

BJØRNETJENESTEN

115 år i røg og damp med SS Bjørn

September 2023

www.ss-bjoern.dk

Formanden har ordet

Indtil nu havde vi godt salg i charter- og turistsejladser. Jeg er sikker på, at vi i år kommer over kr. 200.000,- i omsætning. Derfor mange tak til Henning og Peter for deres indsats med at skaffe kunder og mandskab til at sejle med dem.

Vi havde manøvre problemer. Skibet ville ikke bakke og ramte lidt kraftigt kajen, og ankeret ødelagde en nødstige. Helsingør Havn har i mellemtiden repareret det hele. Grunden var, at manøvrekonsollen havde forskudt sig. Vores maskinfolk har ordnet det hele, og jeg håber, at det ikke bare er et provisorium.

I juli fik vi besøg af en dampskibsentusiast, som vil købe en svensk isbryder med en dampmaskine, som er bygget i Helsingør i 1931. Skibet skal ligge i Odense. Men efter min mening har det lange udsigter. Der mangler penge, goodwill fra kommunen, erfaring og mandskab. Ellers vil det give en fin synergieffekt at have et fjerde dampskib i Danmark.

Der er blevet arbejdet ihærdigt på vores tur til Juelsminde og Vejle Byfest. Nis-Peter, Tommy og jeg besøgte begge byer den 02.08. og stødte på megen velvilje.

I juli hjalp Knud Wagner med at kalfatre dækket - et stort, men hårdt tiltrængt arbejde. Der har været lidt problemer undervejs. Skibet skulle gøres klar til sejladser

Formanden har ordet

Side 1

Nekrolog. Stig

side 2

Årets sejladser -til nu

Side 2

Kemi & kedelvand

Side 3

Kalfatring

Side 5

Den sorte omstilling

side 5

Ganske lidt om Vejleturen

side 6

Fra gamledage v/ Lars Lund

side 7

Helsingør værft

side 9

Stig- mail kommentarer

side 10

Mindeord v/ Erik Lindelof

side 11



Musik på agterdækket den 17/6

med gæsterne og kalfatringen kunne ikke tåle fugt. Det gav lidt interessekonflikter.

Den 07.08.23 blæste stormen dele af tagkonstruktionen fra remisen, og regnen ødelagde kontormateriale, dokumenter og værktøj. Den 08.08. blev bjørnene derfor indkaldt, og der kom mange for at rydde op og redde, hvad der kunne reddes, men vi er ikke helt færdige med oprydningen endnu.

Den 01.08.23 holdt vi bestyrelsesmøde i remisen. Protokollen fra mødet kan læses i remisen.



Nekrolog for Stig Sune Andersen i "Bjørnebanden"

Den 14.08.23 strøg Stig sejlene - et tab som er svært at bære, og det bliver næsten umuligt at erstatte ham.

Stig var med til at renovere S/S Bjørn næsten helt fra begyndelsen og han har været et forbillede for alle Bjørne med hensyn til indsats, flid, ideer og akkuratesse. Han har lært os at renovere, behandle og pleje S/S Bjørn som værdifuldt veteranskib. Stig gik aldrig på kompromis, og derfor var han højt respekteret af sponsorer og af Skibsbevaringsfonden.

Vi kan alle være stolte af at have haft Stig som kammerat. Han var altid parat til at hjælpe med alt.

Stig var også en god mægler og altid klar til at formidle i eventuelle stridigheder.

Vi i Bjørnebanden vil prøve at efterleve hans idealer - det er den eneste mulighed, vi har for at erstatte ham.

Jochen vom Braucke

Årets sejlads - til nu.

Midt i juni, den 16. havde Bjørn en aftale med Mol Tankers om en sejlads fra deres virksomhed i Tuborg Havn, rundt om Middelgrunden og frem og tilbage i Københavns havn, for endelig at sætte selskabet af ved Langelinie, hvorfra de skulle videre til en restaurant længere fremme.

Vi benyttede selvfølgelig sejladserne til at tage passagerer med fra Helsingør til Tuborg Havn, og fra Langelinie tilbage til Helsingør.

Vi sejlede i det herligste sommervejr om formiddagen fra Helsingør med pænt mange passagerer.

Ud på eftermiddagen nåede vi Tuborg Havn. Her skulle vi ligge ved træbroen ud for restauranten og vente på selskabet fra Mol Tankers. Skibet skulle vendes, og der var lige præcis plads til at komme rundt, med lidt hjælp og skubben fra lokale både. Desværre greb ankeret fat og krøllede nogle af brædderne på broen. Om vi kommer til at betale eller ej, er stadig usikkert. Selskabet kom ombord, og der blev trukket i dampfløjten ved afgang. Et par på restaurantens terrasse blev så forskrækket at de tabte deres drikkevarer. Turen gik med et muntert selskab rundt om Middelgrunden og ind gennem indløbet til Kbh. Havn, videre og vende ved Nyhavn. Vejret begyndte at blive skyet, men fortsat lunt. Efter vi havde vendt for at sejle til Langelinie begyndte der at komme sorte skyer, og da vi skulle lægge til ved Langelinie, stod himmel og hav i et. Vi havde netop taget farten af for at lægge til da vinden tog fat i os og vi kom til at mangle styrefart. Vi kunne vælge om vi ville drive ind på Den Lille Havfrue, eller forsøge at fendre af på vandflyveren til Århus (Og hvordan fendrer man af på en vandflyver?) Heldigvis lykkedes det skipper at holde Bjørn under kontrol ved at sejle bak i en lille halv times tid, til vi kom i læ af agterstævnen af et af de store

krydstogtskibe. Det var meningen at selskabet fra Bjørn skulle ombord i et par hurtiggående gummibåde. Det måtte opgives på grund af sø og vind, så de måtte gå om bord i bådene fra kajen. Alle fik udleveret store plasticposer at have på i regnen og de åbne både. Nogle valgte at tage en taxi istedet.

Nye passagerer ombord. Vi beklagede det dårlige vejr, som iøvrigt blev rigtig godt undervejs til Helsingør. Et par damer sagde det ikke gjorde spor. De havde været med sidste år på turen til hundested hvor vi vippede så meget at næsten alle blev søsyge, og vi ikke havde regnet med at få nogle af de passagerer at se igen.

Vi var i Helsingør omkring kl 22. En del af besætningen blev ombord, for næste dag havde vi en chartertur, der gik fint, men væsentlig mindre dramatisk.

Vi har haft pænt mange charterturer og askespredninger i år. Desuden sejler vi hver den første søndag i måneden når vi kan. Også her har vi haft en pæn belægning. På sejlturen i juli havde vi udsolgt på den første tur, og omkring 30 passagerer med på anden. På den første tur havde vi et firemands orkester der spillede shanties under sejladsen.



Jan Petersen

Kemiske og fysiske kedelvandoperationer sommer 2023

Af Peter Sørensen

I foråret havde vi ikke flere salttabletter til afkalkningsanlægget tilbage. Vi bestilte derfor en ny beholdning hos leverandøren Kryger Aquacare, 40 sække á 25 Kg leveret på EU-palle.

Ligeledes indkøbte vi yderlig 40 l beskyttelsesvæske,

kaliumphosfatopløsning i stærk kalilud. Vi havde 40 l kaliumsulfitopløsning i stærk kalilud på lager. Begge dunke med beskyttelsesvæsker er nu på plads på skibet i boksen på fordækket.

Dernæst gik vi i gang med at montere afkalkningsanlægget. Ionbytningstankene blev sat på plads og tilsluttet saltbeholderen med brine. Brine er en mættet saltopløsning af natriumchlorid. Brinen bliver suget over i den første ionbytningstank, når anlægget er i drift. Postevandets calcium-ioner og magnesium-ioner ionbyttes med natrium-ioner.

Vi skal løbende have et lager på mindst 2 gange 25 Kg salttabletter på skibet. De 2 sække tabletter opbevares i en stor blå plastbeholder i forpeaken. Det foruden den mængde salttabletter, som er fyldt i saltbeholderen. Vi skal sørge for, at der ikke ligger løse salttabletter på skibet.

Allerførst blev saltbeholderen fyldt op med postevand og salttabletter, slanger monteret fra vandhane til anlæg og fra anlæg til agterpeak-tankens. Så blev anlægget sat i drift ved at åbne for vandhanen. Anlægget behøver ikke strømforsyning for at fungere.

Mens anlægget var i drift den første gang i år konstaterede vi, at der lå indtørret salt på broen under anlægget og på dækket ud for nedløbsrørene fra broen. Dette salt blev ihærdigt skyllet væk. Jeg fandt utætheden på anlægget. Det var omløberen, som holder sugeslangen fra saltbeholderen fast til ionbytningstanken, der ikke var skruet tilstrækkelig fast. Mættet saltopløsning dryppede ud herfra. Omløberen skruede jeg forsvarlig fast og anlægget er helt tæt nu.

Herefter blev de kemiske beskyttelsesvæsker doseret til kedelvandet. Det finder sted via en tragt ovenfor og til

kondensatortanken. Aftal med vagthavende maskinmester, hvis påfyldningen finder sted, mens maskinen er i drift. Der er nemlig risiko for tilbagesprøjt af væskerne under påfyldning ved drift. Væskerne skal påfyldes forsigtigt og med lidt ad gangen. Det er bedst at påfylde beskyttelsesvæsker, når dampmaskinen ikke er i drift.

Under påfyldning af beskyttelsesvæskerne skal der naturligvis anvendes personlige værnemidler. Det er grønne nitrilgummihandsker og sikkerhedsbriller. Værnemidlerne er i boksen sammen med væskedunkene. I boksen hænger også en arbejdspladsbrugsanvisning (APB) for håndtering af de kemiske væsker. Læs APB'en inden du første gang arbejder med de kemiske væsker.

Desuden til hjælp for påfyldningen har vi 3 aftapningsstudse til væskedunkene og 2 2l-kander. De ligger også i boksen med væskedunkene.

Når agterpeak-tanken er blevet fyldt med kalkfrit vand og beskyttelseskemikalierne er påfyldt kondensatortanken, så er skibet kemisk set klar til drift.

Vi kontrollerer det afkalkede vand med en indikatorvæske, kaldet DUROGNOST. Der udtages en prøve på 5 ml afkalket vand i et lille måleglas. Heri tilsættes 1 dråbe Durognost og prøven skal blive irgrøn. Hvis vandprøven bliver rød, så er vandet kalkholdigt.

Løbende under og efter sejlads skal vi også kontrollere kedelvandet. Hertil har vi måleinstrumenterne Ph-meter og Ledningsevнемåler. Desuden et analysekit for analyse af koncentrationen af beskyttelseskemikalierne fosfat og sulfid. Koncentrationen af disse stoffer i kedelvandet skal være ca. 20 mg/l for hvert stof.

Jeg analyserede kedelvand i går den 27. juni 2023. En vandprøve, som blev udtaget den 20. juni 2023. Fosfatkoncentrationen var 15 mg/l og sulfidkoncentrationen var 18 mg/l og dette er OK. Ph-værdien var 12,2, hvilket også viser korrekte koncentrationer. Kaliluden gør kedelvandet basisk og det skal det være. Kedelvandets ledningsevne var 1220 mikro-S, hvilket er for højt. Det fortæller, at der er havvand i kedelvandet. Saltioner fra havvandet gør kedelvandet elektrisk ledende. Siemens (S) er et mål for elektrisk ledningsevne. Havvandet siver ind i kedelvandet via kondensatoren, der er lidt utæt. Ledningsevnen må helst ikke stige yderlig.

Ved at bundblæse kedlen hyppigere og tilsætte mere afkalket vand, så kan koncentrationen af havvand selvfølgelig nedbringes. Men det har den ulempe, at der også fjernes beskyttelsesvæsker, hvorfor forbruget af disse væsker bliver større. Sulfitten i kedelvandet sørger for, at vandet er iltfrit. Kemisk omdannes sulfitten til sulfat. Fosfaten binder kemisk metalioner i kedelvandet til metalphosfater, der er tungt opløselige og synker til bunds i kedlen. Ved disse kemiske reaktioner med sulfid og fosfat forbruges der også beskyttelsesvæsker.

Du kan læse mere på vores hjemmeside under overskriften "Instruktioner for kedelbeskyttelse".



Peter Kemi

Kalfatring

Bjørns dæk, både for og agter er efter adskillige år blevet utætte. På fordækket er der løbet vand ned i de fine lædermøbler, og i maskinen har man talt om at sætte en markise over skrivepulten.

Heldigvis var der hjælp at hente. Knud Wagner, gammel skibstømrer mv. indvilligede i at give dække en omgang. En fuld kalfatring ville blive for omfattende, så dækkene blev "rabattet", hvilket betyder at det gamle værk blev slået ned, og efterfølgende blev der hældt beg ovenpå, hvorefter det overskydende blev fjernet med et skrabejern. Det har været et stort arbejde, også fordi dækket helst skal være tørt inden man begynder, hvilket er svært med en våd sommer. På nuværende tidspunkt er fordækket færdigt samt den styrbord side af agterdækket.

Stor tak til Knud Wagner, der stod for det hårde slid, mens vi andre amatører stod for de lettere arbejder.



Den sorte omstilling og dampskibet Bjørn

"I dag taler vi meget om den vigtige grønne omstilling, som vi er i fuld gang med. Men vi må ikke glemme historien om den sorte omstilling, der gik forud", fortæller Benjamin Asmussen, der er historiker og museumsinspektør på M/S Museet for Søfart.

"Især i 1800-tallet blev meget af menneskehedens fysiske slid afløst af maskiner, der kunne gøre arbejdet hurtigere og bedre. Dampmaskinen drev skibe, jernbaner og fabrikker, der skabte en kolossal velstandsstigning og med tiden et mageligere liv for mange. I dag mærker vi tydeligt bivirkningerne af forureningen og klimapåvirkningen, der fulgte med, men det er vigtigt at huske, at den sorte omstilling også gjorde livet bedre for mange mennesker", forsætter Benjamin Asmussen.

"Engang var danske havne tågede og forurenede af røgen fra hundredevis af dampskibe. I dag er der kun tre små dampskibe tilbage i Danmark, så isbryderen BJØRN er lidt af en diamant blandt de bevarede historiske skibe. Ikke mindst fordi man kan være så heldig at komme ud og sejle med den", afslutter han.



Bjørn kom hjem fra Vejle

Igår den 1/9 kom Bjørn til Helsingør efter næsten 2 uger på togt.

Dette er ingen beretning. Den kommer i december nummeret, men blot en kort oversigt over turen.

Det har været en god tur med mange sjove oplevelser og utrolig meget velvilje fra myndigheder og folk fra Vejle og Juelsminde, hvor vi lagde til både ud og hjem. LHM sponsorerede kullene så vi kunne komme derover -Og stor tak for det.

Vi har haft adskillige charterturer og ture med passagerer, hvoraf adskillige var fuldt belagt.

Her er lidt billeder fra turen:



Næsten i Juelsminde på udturen



Morgenstemning i Vejle



Omkring 60 mennesker var på kajen i Juelsminde for at byde os velkommen



Havnefogeden i Juelsminde



Under festugen i Vejle blev der sat belysning på Bjørn, skiftende i mange farver



Kul bunkres med gummiged, over trapper i Vejle.



Vores skippere, Eyvind og Tommy



Bjørn sejler fra Hundested mod Helsingør, hvor den i øvrigt undervejs deltog i en redningsoperation.

*Kære Jan Petersen
Jeg fandt din mailadresse i
"Bjørnetjenesten", og kunne ikke
finde andre adresser. Det handler
bare om:*

Jeg fandt nogle gamle billeder af Bjørn, som I måske kan have interesse i. Min far tog dem i Randers Havn i januar 1963 (det er mig man kan skimte som en lille dreng på 6 år med hue sammen med min mor og en af mine søstre på det billede, hvor Bjørn ikke er med).



Jeg kan faktisk tydeligt huske den dag. Jeg var lidt utilfreds med, at "røgen" (må have været damp) ikke kom ud af skibets skorsten men af et tyndt rør lige bag skorstenen. Det så forkert ud, syntes jeg, selvom min far forklarede, at det ikke var røg. Men det var spændende at se en isbryder, selvom vi endte med at fryse, fordi vi blev der længe. Min far håbede på, at den på et tidspunkt skulle sejle ind i den faste is (hvilket den aldrig gjorde). Jeg synes også jeg kan huske noget med, at man den vinter var lidt fornærmede i byen over, at en af statsisbryderne (Elbjørn?) blev sendt ind i fjorden, når man nu havde Bjørn til at holde den åben.



Modtaget pr. Mail 1/Y6 2023/ JP

Jeg kom i tanke om lidt mere:

Jeg var som nævnt som 6 årig lidt utilfreds med, at "røgen" kom ud i det forkerte sted. Men jeg kunne heller ikke lide, at der på agterdækket lå en masse betonklodser (ifølge min far for at hæve stævnen, så den bedre kunne komme ind over isen). Det så også forkert ud, syntes jeg.

Jeg var en kritisk lille tekniknørd, og gik meget op i isbrydere, og havde avisudklip med alle de store isbrydere, hvor jeg dog også var lidt skeptisk overfor DSB's (Holger Danske?), fordi den var lidt som en færge. Men de helt store Danbjørn og Isbjørn var vist ikke bygget endnu.

Lars Lund





Helsingør Værft's tidlige historie

Værftet hed oprindeligt Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri a/s og blev bygget ved siden af Helsingør Træskibsværft.

1. Helsingør Træskibsværft. I baggrunden jernskibsværftet; omkring 1890.

På trods af det store fald i handelen i Helsingør ved øresundstoldens afskaffelse i 1857 efter 428 år, var skibstrafikken i byen forbløffende stor. Femogtyve år senere - i 1882 - oprettedes "Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri" til bygning samt reparation af jernskibe og dampmaskiner under ledelse af Grosserer Mads Christian Holm.

2. Maskinværkstedet omkring år 1900 med maskiner til at dreje, høvle, bore, slibe og fræse delene til maskinerne.

Danmarks første stats-isbryder S/S Mjølner (nybygning 26) blev bygget i 1890 til DSB's storebæltsoverfart og sejlede indtil 1958 - kun fem år mindre end vores isbryder s/S Bjørn! Hun var admiralsfartøj for Den Danske Brigade ved afsejlingen fra Helsingborg til Helsingør 5 maj 1945.

3. S/S Mjølner.

Til DFDS leveredes i 1901 passager- og fragtdamperen J. C. La Cour (nybygning 84). Den sejlede fra Esbjerg til forskellige engelske havne indtil 1930. efter afslutningen af første verdenskrig sejlede den i 1918 fire ture for den engelske regering med 2000 engelske krigsfanger fra Warnemünde, Lübeck og Stettin til England. Skibet blev oplagt i Esbjerg 1931 og opslugget 1933.

4. J.C. La Cour.

Fra århundredeskiftet havde man i gennemsnit 1000-1200 ansatte mens det i 1905 var knapt 1000. man ser kedelsmedene fra dette år på billedet. Der er 65 plus 7 børn på første række.



Billede 1

5. kedelsmedene 15/8 1905.
6. trykprøvning af de store dampkedler omkring 1915. Den ligner én vi kender fra Bjørnen!
7. En dieselmotor er samlet og afprøves før den skilles ad igen og transporteres ud på skibet.

svøjseprocessen blev udviklet i USA og Rusland i 1886-87 og videreudviklet i Sverige 1902-05. Svejsning var dog ikke almindeligt før under 2. verdenskrig hvor der i USA masseproduceredes handelsskibe (Liberty-skibe) ved svejsning i stedet for nitning. Derfor er det interessant at man allerede omkring 1920 lavede svejsninger i Helsingør.

8. Slibere polerer svejsninger omkring 1920.

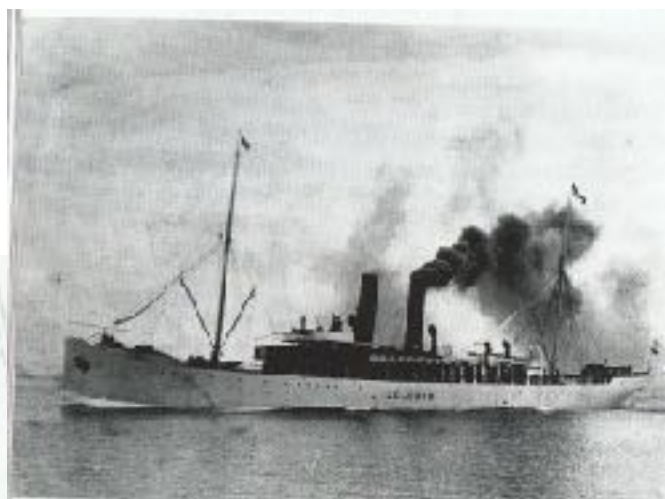


Billede 2

Billederne er fra: Peder Olsen: Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri 1880-1920. Museerne Helsingør 2018.



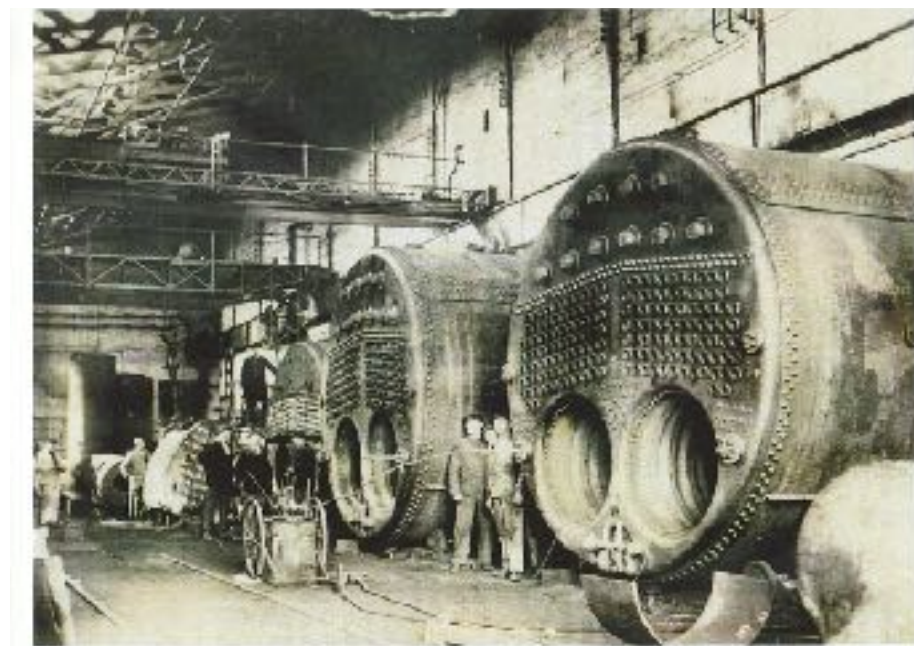
Billede 3



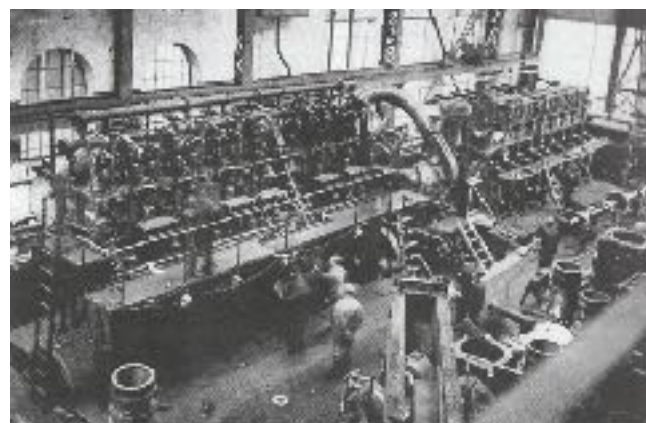
Billede 4



Billede 5



Billede 6



Billede 7



Billede 8



Stig. *Mail kommentarer*

Jeg kan sige det bedst på engelsk. Stig's capacity as project leader, as well as versatile worker in all the maritime trades, meant everything to us in Bjørnebanden. He had a fine singing voice which I shall always remember. It was an honor to get to know Stig and to give him a hand whenever I could.

May he rest in peace
Jonathan

Hej alle medlemmer af Bjørnebanden. Jeg har læst Jans meddelelse: Stig er død. Resten af dagen har jeg følt en tomhed indeni. Det er som om, jeg ikke vil acceptere meddelelsen. Stig var jo overalt. Han var med i alt, hvad der havde med Bjørn at gøre. I det næste stykke tid vil jeg blive mindet om, at der mangler noget. Nemlig Stig .

Samtidig er jeg også egoistisk. Hvem skal nu lave alt det, som Stig som en selvfølge påtog sig?

Jeg vil altid tænke på Stig , som det utrolig reelle menneske, han var.

Det bliver svært at undvære Stig.

Med tanker om alle de positive oplevelser og minder, jeg har om Stig , vil jeg slutte.
Sigurd

Jamen det er jo rigtig trist men jo osse en katastrofe for arbejdet.

Alle gode tanker til jer
Jes Kroman

TAK FOR JERES ORIENTERING OG TILTAG, EFTER DEN SØRGELIGE MEDDELELSE OM STIG'S BORTGANG. Tænker på JER ALLE.
Bent Holbeck

Kære allesammen

Dødsfald er altid trist for de fleste.

Jeg tror dog Stig havde et godt liv. Og blev "gammel", nok fordi han holdt sig i gang.

Jeg har kendt Stig i ca 20 år.

Vi var ikke altid enige, han var jo træmand og jeg er jernmand.

Men vi respekterede hinanden.

Stig var en rigtig god mand for Bjørn, han slap aldrig arbejdet.

Og havde mange kontakter.

Hans "arv" bliver svær at løfte.

Jeg vil mindes Stig for hans engagement og kærlighed til Bjørn.

Og hans venlige og åbne sind.

ÆRET VÆRE STIGS MINDE

Carsten



Mindeord fra Erik Lindelof

Stig har jeg kendt siden han ringede til mig engang i sommeren 2005. Siden har jeg været meget aktiv sammen med Stig. Vi arbejdede meget tæt sammen – især i forbindelse med Bjørns reparation i Skagen i 2007. Vi var sammen om at tilrettelægge værfts opholdet fra april til oktober 2007. Vi har arbejdet sammen lige siden og havde et eget tillids forhold i mellem os.

Vi kunne have lidt forskellige vinkler til arbejdet, og vi kunne også diskutere løsningerne. I den forbindelse vil jeg sige, vi kunne være uenige, men vi blev aldrig uvenner, der kom altid en løsning. Det er det gode ved vores arbejde med Bjørn, vi har alle et godt og dejligt socialt samvær og Bjørn er centrum.

Stig påtog sig alle mulige opgaver og indkøb af alle mulige slags. Han påtog sig opgaven. Han fandt altid en løsning på tingene, han havde meget styr på alle navne og adresser på firmaer, alt blev noteret ned i hans notesbog, som efterhånden var blevet noget slidt i indbindingen.

Stig fandt altid på en god løsning af forskellige opgaver, f.eks. hvor meget kul kunne der være i kul kassen ombord, Stig regnede ud og noterede en løsning, som vi nu bruger, når vi skal have målt hvor meget kul er der tilbage og hvor meget kul skal vi have ombord, når vi skal der eller der hen.

Det er med beklagelse, at vi ikke kunne være flere her til stede, men lige nu ligger Bjørn i Vejle, denne tur er tilrettelagt igennem det sidste år og kunne ikke ændres, Stig havde også en plan om at komme til Vejle via DSB eller med bus.

Stig var aktiv i gennem alle åren, ikke mindst i de senere år. Vi vil savne Stig, som vores gode Bjørne ven.

Når man så på Stig, var det svært at forestille sig at Stig var nået den høje alder af 89 år, (12.09-34) han var aktiv til det sidste, der var ingen af os der tænkte at det skulle gå hurtigt, med hans tilbagefald, det kom som et chock for os alle, da det blev meddelt at Stig ikke var mere. Hvad nu med det og det.

Til dig Bente vil jeg ønske det aller bedste, og håbe at du og dine kære vil komme godt igennem den svære tid med sorg og savn.

Her med vil jeg sige:

Æret været Stigs minde



Husk at du kan læse mere om arbejdet i remisen og på Bjørn på hjemmesiden og på Facebook.