

# BJØRNETJENESTEN

116 år i røg og damp med SS Bjørn

Marts 2024

[www.ss-bjoern.dk](http://www.ss-bjoern.dk)

## *Formanden har ordet*

Jeg håber, alle Bjørne er kommet godt ind i det nye år, og jeg håber, at vi i 2024 bibeholder den gode stemning om bord og i remisen, ikke oplever større vanskeligheder eller dyre reparationer. Jeg håber også på et aktivt mandskab, som tager sig af vedligeholdelse og pleje af det gode skib S/S Bjørn.

I begyndelsen af januar var stævnørør reparationen gennemført. Reparationsomkostninger løb desværre op i kr. 371.000 inkl. værftsophold. På grund af vejsituationen måtte skibet blive liggende på beddingen, det var mere sikkert på grund af stormen. Lauritzen-Fonden, Lemvig-Müller Fonden og Skibsbevaringsfonden har gjort det muligt, at vi kunne betale regningerne.

Den 09.01.24 sejlede vi S/S Bjørn tilbage til Helsingør. Det var en kold, men spændende fornøjelse. Havnen i Gilleleje var tilsandet, så vi måtte sejle den gale vej om sømærket med meget lidt vand under kølen. Men det gik.

I januar besøgte mandskabet fra veteranfærgeren MØN os. Skibet skal have en ny overdækning, og S/S Bjørns overdækning blev målt og fotograferet.

Vi er blevet inviteret til at komme til Aalborg Regatta til sommer. Men på grund af de høje priser for kul, måtte vi

<i>Formanden har ordet</i>	<i>Side 1</i>
<i>Sejltur fra Gilleleje</i>	<i>Side 2</i>
<i>Hundested propeller</i>	<i>Side 4</i>
<i>Annonce fra hundested propeller</i>	<i>Side 5</i>
<i>Ganske lidt om julefrokosten.</i>	<i>Side 5</i>
<i>Tur til Lauenburg</i>	<i>Side 6</i>
<i>Hilsen fra gæst fra Vejle</i>	<i>Side 6</i>
<i>Balder, Stockholm.</i>	<i>Side 7</i>
<i>Hvorfor kunststoflejer?</i>	<i>Side 8</i>
<i>Søværnets skibe, Thetis klassen</i>	<i>Side 9</i>



Klarer vi pynten i Gilleleje Havn?

desværre sige nej tak. Kulpriserne ligger i dag mellem kr. 4.800,- og kr. 8050,-, begge priser franko leveret Helsingør.

I januar modtog vi bekræftelsen på, at S/S Bjørn beholder sin gratis havneplads foran Kulturværftet, men vi måtte forpligte os at være med og aktiv i de forskellige arrangementer, som havnen holder i løbet af sæsonen. For eks. stiller vi skibet til rådighed ved afslutning af havnedagene og forskellige arrangementer, som "Øresund på langs" og "Havnens dag".

Den 08.02.24 besøgte 18 Bjørne "Hundested Propeller" og så en moderne fabrik med et helt specielt produktionsprogram. Bagefter var der møde i Restaurant Knud.

Velux Fonden har sponsoreret sejltur og rejse for en tur fra Lauenburg til Hamburg og retur med hjuldamperen "Kaiser Wilhelm". Turen skal finde sted i september, og der kommer en beretning senere.

Jochen vom Braucke



## Sejltur fra Gilleleje

I starten af januar sejlede Bjørn hjem til Helsingør efter at have ligget i Gilleleje siden oktober. Opholdet i Gilleleje skulle kun have været et rutine eftersyn på omkring en uge, hvor Bjørn bl.a. skulle have bundmaling, og synes af skibstilsynet. I forbindelse med synet skulle skrueakslen trækkes, så man kunne se

hvad tilstand den var i. Her kom problemerne, da det viste sig skruelejet var defekt. Hele lejet drejede med rundt. Det var lavet på Holmen tilbage da Bjørn lige var overtaget, i noget kunststofmateriale som blev brugt dengang på Holmen. Det blev besluttet at et nyt leje skulle laves i noget ordentligt materiale. Nemlig hvidmetal, og at Hundested propeller skulle stå for opgaven.

Derfor kom det til at tage sin tid, da Hundested naturligvis ikke kunne slippe alting bare for at lave et leje til Bjørn. Omkring november fik vi det nye leje og samtidig havde vi brugt ventetiden til at få renoveret brodækket delvist. Vi kunne se at noget af grunden til det gamle leje gik itu,



Vintersejlads. Nu med sne.

var manglende smøring. Vi fik derfor værftet til at lave en ny smøring med højtliggende smøreoliebeholder, så det nu kan løbe til af sig selv.

Sidst i december var Bjørn klar til at sejle hjem. Vi havde fået lov at blive på beddingen i det meste af perioden da der

ikke var kø til den, og Bjørn ville ligge bedre på beddingen end i et uroligt havnebassin, hvis der kom vind, og det gjorde der. Overdækningen på agterdækket var ved at blæse itu, men ved at sikre den med gjorder var den næsten intakt bagefter. Blæsevejret flyttede også en masse sand hen foran havneindløbet, så der i realiteten ikke var vand nok til at Bjørn, der stikker 3,27 meter, kunne sejle ud.

Den 9. januar var der fint vejr. Ingen vind, sol og 5 graders frost. Preben mente godt at han med lidt hurtige manøvrer, og ved at sejle den forkerte vej om den røde bøje kunne få Bjørn ud.

Maskinen blev startet op dagen før. Her havde vi god hjælp af vores elektriske forvarmer, så vi havde en temperatur på ca. 60 grader før vi begyndte at fyre med kul. Vi har jo aldrig før haft brug for at starte maskinen op i frostvejr, men den opførte sig



Damp. Masser af damp

fint. Til gengæld var spillene på for og agterdæk frosset. Vi lukkede helt op for dampen til spillene og pludselig, mens alle var andetsteds hvæsedede der damp ud over hele fordækket. Så var det tørt op.

Capstanden på agterdækket skulle have lidt hjælp fra en blæselampe, og så kom den også, og på mere kontrolleret vis. Det eneste rør der var frostsprængt var vandrøret til toilettet, der nu er taget hjem til lodning.

Turen hjem tog tre timer. Og Preben fik os fint ud af havnen ved at sejle helt tæt til ydermolen, og så ud mod bøjen. Han havde tjekket vanddybden fra en fiskerbåd dagen før. Kold, men fin sejlads. Der var flere i på besøg i maskinen end der ellers er.



Her er der godt at være!

Men det var også det eneste sted der var varmt. Vi havde ovenikøbet et lille antal passagerer med der der gerne ville opleve Bjørn i vintersejlad.

Ved ankomst var der troppet en stor velkomstkmité på til at tage imod os.



Hjemme igen



Jan Petersen

## Hundested propeller

Da vi skulle bestille det nye skruелеje, var vi nogle stykker der var på besøg på Hundeste Propeller.

Det var en meget spændende virksomhed at gå rundt i. Mens de der har forstand på det diskuterede detaljerne, var der en medarbejder der viste mig rundt. Bagefter spurgte jeg om der kunne arrangeres en rundvisning for nogle flere. Der kunne der og den 8/2 var vi 18 der fik set fabrikken. Han ville helst ikke have meget mere end 15 med rundt, så det gik lige.



Lars Corneliusen viser rundt

Vi fik set fabrikken, som har mange store og topmoderne dreje og fræsebænke med meget mere.

Bagefter gik de fleste til restaurant "Knud" hvor vi havde bestilt bord for en sen og meget hyggelig frokost.



## Så skal vi til Lauenburg, nogle af os.

I Lauenburg ved Elben nær Hamburg ligger den gamle hjuldampner "Kaiser Wilhelm" Den er 9 år ældre end Bjørn. Til september sejler den ned ad Elben, gennem flere sluser til Hamburg havn hvor man får set det meste af havnen og kommer forbi Cap San Diego som vi sejlede med sidste år. Derefter går det tilbage til Lauenburg hvor vi er fremme om aftenen. Der bliver ingen landgang i Hamburg.

Vi har reserveret et antal værelser to nætter på Hotel Altes Schifferhaus, der ligger lige på Elbens bred i Lauenburg og meget tæt på Kaiser Wilhelm. Jeg har været adskillige gange på hotellet. Ægte tysk i gamle skæve huse og god tysk mad på deres restaurant. Vi sejler den 21/9 og allerede aftenen før breder der sig en liflig kulrøg over hele byen.

Turen er med tog fra København til Lauenburg den 20/9 til den 22/9.

Og det aller bedste. Velux fonden har givet penge til sejl og togtur.



Liggende dampmaskine

Skorsten, der kan lægges ned



Kaiser Wilhelm

## *På besøget på Hundested propeller fik vi denne annonce med hjem*

Nok ikke så meget for os selv, men for børn, børnebørn, oldebørn eller måske endda tipoldebørn

**3 gode jobs ledige**

**Vi udvikler og producerer små og store komplicerede propel-anlæg og gear til store yachts, færger og flåder i hele verden**



**1 - Vi har brug for en dygtig Industritekniker / Maskinarbejder**

1. Er grundig og forstår at læse en maskintegning med tolerancer
2. Kan bruge en CNC maskine (CAD/CAM, dialog, ISO)
3. Går i tæt dialog udviklingsafdelingen, når der er tvivsspørgsmål
4. Har et svendebrev/uddannelsesbevis

**2. Vi har brug for en dygtig Montør / Smed / Mekaniker / Skibsmontør**

1. Er grundig og har interesse for mekanik
2. Kan montere og læse en samlingstegning
3. Kan rejse en gang imellem, til opgaver i Danmark og udland
4. Taler og læser engelsk på mellem niveau

**3. Vi har brug for en dygtig Svejser / Smed**

1. Kan svejse i alu-bronze, alu, rustfast og stål
2. Eventuelt har certifikater
3. Eventuelt gerne samle anlæg som afveksling

Vi er 18 på et stort værksted i Hundested Propeller - der er kendt over hele verden for høj service, høj kvalitet og CO<sup>2</sup> besparende produkter.  
Vi producerer brugertilpassede produkter og små serier.

Vi møder mellem 6 og 7.30 og holder fri fra kl. 12.30 fredag. Vi bor i Hundested.  
Kom og bliv en del af teamet. Ring eller skriv til Lars Cornelussen  
[lars@hundestedpropeller.dk](mailto:lars@hundestedpropeller.dk) T: 4793 7117

## *Julefrokosten 2023*

blev lidt anderledes end i tidligere år, da den blev holdt på Strandborg, i stedet for i Smedenes Hus

Arrangementet de havde tilbudt os var helt fint og vi fik fint besøg fra det jyske af Eivind, Lars, Jørgen og Hanne.

En hyggelig eftermiddag for 34 bjørne.

## *Vi har fået en mail fra en gæst, der var med i Vejle sidste år*

Til "Bjørnebanden"

Her i de kolde dage er der tid til inde sysler og bl.a. få styr på en billeder, og jeg har et par billeder som jeg synes i skal have.

Jeg kom tilfældig til Juelsminde om morgenen da jeg havde lovet at hjælpe på plejehjemmet og da jeg kom til frem, så jeg en fed sort røg stige til vejs nede fra havnen. Det måtte jeg ned og se.

Og der lå der et skønt skiv og varmede op til eftermiddagens tur. Jeg blev inviteret ned at se maskinen og måtte skynde mig tilbage til plejehjemmet og vaske fingre, blive færdig med opgaven, hjem og spise, ned og se om jeg kunne komme med på turen.

Der var plads til mig - heldigvis - og jeg nød turen. Jeg er gammel sejler, men har solgt båden for mange år siden, så det var skønt at komme på vandet og se landet fra søsiden igen.

Men det var ikke bare det at være på vandet igen. Det var også at mærke den gode stemning der var på skibet, selv om vi myldrede rundt på skibet, og sikkert gik i vejen mange gange, blev vi kun mødt med smil og lyst til at fortælle om skibet - herligt.

Dampmaskiner har jeg været betaget af fra jeg var en bette knægt. Der var stadig dampmaskiner i drift i på telefonfabrikken og bryggeriet i Horsens i min drengetid og når jeg var på ferie ved mine bedsteforældre i Skanderborg har jeg brugt timer på banegården for at se lokomotiverne.

Så for mig et det lige så godt som juleaften at se sådan en pragtfuld maskine som der ligger i "Bjørnen". At nyde det smukke

håndværk, lydene, duften det var bare en rigtig god oplevelse.

Jeg stod nede ved maskinen da vi lagde fra kaj i Juelsminde og alt gik stille og roligt - der var styr på det.

I Vejle stod jeg oppe ved styrehuset og det var en fornøjelse at se hvordan "SS Bjørn" blev listet ind til kajen.

Dog vil jeg sige, at det er et meget effektivt spil i har i stævnen. Hvis der nu ikke kom så mange tørn om spillkoppen kunne man så hale ind lidt mere nænsomt?

Det første billede er fra opvarmningen i Juelsminde. Det andet er fra afsejlingen.



For mig var det også interessant at se et skib med servostyring, så jeg ville gerne have et billede af styremaskinen og spurgte pænt om det kunne lade sig gøre og den ene herre rykker tilbage så jeg kan tage et billede. Da billedet er taget siger den anden herre storsmilende: Nå - jeg troede det var mig du ville fotografere.

Med dette vil jeg sige mange tak for turen - det var en god oplevelse, og jeg håber i får nogle gode ture i 2024.

Med venlig hilsen Hans Gjevert



Styremaskine med servo

*Vi har fået en mail fra en gæst fra Sverige, der var med på turen med "Nordstjernen"*

Hej! Tack för besöket i somras. Här kommer några bilder på min ångdrivna bogserbåt som nu är färdig,  
Vänliga hälsningar  
Per Jonsson Gille  
Bromma  
Stockholm



De to ældre herrer



Balders dampmaskine



Balder

Balder var en isbrytande bogserbåt som byggdes 1919 vid Ekensbergs varv i Stockholm för Stockholms Transport och Bogserings AB. Tjänstgjorde i Svenska Flottan under kriget som "Hjälpvedettbåt 82". På resa med kalkpråmar från Gotland till Industrierna på Norrlandskusten i november 1947 gick fartyget på grund vid Storjungfrun och blev vrak 45 meter från

land, men besætningen reddades.

Modellen är byggd i skala 1:32 efter fotografier och en modellritning från 1940. Längd 105 cm, displacement 9 kg. Skrovet är skuret i lindträ och andra material är bl a styrenplast, plywood, mässing och mahogny. Alla detaljer är handgjorda eller svarvade i mässing. Jag byggde Balder åren 2020-24. Maskinen är en engelsk Stuart Puffin och pannan kommer från Maccsteam Ltd. Snart kommer fler bilder.



I Stockholm när hon var ny. Största och minsta fartyget i flottan



Balder

### *Der spørges om hvordan*

Kunststoflejerne er endt i BJØRN's Stævnør. Det ved jeg jo ALT om, da det var mig der havde opsynet med Skibet som Sådan. Men forklaringen er den, at på det tidspunkt i 1990, havde vores Forening nok at gøre med at holde SKJELSKØR i gang, da det jo var eneste mulighed for at vi rent

Økonomisk, kunne eksistere: Så det var MEGET om at gøre, at få dette Skib sejlede, så der kunne komme Penge i Kassen.

På det tidspunkt, var Interessen for BJØRN desværre MEGET lille, til STOR ærgrelse for flere af os,. Så jeg gik igang med, at undersøge mulighederne for Hjælp inde på Holmen, hvor begge skibe lå. Vel at mærke, UDEN nogen form for Betaling, men med STOR hjælp, fra de forskellige Værksteds Mestre, der godt kunne se, hvor svært det var, at få BJØRN gjort Sejlklar igen. Men med STOR velvillighed, fra ledelsen på HOLMEN, og især fra en Skibsbygnings Ingeniør's side, blev det ordnet sådan, at Flydedokken i en Periode blev Camoufleret sådan, at det var lidt svært, at se, der pludseligt var et civilt Skib til Reparation, og IKKE et Marinefartøj.

Da så BJØRN blev Doksat og Skrueakslen trukket, viste der sig en MERE alvorlig tilstand, end vi havde regnet med. Selve Konussen, hvor jo Drivskruen er Monteret „ kastede „ 8 m/m og spillerummet i selve Stævnørret var 4 m/m. Det må ALLERHØJST være 1 m/m. Gode råd var dyre. Penge havde vi jo KUN til Drift af SKJELSKØR. Men Drivskruen og Skrueakslen blev ilandtaget. Der blev monteret en Blindplade på selve Bosrøret så Skibet kunne Søsættes igen, da der var Marineskibe der skulle Dokkes. Der gik så flere År, hvor der kun blev banket Rust og Mønjet, plus vi jo Sejlede med den anden Damp, hvor Pengene jo kom fra. Nu må vi huske på, at ALT det der var lavet hidtil, IKKE havde kostet os noget !!

Der var 2 Maskinarbejdere på Værftet, der havde kastet deres kærlighed på BJØRN .Vi er dem STOR tak skyldig, for uden deres hjælp, var det IKKE gået. De udførte Arbejde på BJØRN i deres fritid. Den ene havde endog sin Kone med, særlig om Aftenen, men der blev også, ind imellem, arbejdet i Dagtimer. Som tiden så gik, var der en Dag, hvor der kom en` og sagde, der lå nogen Kunststoflejer, der var blevet i



overskud fra Marinen. Så der opstod en Diskussion om, hvorvidt de kunne bruges på BJØRN. Konklusionen blev så, at hvis de kunne bruges i et Marinefartøj, hvor omdrejningstallet jo var ret højt, måtte de også kunne bruges på BJØRN, hvor omdrejningerne var meget lavere. Derfor blev det besluttet, at montere disse Lejer. Vel at mærke med den Ingeniørmæssige ekspertise. ALT det blev udført UDEN beregning ! Da jeg jo nok kunne regne ud, at Damperen, IKKE kom ud, at sejle i MANGE År og bare skulle ligge i Vandet til der kom andre Tider, og derfor IKKE ville få den Smøring, som den MOLLERUP Smøre pressen udførte fra Trækstangsbevægelsen i forbindelse med LT. cylinderen, fremstillede jeg en Højdetank der skulle sørge for, at der ALTID var den nødvendige Oliemængde i Stævnørret, så der IKKE kunne trænge Søvand ind under den lange Oplægning. Da vi så skulle til at ,, gå an ,, mente den daværende Maskinchef, at det ikke længere var nødvendig med MOLLERUP Smøre pressen. Så den blev fjernet til min STORE ærgrelse, da den jo HØRTE til Maskineriet! Det er min mening, det kunne være en af grundene til at disse lejer ikke har fået Smørelse nok. Men man må jo så samtidig huske på, at BJØRN har Sejlet i en del År UDEN at det ved de obligatoriske

Inspektioner af Akslen ved Doksætning har givet nogen anledning til Bekymring.

Jeg HÅBER, at denne beretning giver den nødvendige forklaring på, HVORDAN DISSE KUNSTSTOFLEJER er endt om bord på vores Damper. Sluttelig vil jeg complimentere det STORE arbejde, der er udført nu, til forhåbentlig stor glæde i Fremtiden.

Mange VENLIGE hilsener, med ønsket om en GOD Arbejdslyst,  
fra Bent

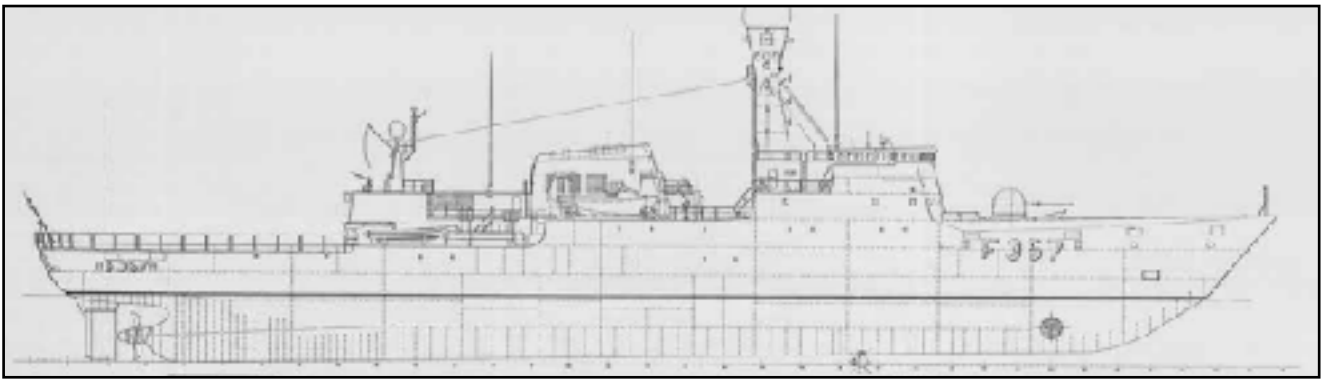
Under min Beretning, om Kunststoflejerne, glemte jeg at fortælle om det STORE Rigger arbejde, som opgaven også handlede om, og der er vi en STOR TAK skyldig til Rigger Ole, der var MESTER for det, fra Starten og til den endelige afslutning. Ole vil kunne fortælle om de mindste Detaljer, da han jo var på Dagarbejde på Holmen, modsat mig, der var på Vagt arbejde på Rigshospitalet, men kom når jeg havde Fri døgn. Jeg synes det er VIGTIGT, at Ole Rigger, bliver nævnt da Eftertiden BØR vide om hans STORE indsats også. Forøvrigt var han jo også på s/s SKJELSKØR, hvor vi først havde Skruearbejde, med udskiftning af en helt ny Aksel, så vi kendte det godt, også fra B&W's Værft, hvor vi arbejdede sammen.  
Bent Holbeck

## *Søværnets skibe af Thetis klassen*

1: Bygning og et rigeligt langt liv

### **Beslutning om nye inspektionsskibe**

Folketinget besluttede i 1985, mens den kolde krig endnu rasede at søværnet skulle have nye inspektionsskibe. I 1987 indgik Søværnets Materiel Kommando kontrakt med Svendborg Værft A/S om bygningen af fire skibe for i alt 1.440 mio. kr. Skibene af Thetis klassen blev bygget 1989-1992. Efter skibene var færdige i Svendborg sejlede de til Holmen I København for at få installeret våben og sensorer.



Navngivningen af de fire skibe blev foretaget af: en regent - en statsminister - en Færøsk politiker - en Grønlandsk politiker. Dec. 1991

Navn	Kølen lagt	Søsat	Indgået	Navngivet af
<a href="#">THETIS</a>	Nov. 1988	Juli 1989	Juli 1991	<a href="#">H.K.H. Kronprins Frederik</a>
<a href="#">TRITON</a>	Aug. 1989	Marts 1990	Dec. 1991	<a href="#">Statsminister Poul Schlüter</a>
<a href="#">VÆDDEREN</a>	Marts 1990	Dec. 1990	Juni 1992	<a href="#">Lagmand Atli Dam</a>
<a href="#">HVIDBJØRNEN</a>	Jan. 1991	Okt. 1991	Nov. 1992	<a href="#">Landsstyreformand Lars-Emil Johansen</a>

### Skibenes mange opgaver

Skibene der stadig er i drift efter mere end 30 år har mange opgaver: (1) suverænitetshåndhævelse og (2) forsvar af Færøerne og Grønland; (3) assistere ved søredning, (4) miljøovervågning, (5) fiskeri-inspektion, (6), og endelig assistere (7) politi, (8) Meteorologisk Institut og (9) Sirius-Patroljen. Skibene har tidligere været udstyret med stinger-missiler og dybd bombes. Da disse systemer er blevet forældet er de fjernet og stambesætningens størrelse beskåret fra omkring 60 til 50 mand. I næste nummer kommer tre historier, der eksemplificerer Thetis skibenes mange opgaver: At stoppe en piratfisker, at efterse Russiske aktiviteter efter Ukraine-krigens start, og eskortering af kongeskibe.



### Skibe nærmer sig udløbsdato

Inspektionsskibene af Thetis-klassen er fra 1990'erne og nærmer sig udløbsdatoen. DR har tidligere beskrevet, hvordan de ofte går i stykker og nødtvungent må afbryde togterne. Samtidig mangler der også soldater ombord, så skibene derfor må smide anker eller søge havn om natten, så besætningen kan hvile. Her burde de have fortsat patruljerne i det strategisk vigtige område omkring Færøerne og Grønland døgnet rundt.

Forsvarsministeriets Materiel- og Indkøbsstyrelse er i færd med at undersøge, om det kan lade sig gøre at levetidsforlænge de nedslidte inspektionsskibe.

I stedet for at skifte dem ud med nye i det kommende forsvarsforlig ser Forsvaret hellere, at pengene skal bruges på andre våben eller kapaciteter. Fællestillidsmand Finn Bæk Karlsson siger: "Det holder ikke at danske soldater skal sejle i verdens farligste farvand i skibe, der er 40-45 år gamle."

Det er blandt andet Thetis-skibene, der skal holde øje med de russiske fiskeri- eller spionskibe samt ubåde, der sejler i farvandet. De arktiske farvande er blandt Nato-alliancens vigtigste, blandt andet fordi forsyningsveje mellem Europa og USA løber forbi. Samt på grund af vigtige kabelinstallationer på havbunden.

### Soldatermangel

Forsvarets arktiske inspektionsskibe af Thetis-klassen, der sejler ved Grønland og Færøerne skal overvåge fremmede magters fartøjer. Men grundet soldatermangel kan skibene ikke overvåge i døgndrift, som de ellers burde. På grund af manglen på soldater er skibene nødt til at søge havn eller smide anker, når besætningen skal sove! Tal fra Søværnet viser ifølge DR, at der i marts i år manglede 83 soldater i Søværnets 1. Eskadre; den enhed, der sejler ved Grønland og Færøerne.

## **Stillingsopslag til Thetis skibene december 2022, uddrag**

*Er du sergent, eller konstabel som er afprøvet og fundet eget til sergent, inden for kommunikation, og har du lyst til at komme ud i et arbejde med udfordringer, oplevelser og et sammenhold i en rigtig god besætning, er du måske den person, vi søger til stillingen som kommunikationsbefalingsmand i 1. besætning i THETIS-klassen.*

*1. Besætning er en ud af seks besætninger, der på skift bemander 1. Eskadres inspektionsskibe af THETIS-klassen.*

Kilder:

Marinehistorisk Tidsskrift, 51 årgang nr. 2 maj 2018

Marinehistorisk Tidsskrift, 56 årgang nr. 2 maj 2023

Diverse ting på Internettet



Søren C.



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