

# Oslo Kulturnatt - Rapport

Den 15.9.2017 deltok vi på Oslo Kulturnatt.

## Ansvarlige og forberedelser

Jørgen påtok seg ansvaret for maskinen og Knut for arrangementet generelt. Vi fikk flott bistand av en rekke medlemmer, både i maskinen og på dekk – ingen nevnt ingen glemte.

Maskinen ble fyrte opp onsdag morgen (etter elektrisk forvarming og kanskje litt tidlig) og da publikum kom om bord fra kl. 17:00 var maskinen i gang med et trykk på rundt fem bar. Styremaskinen og ankervinsjen var trykksatt og prøvekjørt.

På dekk gjorde vi alt klart som for avgang med unntak av brannslange og nødlys til redningsbøylene på brovingen. Flagg og vimpler ble heist, alle lanterner ble tent og kontrollert, skipsklokken hengt ut osv. Noen dører ble bevisst holdt låst og nedgangene til lugarene sperret med tau.

Mannskapene fikk servert middag fra egen bysse før publikum kom.

## Opplegg

Vi hadde «varm båt» og maskinen i gang. I tillegg var det satt trykk på ankervinsjen og styremaskinen. Vi unnlot å kjøre generatoren fordi den bråker.

På kaien var det satt opp telt med bord og brosjyrer. Det var planlagt å kjøre en modell av dampmaskin der, men det ble ikke noe av. Det var mulig å kjøpe artikler der.

Om bord ble folk oppmuntret til å gå ned i maskinrommet og fyrdørken. Noen ble fulgt rundt, andre gikk ned på egen hånd. Nede i maskinen ble de oppmuntret til å gå inn på fyrdørken. Uansett ble de orientert og alle svarte på spørsmål. Vi oppmuntret også til å gå opp på broen, der de ble forklart om tidligere tider med åpen bro, vist maskintelegrafene, talerøret og fortalt om hvordan det foregår på broen. Vi svarte på spørsmål om skipet, om hvordan man legger til osv. alt etter hva folk ønsket å høre om. Noen prøvde talerøret, maskintelegrafene, skipsklokken og fløyten. Noen ble også vist styremaskinen, alternative styreposisjoner og annet.

Noen fikk selv prøvekjøre vinsjen (under veiledning og kontroll). Særlig for de yngre men også noen som ikke ville ned i maskinen, var dette populært.

Vi slapp ikke folk ned i lugarene uten følge (vi hadde våre saker der) og bare få ba om det. Ellers var skipet åpent for besøk i offisersalong, pantry, bysse, mannskapsmesse og bro. Vi oppmuntret spesielt til å besøke fyrgangen og maskinrommet. Det var nok det som slo aller mest an, med broen som en god nummer to.

Vi hadde mye kaffe, men den «pushet» vi ikke. Isteden delte vi ut gratis vafler (en halv plate til hver) og det var meget populært, selv om vi ikke tilbød syltetøy eller annet å ha på den. Det var planlagt å steke vaflene på kullkomfyren, men det gikk for tregt. Den elektriske om bord var heller ikke noe tess, så vi lånte vaffeljern fra kjøkkenet i skur 28. Da gikk det unna.

Det var innkjøpt 20 vanlige poser Toro vaffelmiks og to liter flytende Melange som tilsvarer 200 vafler. Ca. 150 ble stekt opp, delt i to og spist, dvs. 300 porsjoner (noen spiste ikke og noen tok kanskje to?). Resten er tatt vare på om bord.

## *Kostnader*

Det er vanskelig å si hvor mye kull som ble brent – kanskje vel ett tonn? Det har vi betalt kr 3.640 for, levert om bord i Gøteborg men det blir noe dyrere levert om bord i Oslo. Mat og vafler kostet bare 640. Totale kostnader blir altså tre til fire tusen kroner. Jeg hadde på forhånd antydnet en kostnad på fire til fem tusen og mener arrangementet kom godt innenfor et slikt budsjett.

## *Erfaringer*

Det var meget stort besøk av gamle og unge, norske og utenlandske. Jeg vet ikke hvorfor det kom så mange, men jeg kan tenke meg at røyk fra skorsteinen lokker. Kanskje også lysende lanterner? Og mye folk trekker gjerne flere. Jeg hadde sendt ut en pressemelding, men har ikke kunnet se at noen aviser har tatt det opp. Det sto feil i programmet for Oslo Kulturnatt – Børøysund var nevnt og «varmt skip» var ikke med. Neste gang bør man ta beslutninger tidligere og sørge for at riktig tekst/bilde kommer i programmet.

Alle besøkende takket hjertelig for seg. Mange hadde hyggelige kommentarer om at det var en nydelig båt, en stor opplevelse, et interessant besøk, morsomt å høre om gamle dager, hyggelige og kyndige «guider», gode vafler og mye annet. Mange var imponert over hvor godt skipet var vedlikeholdt og over at hun faktisk fortsatt seiler på gammelmåten.

Mitt inntrykk var at «varm båt» var vel verd arbeidet og kostnadene. Det gir publikum en opplevelse, mens «kald båt» blir mere som å bese et museum. Under henvisning til klubbens formål om å "utbre interessen for og kjennskap til fortrinnsvis eldre dampskip ..." mener jeg dette er vel anvendte penger og verd innsatsen.

Man er helt avhengig av at frivillige klubbmedlemmer stiller opp. Særlig er må man ha én eller to som kan fyre båten varm. Videre må flere møte ved 12-tiden samme dag for å gjøre båten klar til besøk. Vi var ti personer til middag rett etter kl. 16:00 og det holdt fint. Noen gikk utpå kvelden men andre kom til. Det vil være en fordel om deltakere melder seg på så vi vet hvor mange som trenger middag. Det ble litt lite mat for maskinfolkene som var lenge om bord – helt frem til lørdag formiddag.

I maskinen og fyrdørken er det jo alltid folk som kan fortelle, vise og svare, men det bør nok være en person på broen hele tiden som kan fortelle og la folk prøve. Vedkommende kan også vise frem styremaskinen, påpeke varmen fra skorsteinen og annet, men ved stor pågang kan det også være en til på båtdekket som tar seg av det som er aktenfor styrehuset. Gjerne også én på fordekk som tilbyr kjøring av vinsjen. En person kan ta imot ved landgangen og dele ut et ark med en inntegnet rute: Bro og evt. styremaskin, fyrdørk og maskinrom, babord fremover til byssa (med vaffel) og avslutte på fordekk.

Alle vi som deltok var godt fornøyd og vi avsluttet – vel fortjent, syntes vi – med en ankerdram. Tre maskinfolk ble igjen om bord for å blåse kjelen og «ta ned» maskinen og de overnattet til lørdag.

## *Knut*

### *Selvutnevnt prosjektleder*

## PS

Jeg ble trukket inn i en filminnspilling av en som lagde dokumentarfilm. Den gjaldt kongen av Thailand som besøkte Norge med dampskip i 1907. Tilknytningen var at vi var dampskip og lå like ved honnørbryggen der kongen da gikk i land. Dessuten døde kongen samme år som Styrbjørn ble levert. Jeg ble intervjuet på en rekke steder ombord. Jeg måtte fortelle om forskjellen på datidens og dagens cruiseskip og om fordelene/ulempene med damp og vise/fortelle om mangt og meget om bord. Dette tok en del tid.