vann. Denne konstruksjonsdetaljen, i likhet med den forrige vi presenterte, viser også at det går med en utrolig mengde nagler. Men hvordan skulle man ellers klare med datidens kjente hjelpemidler å lage en slik viktig forbindelse mellom hud og spant, undrer Torgil?

Når vi også tenker på hvor trangt det er i bunnen av båten, kan vi ikke unngå å bli imponert over hva datidens skipsbyggere klarte å få til. Torgil har i lengre tid kravlet rundt i bunnen av «Hvaler» med meterstokk og skisseblokk og har bokstavelig talt følt arbeidsforholdene på kroppen. Vi håper på å kunne vise flere interessante konstruksjonsdetaljer fra Torgil.

1. Senterbærer: 2 stk 90*90 vinkler naglet sammen med flattjern mellom, og naglet til platespt.
2. Platespt. 8 mm plate
3. 50*50 vinklet naglet til overkant platespt.
4. Spant 75*75 vinklet naglet til pl.spt. og hudplate
5. Skroghud.



Spant mot hud. Skissen viser platespant 27 i forskipet. Her ser du hvordan datidens skipsbyggere utførte forbindelsen mellom platespant og hud i bunnen av båten. (Tegning: Torgil Johnsen)

Takk...

Stiftelsen takker for økonomisk støtte som har gjort det mulig for oss å sende ut denne julehilsen til «Hvaler»s venner.

Sandbrekke
GJESTEGÅRD
HVALER

Sandbrekke Gjestegård
N-1680 Skjærhalden
Norge
Tel: 69 37 94 27
Faks: 69 37 99 20
E-post: sandbrekke@hvaler.online.no

HVALER ELEKTRISKE AS

Adresse: 1680 SKJÆRHALDEN
Telefon: 69 37 92 93
Telefaks: 69 37 92 93
Mobil: 906 78239
Privat: 69 37 88 83

Leif Bustgaard
Aut. el installatør



Medlem av elektrikerforening





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. privat 69 15 02 95

Mange passasjerer og mye gods...

Fra Finn G. Vikar på Nesoddtangen mottok vi i sommer et hyggelig brev med bilde av «Hvaler». I brevet spør han om vi er interessert i vedlagte bilde som viser «Hvaler» ved bryggen på Skipstadsand. Bildet skal være fra sommeren 1957, men Vikar er ikke helt sikker. «Det er et godt foto tatt av en onkel av meg. Mange passasjerer, mye gods og kaptein Schrader er på plass i styrehuset», skriver Hvaler-vennen videre.

Vi takker for bildet og kan fortelle at det øyeblikkelig ble forelagt arkitekt Per Bjar som holder på med å lage arbeidetegninger til styrehuset. Bildet viser husets

styrbord side og er tatt i en litt annen vinkel en vi har sett tidligere. Andre detaljer vi merker oss er at masten kommer klart frem med lampe og klokke. Vi ser også ventilasjonsrør og eksosrør fra byssa. Kompasshuset er også forlenget flyttet fra husfronten til toppen av huset.



Internett - mange positive tilbakemeldinger

Vi har fått mange positive tilbakemeldinger på våre internett-sider. Kombinasjonen av tekst og bilder ser ut til å være heldig. Informasjon på denne måten gir ekstra tyngde og er lettere å oppfatte: Du

kan både lese vårt «budskap» og registrere det på bildet.

Vi jobber stadig med å oppdatere og gjøre sidene bedre. I sommer ble sidene oppdatert og tar nå også for seg temaet klinking.

Nyhetsbrevene, eller venneforeningens medlemsblader, er også lagt ut slik at det er muligheter til utkrift av bladene.

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

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

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.