

DS Stord I

Rekonstruksjon av trapp og korridor på banjerdekk

22. nov. 2014 - 16. febr. 2015

Geir Madsen



Hardanger fartøyvernseier

DS Stord I

Rekonstruksjon av trapp
og korridor på
banjerdekk.

22. nov 2014 til 16.
februar 2015

Geir Madsen



**HARDANGER
FARTØYVERNSENTER**

Skipets hovuddata	4
Skipet sin historikk	4
Rekonstruksjon av korridor og trapp på banjerdekk akter.....	4
<i>Grunnlag for rekonstruksjonen</i>	<i>7</i>
<i>Prosjektorganisering</i>	<i>8</i>
<i>Framdrift</i>	<i>8</i>
<i>Oppbygging av korridor.....</i>	<i>8</i>
<i>Dører</i>	<i>11</i>
<i>Trapp og gelender</i>	<i>11</i>
Vask i skipperlugar	12
Material, leverandør og vedlikehold	13
Bilete frå prosjektet.....	16

Skipets hovuddata

Kjennings-signal:	LEYT
Hjemmehavn:	Bergen, Hordaland
Bygget:	1913
Opprinnelig funksjon:	Passasjerfartøy
Lengde:	166'
Brutto-tonnasje:	469
Vernet år:	1991
Hjemmeside:	fjordabaaten.no



DS Stord I

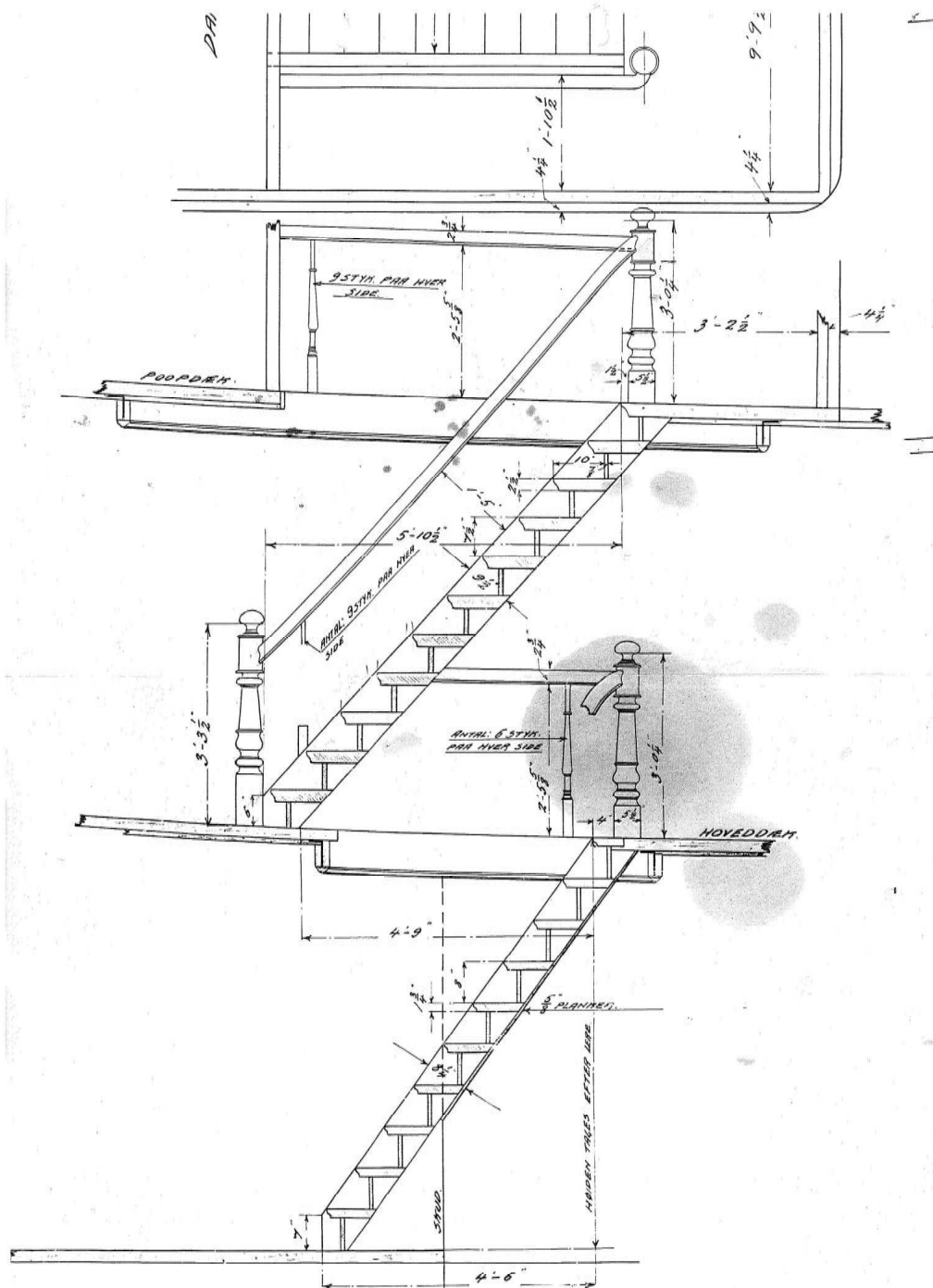
Skipet sin historikk

Dampskipet Stord blei bygd ved Laxevaags Maskin og Jernskibsbyggeri i Bergen, og levert til HSD i april 1913. Stord hadde mange trekk som gav likskap med andre båter i HSD. D/S Rosendal og D/S Ullensvang var begge brukt som førebilete da Stord skulle byggast. Etter 17 år i drift blei Stord bygd om å forlenga ved Bergens Mekaniske Verksted. Vidare fram mot 1945 blei det gjort fleire mindre ombyggingar. I 1947 valde reiarlaget å gjennomføre ei omfattande modernisering av skipet. Det innebar full ombygging av all innreiing og overgang frå damp til diesel. Skipet blei sett drift att i 1949 og holdt det gåande i HSD til 1970 da ho blei seld.

Etter 10 år som losjiskip i Oslo blei ho overtatt av Norsk Veteranskipsklub i 1980. Dei sikra i første omgang skipet, men seinare tok Veteranskipslaget Fjordabåten i Hordaland over. Laget starta restaureringa, og fekk tak i ein passende dampmaskin og kjel. Heile skipet blei gått over og sett i stand. I 1987, på den første lengre turen i sit gamle ruteområde, blei skipet totalskadd av brann. Heie prosjektet stoppa opp, men berre for ein periode. På imponerende vis har laget klart å bygge opp skipet på nytt. Hardanger Fartøyvernssenter har meir eller mindre årleg hatt oppdrag med trearbeid sidan 2004.

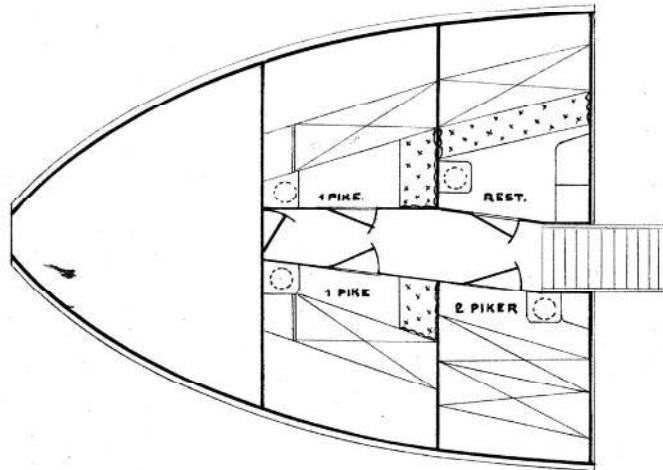
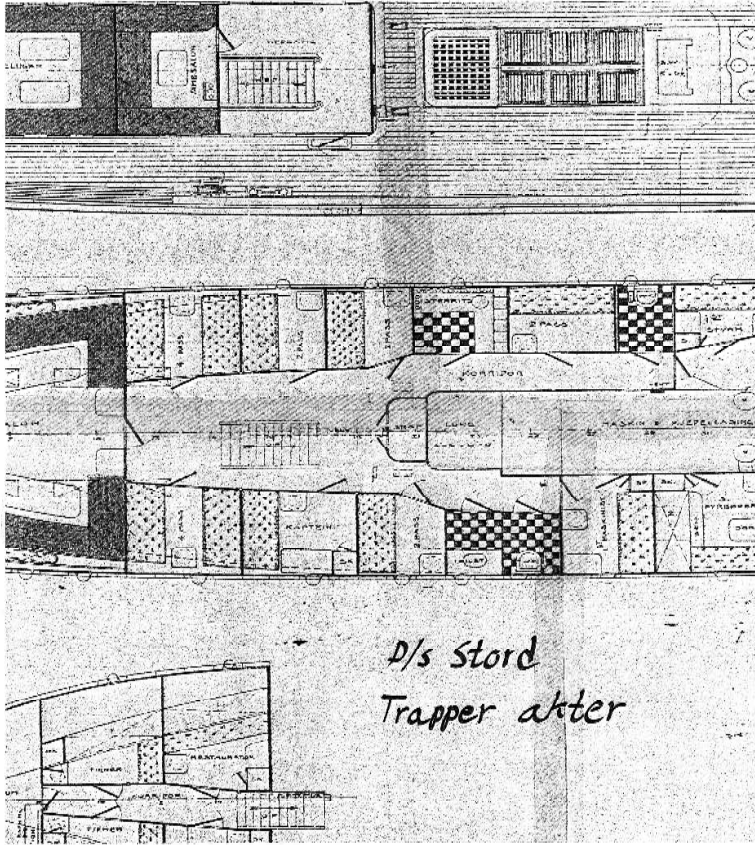
Rekonstruksjon av korridor og trapp på banjerdekk akter

Tidlegare har Hardanger Fartøyvernssenter rekonstruert det meste av innreiinga akter i 1. klasse. Dette gjelder også trapp i mahogni frå shelterdekk til hovuddekk. Dette trappeløpet heng saman og fører vidare ned til korridor og mannskapslugarar på banjerdekket. Av forskjellige årsaker har det ikkje vore høve til å bygge dette ferdig før nå. Hardanger Fartøyvernssenter leverte kostnadsoverslag for det aktuelle arbeidet, første gang oktober i 2013, da berre med trapp som skulle ende i ei dør på banjerdekket. Omfanget blei utvida til å ta med heile korridoren på banjerdekket, men utan lugarar. Dette er lagt inn i overslag av 2. sept. 2014. som er ramma for oppdraget i denne rapporten.



Trapper akter DS Stord $M \frac{3}{4} = 1 \text{ fot} = 1:16$

Original teikning DS Stord som viser trappeløp med mål frå poopdekk (shelterdekk) til banjerdekk.



1:48

Teikningar som viser trapp og innreiing på banjerdekk akter. Lugarane på banjerdekket skal ikkje byggast opp att no, dei blir brukt som lager.

Grunnlag for rekonstruksjonen

Hardanger Fartøyvernssenter sin historiske tekniske dokumentasjonsrapport for DS Stord frå 1994 dannar grunnlag for rekonstruksjonen av trapp og korridor på banjerdekk.

Fra rapporten:

«Dokumentere for å kunne gjenskape» kan være et dekkende slagord for arbeidet med dokumentasjonen på Stord 1. I 1994 ble det bygd tak over båten og et målretta antikvarisk arbeid ble satt i gang for å sette i stand den gamle rutebåten.

I alle verneprosjekt er det viktig å ha avklart et referansetidspunkt for vern. Poenget er å ha en rettesnor for hvordan fartøyet skal se ut, slik at det ikke ender opp med å blande mange tidsepoker. For Stord sitt vedkommende er det avgjort at fartøyet skal bevares slik det så ut etter forlenging og ombygging i 1931, og før motorisering og modernisering i 1947-49.

Dersom en da tar utgangspunkt i slik fartøyet så ut rett før ombygging i 1947 hadde det flere epoker i seg. Akterut var det ikke skjedd noen ombygging. Det meste så her ut som i 1913, så her skulle skipet rekonstrueres til opprinnelig utgave. Midtskips ble skipet forlenget, og all innredning ble fornyet. Styrehuset ble bygd om i flere omganger, seinest på 1940-tallet. I forskipet ligger 2. plass salonger og lugarer på hoveddekk. Her ble det bygd om totalt i 1931. Så her er samme stil som midtskips.

Andre tidstypiske skip, skipsdeler, deres byggeteininger etc er også brukt for å sannsynliggjøre hvordan DS Stod I skulle gjenoppbygges. Dette puslespillet er sammenstilt i Hardanger Fartøyvernssenter sin historiske tekniske dokumentasjonsrapport ved Tom Rasmusen (1994).

Når det gjelder tegninger ser vi at de ikke må oppfattes for bokstavelig, men tolkes ut fra at de er et forarbeid, en prosjektskisse. Det endelige resultatet kan gjerne avvike fra tegningen av ulike grunner.

I noenlunde prioritert rekkefølge kan vi oppsummere noen av de viktigste kildetyperne som er brukt i arbeidet med D/S Stord 1:

I mange tilfeller har vi stått overfor faglige utfordringer som vi har måttet løse på stedet. Da er det ofte at den erfarne handverkeren kan komme inn som en viktig kilde, eller rettere sagt vurdere hvilke muligheter som finnes og klarlegge disse slik at en kan ta en faglig beslutning. I slike tilfeller er dialogen mellom handverker, prosjektleder og eier viktig.

Prosjektorganisering

Her ved Hardanger fartøyvernssenter har me nokon som har fulgt prosjektet over lang tid. Ein av desse er båtbyggjar Arne Jostein Jensen som var bas for arbeidet. Dette var ekstra viktig sidan Geir Madsen var ny som prosjektleder. Arbeidet med trapp og dørar blei utført av møbelsnekkar Alexander Günther. Reiner Pawlack deltok i arbeidet med overflatebehandling og montering av rekkverk med meklarar, spiler og handrekker. Frå Stiftelsen DS Stord I har det vore god kontinuitet ved at styreleiar Arne Sundal har fylgt opp arbeidet om bord nesten kvar einaste veke og i prosjektmøta.

Framdrift

Skipet la til kai på Fartøyvernssenteret 22. oktober 2014 og mannskapet gjorde i påfølgande tid skipet klart for vinteropplag. Handverkarane på HFS starta sit arbeid måndag 27. oktober 2014 og haldt på til overlevering 17. februar 2015.

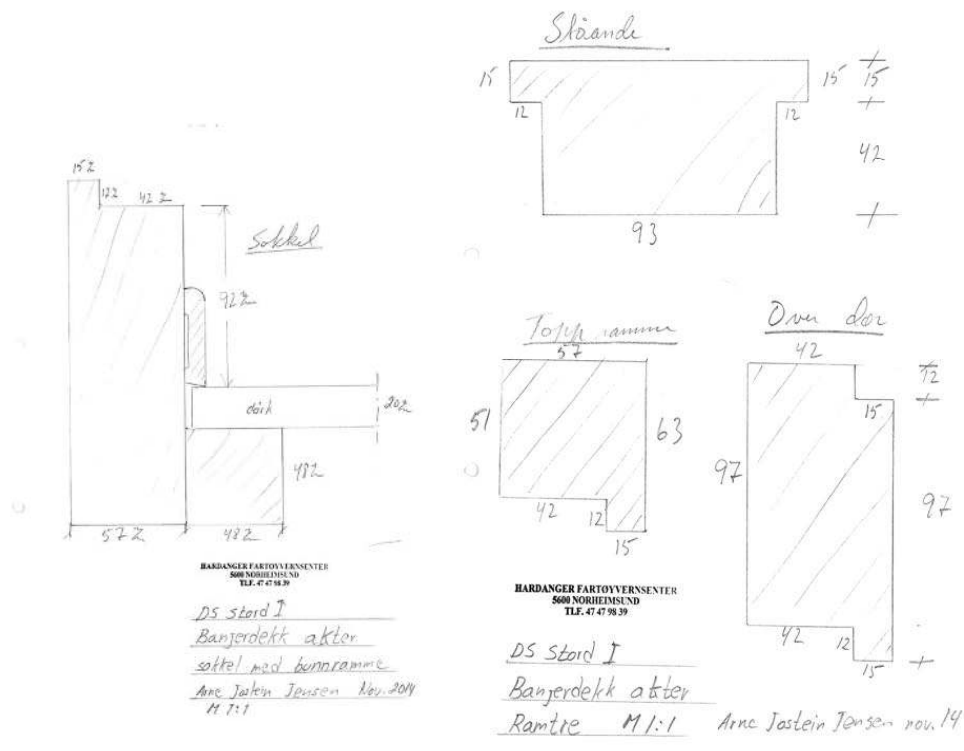
Oppbygging av korridor

Spesifikasjonen i kostnadsoverslaget definerte tekniske løysingar for det planlagte arbeidet. Einskilde detaljar i spesifikasjonen blei justert under vegs p.g.a. handverksmessige - og kvalitetsmessige vurderingar. Den største endinga var oppbygging av veggjar i korridor med ekte fyllingar i staden for falske og endring av material i trapp frå furu til mahogni. Etter tilråding blei det tinga tilleggsarbeid med å legge tredørk over ståldørken og kle taket med faspanel under dekkbjelkane på hovuddekket..

Arbeidet starta med å dekke til lagerhyller på banjerdekk for å unngå støv.

Midlertidig trapp til banjerdekket blei fjerna og rusta stål blei spraymala med sinkprimer. Planen var fyrst at korridoren skulle ha ståldørk. P.g.a. av bulkar i stålet og at me kunne spare jobben med å blende eit mannhol blei det tidleg bestemt at det skulle leggast tredørk.

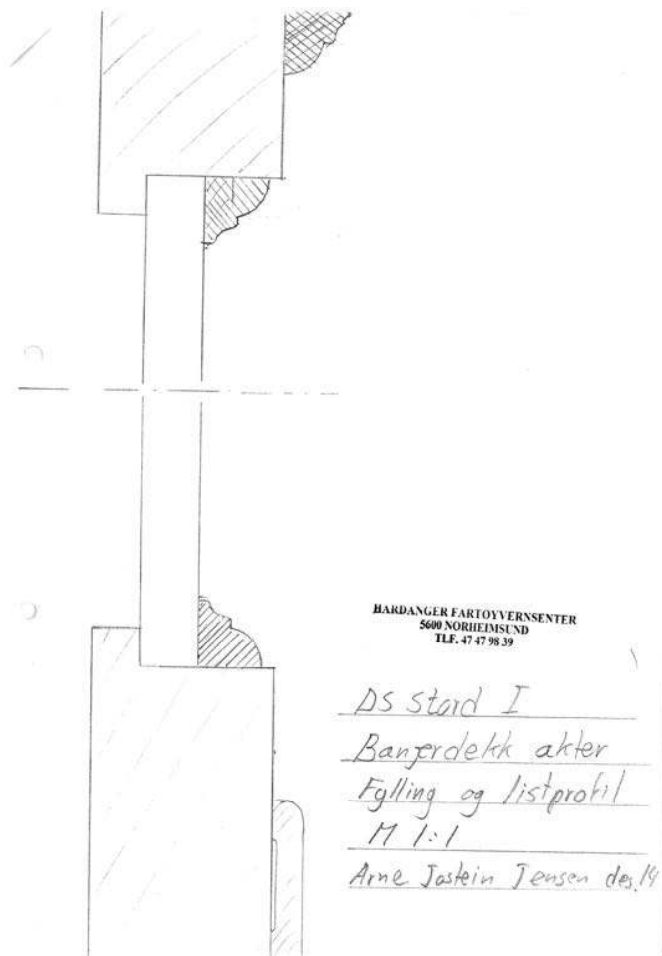
Korridoren er ikkje symmetrisk med senterlinja i skipet og den har ein knekk like bak trappefoten. Etter brannen er det i tillegg skeivheit i skroget og bulkete stålplater. Det er såleis ekstra viktig å rette opp trekonstruksjonane som blir bygd inn i skipet slik at dei får jamn og fin linjeføring. Det blei difor brukt noko tid på å plassere botn - og toppramme som også skulle flukte med trappesjakt. Botnramma i furu (57 x 172 mm) blei retta opp i høve det bulkete ståldekket og festa til stålet med gjennomgåande mutterboltar.



Toppramme (57 x 63 mm) blei bolta fast opp under dekkssbjelkane i hovuddekket, også her var det ujamt løp som måtte rettast opp før innfesting. Botn og toppramme blei ført vidare i trappesjakt før tilpassing av fyllingsplater. Av plasssyn var det eit føremonn å legge tredørk i korridoren før veggane blei sett opp. Dørken er lagt på 48 x 48 mm spikerslag og er i pløgd furu 20 x 117mm.

Med svillane på plass var det å måle ut opning for fire dørar og bestemme kor mange fyllingar som skulle fordelast i korridoren. Stående «ramtre» blei tilpassa fire dørar som vist i GA for den aktuelle perioden, dette sjølv om det berre skulle monterast to dørar i denne omgang. I framtida vil det såleis vera enkelt å montere dei manglande dørane både i vegg og mot akterskott for å skjule det nye stålskottet. Det fantes ingen teikningar som viste størrelse på fyllingar så her gjorde me ei vurdering i høve innreiinga i skipet elles og kva som var harmonisk i korridoren. Stående ramtre blei tilpassa og kantspikra i botn –og toppsvill.

Over dørane blei det lagt inn ei ramme som fungerer som rammre og dørkarm.



I fyllingane blei det brukt standard limte møbelplater (hobbyplater) t 18 mm som blei spikra til rammene. I trappesjakta blei det spikra falske ramtre på møbelplata.

Opp under hovuddekk (her skrive som tak i korridor) var det ikkje planlagt kledning men å krabbe til bord mellom kvar dekkssjelke. Dette blei vurdert som ei grov og tidkrevjande løysing så det blei avtalt å kle opp under dekkssjelmene med faspanel i furu 14 x 95 mm. Sidan det er klaring mellom tak og dekksplank over gir dette gir også moglegheit for å installera skjulte el-installasjonar.

Innlisting av fyllingar var tenkt med flatlist som på MF Folgefonn I. Dette harmonerte dårleg med listprofilane som elles var brukt på DS Stord I. Me valte difor å tilpassa listverket til stilen elles i skipet

Overflatehandsaming og sluttfinish er viktig for eit godt resultat. Alle overflater mot korridoren blei pussa over før to lag med kvistlakk, grunning og sparkling. Det blei så lagt tre strøk med maling.

Etter dette la Norheimsund fargehandel linolium på dørken og ferdig malte golvlister blei finkappa og festa med dykkspiker.

Dørar

Dørane blei produsert etter mal frå dørane i forskipet. Kvar dør er unik på den måten at den må tilpassast springen i båten. Dørane er laga med ramtre som er tappa i hjørnene og låst med trekilar. Dørane har to fyllingar, den øvre med ornamentvindu for å sleppe inn lys. Oppe og nede er det montert blanke ventilrister som kan opnast / lukkast frå innsida. Låsekassar og hengsler er i messing medan dørhandtak og låseskilt er i fornikla messing.

Trapp og gelender

Trappa var originalt i malt furu. Her blei det likevel valt å lage den i mahogni som den andre trappa over. På den måten fekk heile trappeløpet eit samanhengande uttrykk som passar godt til stilen i 1. klasse.

Frå lager blei det henta fram nokre breie mahogniplank. Desse blei kløyvd og dimensjonert slik at det var emne til alle mahognideler; trappevangar, trinn, opptrinn, gelender, spiler, meklararar, dørkramme for festing av spilene og panel til å kle under eksisterande trapp. Ein utfordring med mahogniplanken var at hadde uvanleg tydelege fargenyansar med heller skarpe skilje mellom lys og mørk ved.

P.g.a. at stoleiken på emna blei produksjon av dreidde deler sett bort. Leverandøren som var brukt til trappa på dekket over kunne ikkje levere lenger da den gamle handverkaren som kunne dreie var daud. Me fann ny leverandør på Møre og grovdimensjonerte spilene og limte opp emne til meklarane ut av tre plank før sending.

Trappevangane blei dimensjonert og det blei frest inn spor for trinn og opptrinn. Fasongen på trappenasane blei fresa. Trappevangar, trinn og opptrinn blei pussa før beising.

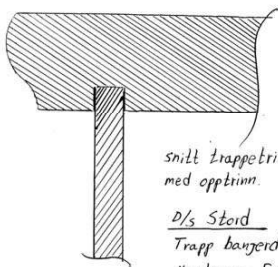
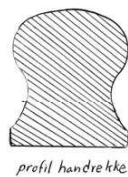
Det viste seg at beisen som var nytta i trappa frå shelterdekket hadde gått ut av produksjon. Dette medførte at me ikkje kunne bruke «oppskrifta» for overflatehandsaming som me hadde frå trappa over. Etter prøving med ny type beis og fleire fargenyansar blei det valt å bruke to strøk Zar, oljebasert beis med mellompussing. Det blei lagt tre strøk lakk med mellompussing.

Trappa blei skrudd saman og prøvt i trappesjakt om bord med meget godt resultat! Med trappa i posisjon kunne me bestemme plassering av handrekke, meklarar og gelender.

På undersida av eksisterande trapp til shelterdekk stakk trappetrinna framfor vangane. Difor måtte alle trinna høvlast ned slik at dei flukta med vangane. Når dette var gjort kunne me montere ferdig beisa og lakka mahognipanel. Mahognien var så hard at det måtte forborast for å få inn dykkspikaren.

Handrekkene fekk fresa inn profil etter modell frå øvrige om bord. Handrekka svingar seg inn til meklarane i ein fin bue. Buen blei skoren ut av heil plank og fresa i same profil. Buen er festa til handrekka med sentertapp, lim og skruar. Mot meklarane er den festa med kantskruar. Rammebord mot dekk blei tilpassa og det blei bora hol for å få feste for spilane på same vis som i underkant av handrekka.

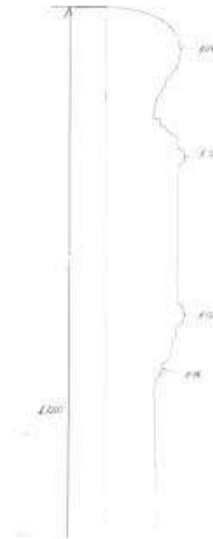
Meklarane er festa til dekket med ein 25 mm sentertapp og to lange kantskruar frå kvar side og ned i tredekket. Kantskruane er seinka og proppa.



snitt trappetrinn
med opptinn.

D/s Stord

Trapp bane/dekk 1:1
Hardanger Fartøyvernsenter
Des 2014



Øvre del av meklar

Vask i skipperlugar

Oppdraget med vask i skipperlugar blei tinga i desember.

GA viser vask i skipperlugaren men me klarte ikkje å finne spor eller hol i skott etter røyrføringar. I samråd med maskinsjef Stikkholm blei det funne ei moglegheit for å ta ned røyr for avløp og vasstørføring i ventilasjonssjakta i akterkant av byssa og vidare ned i maskinrom. Denne løysinga var grunnlag for priskalkyle frå røyrlaggjar Neteland.

Røyrføringa i skipperlugaren blei lagt synleg under vasken på sb side og vidare skjult under køya. Der blei det med mykje strev bora hol i stålet inn til ventilasjonssjakta. Under montering av røyrføringane blei det semje om ei enklare røyrføring som kopla seg på eksisterande røyr under disken i byssa. På den måten kunne ein unngå å gå vidare ned i maskinrommet.

Ved montering viste det seg at gamle vaskane frå HFS sit lager likevel ikkje kunne brukast som planlagt. Dette medførte mykje bry som enda med at det blei montert ein heilt ny vask og blandebatteri. Utføringa er eit avvik frå original stil om bord, men med lokk over passar arrangementet godt inn i lugaren. Lokket er laga i mahogni og finer med linoleumsbelegg i same stil som elles om bord.

Material, leverandør og vedlikehold

Korridor	Material / del	Leverandør	vedlikehold
Treverk	Furu, spikerslag i gran. For dim. sjå teikning i rapporten	Hardanger Fartøyvernseier	Haldast tørt og ventilert. Unngå lekkasje og fuktigheit som fører til rote
Festemiddel	Galv mutterbolt for festing av botn –og toppramme. Div spiker	Hardanger Fartøyvernseier	Haldast tørt og ventilert. Unngå lekkasje og fuktigheit som fører til rust.
Overflatehandsaming av treverk	Kvistlakk Grunning: Jotun – Kvist- og sperregrunning. Maling vegg: Lady Supreme Finish 40 fargekode NCS 05 02 – Y 1001 egghvit. Maling golvlist: Lady Classsic 40 Fargekode 0650 (dobbel dose)	Norheimsund fargehandel	Haldast tørt og ventilert. Unngå sår i maling. Dersom sår eller laus maling fjernes alt som er laust. Puss området med fint sandpapir for jamn overgang til fast maling. Påfør grunning før sparkling, pussing og to til tre strøk med maling.
Overflatehandsaming av stål	Sinkspray		Haldast tørt og ventilert. Unngå lekkasje og fuktigheit som fører til rust.
Dørk	Forbo Marmoleum, nr 3202	Norheimsund fargehandel	Følg produsenten sin vedlikeholdsanvisning (vedlagt).

Dørar	Material / del	leverandør	vedlikehold
Treverk	Furu		Som korridor
Overflatehandsaming	Som korridor		Som korridor
Glas	Ornamentvindu	Botnen entreprenør (N)	
Ventilar	Rustfri stål	Toplicht (D)	
Hengsler	Messing 80 x 100	Toplicht (D)	
Låskasse	Messing	Carl Engholm (Dk)	Smøres med symaskinolje
dørhandtak	Fornikla messing	Toplicht (D)	
Nøkkelskilt	Fornikla messing, spesialproduksjon	Hardanger Fartøyvernseier	

Trapp, handrekkje og gelender	Material / del	leverandør	vedlikehald
Treverk	Mahogni tatt ut av heil plank og dimensjonert og bearbeida for aktuelt føremål.	Hardanger Fartøyvernssenter	
Festemiddel	Messing sporskruar av forskjellig dimensjon	Hardanger Fartøyvernssenter	
Haldar for handrekkje	Ledstångskrok 87 JN Grunda art. nr. 4004-00164	Hardanger Byggsenter	
Overflatehandsaming av treverk	Beis: to strøk Zar, oljebasert trebeis. Rosewood fargekode 124 Lakk : Trestjerner, gulvlakk, vannbasert - halvblank	Norheimsund fargehandel	Haldast tort og ventilert. Unngå fuktskader. Dersom «sår» eller laus lakk fjerne alt som er laust. Puss området med smergelpapir for jamn overgang til fast lakk. Vurder beis for å unngå fargenyanse. Påfør ny lakk i 3 strøk med mellompussing.
Trappebeslag	Messinglist med frest spor. Spesialprodusert for HFS	Hardanger Fartøyvernssenter	Polerast med messingpuss dersom ein ynskjer blank overfalte.

Vask i skippelugar	Material / del	leverandør	vedlikehald
Treverk i lokk	Mahogni tatt ut av heil plank, dimensjonert og bearbeida for aktuelt føremål. Plate er i finer av bjørk	Hardanger Fartøyvernssenter	
Festemiddel	Sporskruar i messing og fornikla messing	Hardanger Fartøyvernssenter	
Overflatehandsaming av treverk	Beis Lakk	Norheimsund fargehandel	Som for trapp
Belegg på plate	Forbo Marmoleum, type 3038	Norheimsund fargehandel	Som for korridor
Servant	Porsgrund supplement servant PB. nr. 1110801301	Røyrleggar Neteland AS	
blandebatteri	Damixa serv batteri, Tradition VVS: 70 17 11 604	Røyrleggar Neteland AS	
Røyr	Kopar	Røyrleggar Neteland AS	
Kastekrok	Fornikla messing	Toplicht	
Gummiknottar	Dørknott i grå gummi	Hardanger byggsenter	

Bilete frå prosjektet



Stålskott mot akterpeak med luke. Botnramme og toppramme er festa og lodda slik at skotta blir i lodd. Stendarar (stående rammtre) i tettvaksen furu er som her er skore ut og det er frest fals for fyllingen.



Skott og tak i korridor på plass med kvistlakk. Trappesjakt med eit strøk maling og sparkel.



Ferdig korridor sett akterover. To dørar fører inn til lagerrom. på begge sider.



Ferdig korridor sett forover med linolumsbelegg og trapp i mahogni opp til hoveddekk.



Dørblad med ramtre, fylling, sjablongglas og ventillirister.



Mahogni plank blir til trappedeler.



Opptrinn og trappetrinn blir pussa.



Pussing etter første strøk med beis.



Trappevangar, legg merke til fargenyanse i veden.



Beising av spiler, strøk to.



Framsida trapp klar for montering .



Baksida trapp blir skjult.



Detalj trappetrinn og vange på bakside.



Meklar og bunramme for spiler blir tilpassa, beisa og lakka.



Bakside av trapp til shelterdekk er retta av og kledd med mahognipanel.



Alle deler til rekkverk klar for montering



Ferdig trapp med gelender set fra hoveddekk mot sb.



Trapp ned til banjerdekk og korridor.



Trapp fra banjerdekk opp til hoveddekk.



Ramme i mahogni.



Listverk til beising og lakking.



Finerplate får limt på linoleum.



Plate med linoleum og listverk.



Ferdig lokk over vask





Overlevering 16. februar 2015. F.v. Arne Sundal, Rolf og Arne Jostein Jensen



Bas for prosjektet Arne Jostein Jensen



Trappesnekker Alexander Günter



Møbelsnekker Rainer Pawlack

Daglig rengjøring LINOLEUM

Veiledning for daglig rengjøring av linoleum

BRUK AV VANN

- Rengjøring av moderne gulv krever svært lite bruke av vann. Linoleum tåler å bli skurt en gang i blant, men skal ikke rengjøres regelmessig med mye vann.



- Det er også uheldig å rengjøre med vann hvis man tar i betraktning at vann kan skade vegger, lister og møbler. Vær oppmerksom på at vann som blir liggende igjen på gulvet og tørke, kan etterlate smuss som fører til skjoldete og stygge overflater.

- I moderne rengjøring har vann først og fremst som oppgave å bære og fordele rengjøringsmiddel og gulvpleiemiddel.

- For linoleumsgulv anbefaler vi vedlikehold med miljøvennlige voksbaserte gulvpleiesystemer.

KJEMIKALIER

- For rengjøring og vedlikehold av gulv i en og samme prosess, anbefales polerbar gulvpleievoks for linoleum. Voksen gir et pleiende vedlikehold av gulvoverflaten og forlenger holdbarheten.



- Kjemikalier kan tilsettes i kombimaskin, i vaskemaskin for mopper eller i vann der moppen fuktes før vannet blir presset ut av den igjen. Følg kjemikalieleverandørens veiledning om dosering og håndtering. Ikke bruk for mye rengjøringsmiddel med tanke på resultat, økonomi og miljø.

UTSTYR

- På store, åpne gulv anbefales maskinell rengjøring med kombimaskin.



- På mindre overflater anbefales manuell våt- og tørrmopping.



FLEKKFJERNING

Fjern flekker så raskt som mulig. Flekker fra f.eks. asfalt, gummi, kulepenn/blekk, skokrem, olje eller andre svært avfargende stoffer, kan om de får ligge lenge, trenge ned i materialet og er da vanskeligere å få fjernet. Ikke bruk sterke løsemidler som f.eks. aceton, tynner osv. Bruk heller ikke grov skuresvamp, stållull eller andre slipende materialer som gir riper og som gir overflaten et matt utseende.



FLEKKER FRA

Sjokolade, fett, kaffe, juice, egg m.m.

Asfalt, olje, gummi, sot

Fargekritt, lepestift, tusj

Stearin, tyggegummi

Blod

Rust

Brennmerker

FJERNES MED

Nøytralt, alternativt alkalisk rengjøringsmiddel i lunken vann

Vaskenafta, white-spirit

Denaturert sprit 50 %

Kjøl ned med kjølespray eller isbiter. Skrap

Kaldt vann

Oksalsyre eller sitronsyre i lunken vann

Slipes bort med en fin skuresvamp

Periodisk vedlikehold

LINOLEUM

Veiledning for periodisk vedlikehold av linoleumsgulv i offentlig miljø

VEDLIKEHOLDSPOLERING

- Vedlikehold utføres for å gjenopprette og bevare en vakker og lettstelt overflate.
- Riktig utført vedlikehold eliminerer behovet for gulvpleie.
- I og med at rengjøring med gulvpleievoks i seg selv er pleiende vedlikehold, er enkel tørrpolering, alternativ spraypolering, en gang i blant alt som trengs. Bruk maskin med høy hastighet, cirka 1000–1200 omdreininger eller maskin med lav hastighet med hvit/rosa pad.
- Hvor ofte? Vedlikeholdspolering gjøres etter behov. Det kan være hver måned, hvert kvartal eller kun en gang for året, helt avhengig av bruksfrekvensen og slitasjen.

VOKS ER DET BESTE VALGET

Fordelen med et vokssystem er den svært lave bruken av kjemikalier, bare noen få gram/m² og år med rengjøring 5 dager i uken, noe som gir en svært lav utgift i forbindelse med gulvpleiekjemikalier samt at det reduserer påvirkningen på miljøet. Med kontinuerlig vedlikehold i den regelmessige rengjøringen unngår man større innsats i periodisk vedlikehold.

Sett under ett, er et vokssystem det beste valget, hvis man tar ser på både økonomi og miljø samt funksjonstrygghet.

For informasjon om renovering, se egen veiledning.



Forbo Flooring AS
www.forbo-flooring.no