

BJØRNETJENESTEN

116 år i røg og damp med SS Bjørn

Juni 2024

www.ss-bjoern.dk

Formanden har ordet

Formandens beretning ved sidste generalforsamling nævner de vigtigste begivenheder angående S/S Bjørn. Her er nogle tilføjelser.

S/S Bjørn har fået nye foldere. Der ligger stadig nogle i frokostrummet og venter på at blive lagt ud på relevante steder.

Danmarks Radio har udsat charter flere gange. Vi har ændret teksten på charterkontrakter, så kunderne er mere bundne til aftalen.

I april blev vores landkabel stjålet. Heldigvis tilbød Dahl Service, Ole Nilsson at sponsorere et nyt kabel.

I april fik vi 24 tons kul fra Tyskland for ca. 120000 kr. Jeg håber vi kan klare os med det året ud.

I maj viste vi skibet frem til nogle japanere, som vil renovere deres liner Hikawa Maru, og ville høre lidt om vores aktiviteter med S/S Bjørn.

Efter vores lange og dyre ophold i Gilleleje håbede vi at der ikke kom flere driftsforstyrrelser, men det gjorde der! Ved sidste chartersejls med Danmarks Radio makkede omstyreren ikke ret. Jeg håber vores maskinfolk kan klare reparationen.

<i>Formanden har ordet</i>	<i>Side 1</i>
<i>Generalforsamlingen</i>	<i>Side 2</i>
<i>Tur med DR</i>	<i>Side 3</i>
<i>Om Ulvsund forliset</i>	<i>Side 4</i>
<i>En julehistorie</i>	<i>Side 5</i>
<i>Søværnets skibe del 2</i>	<i>Side 7</i>
<i>Arbejdsuge på Bjørn i uge 25</i>	<i>Side 10</i>



Bjørn den 8/5 på tur med DR. Uden overdækning på agterdækket.

Vores søgning hos følgende fonde har desværre givet negative svar: Lego fonden, Norlys fonden, Krüger fonden. Dvs. at vores finansielle dække fortsat er for tyndt, og vi søger videre.

Et andet problem er mangel på uddannet mandskab, og mandskab i det hele taget.

Alle Bjørne opfordres at røre hvervetrommen.

Og så ønsker jeg alle en god sommer.
Jochen vom Braucke



Generalforsamlingen

Årets generalforsamling gik aldeles fredeligt, men vi måtte godt have været nogle flere. Der var 32 medlemmer tilstede. Her følger formandens beretning:

Siden sidste generalforsamling i april 23 har vi mistet 5 af vores kollegaer og medlemmer. Stig Sune Andersen, Egon Jenstrup, Preben Kozuch, Thorkild Frank Olsen og Finn Erik Tullberg. Vi savner dem, og især Stig Sune Andersen efterlader sig et tomrum, som er svært at udfylde. Jeg beder forsamlingen om at rejse sig og mindes de fem kollegaer ved et minuts stilhed.

Stig Sune Andersen var medlem af bestyrelsen. Peter Koefoed har overtaget hans plads. Bestyrelsen består derefter af Tommy Majdahl, Mogens Kjær, Jan Petersen, Erik Lindelof, Nis Peter Tækker, Peter Koefoed og mig. Lise Rindel er suppleant.

Der blev afholdt 12 bestyrelsesmøder, og de aktive medlemmer blev ved tirsdagsmøderne orienteret om alt hvad der

foregår på skibet og i foreningen. Desuden henviser jeg til Bjørnetjenesten, som udkommer 4 gange om året og også har interessante artikler om S/S Bjørn og søfart i øvrigt.

Corona har desværre også kostet nogle medlemmer. Efter sidste opgørelse over kontingentindtægter har foreningen nu 135 medlemmer.

I hele det sidste år har der været 4 hovedemner:

Penge- og mandskabsmangel, den nye kedel med forvarmeren og stævnørshavari. Alle Bjørne blev opfordret til at være så sparsommelige som muligt, og det har de været. Tak for det.

Priserne for energi er pga. Ukraine krigen stadig for høje. Til trods for at vi har fundet en billigere kulleleverandør i Tyskland, har vi stadig problemer med at sejle omkostningerne ind, og desuden blev passagerforsikringen hævet med 10%.

Der blev oprettet checklister for start og nedlukning af skibet. For vandbehandling og for øvrige arbejder, så at mandskabet kan indsættes på forskellige stationer ombord.

I april 23 fik vores elektroniske forvarmer køleribber, og nu fungerer den.

I maj inviterede Helsingør Havn alle skibe med friplads til sammenkomst. S/S Bjørn stillede skib til rådighed.

I juli blev dele af dækket rabattet. Knud Wagner har hjulpet os og vist os hvordan den slags arbejde skal gøres.

I august blæste stormen en del af taget på remisen. Vi fik nogle vandskader, men ikke alvorlige.

I slutningen af august var S/S Bjørn til havnefest i Vejle. Med stop undervejs

i Juelsminde på på ud- og hjemrejsen. På trods af de høje priser for kul, var turen en succes. Vi fik foræret 10 tons kul og sejlede et overskud på 58.000kr ind.

I september fik vi også besøg af M/S Nordstjernen, som var på rejse til værftsophold i Tyskland.

Den 1/10 sejlede vi S/S Bjørn til Gilleleje, hvor den kom på bedding. Der blev ikke konstateret mangler på skroget. Men stævnørsløjet sad fast på akslen og kørte rundt i rundt i lejehuset. Akslen blev demonteret og transporteret til "Hundested Propeller". Hundested fjernede den ødelagte hartkrom- belægning og fremstillede to nye hvid metal lejer farende til Hundested stævnør type VP 11. Desuden blev der monteret en højtliggende olietank, som tvangssmører lejerne.

Den 9/1 sejlede vi S/S Bjørn tilbage til Helsingør. Hele værftsopholdet kostede 460.527kr, men det omfattede også reparation af brodækket, maling af skroget og beddings ophold. Skibsbevaringsfonden har givet os underskudsgaranti på 270000kr. Men ved hjælp af Lauritzen Fondens 200.000kr kunne vi klare det hele selv.

I Januar 2024 blev vi inviteret til Aalborg Regatta, men på grund af de høje energipriserenergi priser måtte vi desværre sige nej tak.

Sejltur med DR

Den 8/5 var Bjørn chartret af Danmarks Radio. De skal lave en tv udsendelse om starten på meteorologisk institut tilbage i starten af forrige århundrede. Noget af det der satte skub i udviklingen af meteorologien herhjemme var en uventet storm, hvor damperen Ulvsund forliste med mus og mand ved Sjællands Odde.

DR havde derfor brug for nogle optagelser med en hundredeårig damper, og derfor var det oplagt at bruge os.

Der skulle både laves optagelser ved kaj og i søen. Agterpressenningen skulle være væk, så Bjørn så mere autentisk ud. Den fik vi fjernet ugen før, inklusive alt det bærende. Der var heller ikke redningsflåder på skibene i 1920, så de blev også taget fra borde. Vi fik lov at beholde to ombord, men de var gemt væk så de ikke kunne ses, og kunne rulles andetsteds hen, hvis det blev nødvendigt. Fordi der ikke var så meget redningsmateriel ombord, måtte vi ikke være så mange ombord.



DR filmer Bjørn



Dronen gøres klar

Preben var den store skipper som måtte udtale sig igen og igen til TV. Mandskabet skulle ligne at lave noget en sømand lavede i 1920, så vi ordnede kasteliner og kvejlade tovværk op det meste af turen, mens vi blev filmet. Turen varede temmelig længe, og det vi sejlede efter var at have Kronborg ind fra den rette vinkel, og også således at lyset faldt bedst muligt på broen. Vi nåede forbi Hven, før vi kunne vende om. Vi blev forøvrigt jaget fra agterdækket til fordækket igen og igen, for ikke at gå i vejen for kameraet. Og det var ligemeget hvor vi sejlede hen, bare lyset faldt rigtigt. Der var også en drone med som filmede en masse da vi lå til kaj. Da vi var til søs, skulle den også filme. Men da blev den sur og arrig. En drone er jo bygget til at stå på samme sted når den sendes op. Men et skib bevæger sig, så for at blive på samme sted må den flyve bagud i forhold til skibet, når det sejler fremad. Det gik ud over formanden og Sam, der sad lige i dens bane, og derfor fik nogle ordentlige blå mærker fra propellerne. En bidsk drone.

Ulv sund gik jo ned i en gevaldig storm, men vi havde det allerfineste forsommervejr. Andre, som der kan det, må få det til at ligne et forskrækkeligt stormvejr.

Udsendelsen bliver vist til november. Det bliver spændende hvordan Bjørn tager sig ud som filmstjerne.



Jan Petersen

Ulv sund katastrofen

På de følgende sider er der vist et udklip fra skriftet "Meteorologisk institut gennem 100 år" som blev udgivet af det Danske Meteorologiske Institut i anledningen af instituttets 100 års jubilæum i 1972. (Meget



Billede fra Nyhavn ca. 1904-18
Dampskibet til højre er Ulvsund

forkortet/ JP) Undertegnede var studentermedhjælper på daværende tidspunkt i det der hed Geofysisk afdeling.

I 1921, da Ulvsund katastrofen indtraf, var man i Norge begyndt at bygge vejrforudsigelserne på fysiske fænomener, og Vilhelm Bjerknes i Bergen havde i 1918 publiceret den første artikel om det der blev kaldt "Frontologien" dvs. Læren om kold- og varmfronter og deres indflydelse på vejret. Dette blev kaldt "Bergenskolen". I Danmark var man noget tilbageholdende. Ledelsen på det Danske Meteorologiske institut mente ikke at det var fremtiden. Man kendte til koldfronter, men mente ikke at der var noget bevis på varmfronter. Man var så småt begyndt at anvende radio til modtagelse af meteorologiske observationer i ind- og udland, ligesom man så småt var begyndt at udsende vejrudsigter over radio. Men udsigterne blev stadig lavet ved at man havde observationer tegnet ind på et kort, og så lod man systemet flytte sig i den retning der fremgik af forudgående kort. Der var ikke nogen vurdering af vejrsystemets udvikling, som frontologien kunne give.

Der var stor modstand mod at indføre "Frontologien" i Danmark. Vi skal helt frem til 1938 før det skete. Og det var først da marine/krigsministeriet slog i bordet!

Midt under den allerede igangværende modernisering af vor vejrtjenestes kommunikationssystem ved anvendelsen af trådløs telegrafi, endnu dog kun udefra, indtrådte der imidlertid en tankevækkende begivenhed, som medførte at instituttet, dets vejrtjeneste og i særdeleshed stormvarslingssystemet blev stærkt kritiseret, først den rent praktiske udformning, men efterhånden også de videnskabelige metoder. Søndag den 23. oktober 1921 drog et af de så sjældne, rent cyklonale stormcentre hen over landet vestfra. Vindstyrken var allerede orkanagtig over Jylland, da DFDS's lille 100tons damper Ulvsund om eftermiddagen sejlede op gennem Øresund, netop som her rådede det lumske og falske magsvejr, der også kendes som "stormens øje" fra de tropiske orkaner, lige før vinden skifter eller snarere springer om fra sydlig til nordlig retning, gerne med endnu større turbulent voldsomhed.

Resultatet blev at Ulvsund totalforliste med en besætning på 15 mand og (formentlig) 5 passagerer.

En livlig offentlig debat kom straks igang, og der blev rejst tvivl om vejrtjenestens effektivitet før og under denne alvorlige storm.

-Og det var dette der efterfølgende gjorde, at vi fik et meteorologisk institut med moderne principper og efter Bergenskolen's metoder.



Søren Overgaard

En julehistorie

Carsten Johnsen har sejlet på mange skibe og oplevet lidt af hvert.

Vi starter med en julehistorie

En julestorm i Nordsøen

M/T Marie Mærsk julen 1979

Kort før julen 1979 var vi gået fra Brunsbrüttel, på indersiden af sluserne i Kielerkanalen, efter udlosning af råolie fra Dan Feltet.

Vi gik så tilbage til lastebøjen ved Feltet, kom i bøje og begyndte lastning på ny. Det var rutine. Og vi glædede os alle til juleaften med god mad, vin og øl, selv om det ikke var lige efter rederiets regler. For officerernes vedkommende skulle det foregå i officersmessen agter, med koner selvfølgelig. Der var flere ombord. Til daglig spiste vi med striber nok på skuldrene i salonen midtskibs. Tåbeligt! Men skipperens beslutning. Jeg havde min kone Lisbeth med. Og der var kommet juletræ og gavepakker ud med helikopteren og supply båden fra Esbjerg. Samt selvfølgelig julepost fra familie, slægt og venner. Og "roderiet"

Når vi lå i bøjen gik vi normalt dagmænd og sofavagt. Vi satte dog søvagt når vinden kom over 12 m. sek. Og maskineriet på st-by. Og det skete tit derude.

Når vinden nåede 19 m. sek. slap vi bøjen og holdt den gående for små omdrejninger et godt stykke væk fra platformen, i læsiden af sikkerheds mæssige grunde. Skulle jo nødigt tørne den.

Juleaftensdag fik vi så et varsel om, at det ville blive dårligt vejr. Det havde vi jo prøvet før, ikke problemer i det. Og helikopteren var returneret hjem til Esbjerg. "Hjem til jul med familien".

Vi gik på st-by ved 12-tiden. Og det var selvfølgelig mig, der havde vagten. Jeg gjorde så maskineriet klar, og kunne kigge op til de andre, skulle bare orientere broen om hvor jeg var. De var allerede så småt begyndt at fejre juleaften. Og



Marie Mærsk

få en øl. Pyntning af juletræ og rygesalonen osv.

Kl 16 var vinden nået op på 19 m. sek. så vi måtte slippe bøjen. En voldsom storm fra NV. Ned mod Tyske Bugt / Helgoland, med vind og sø agterind, vending, og så tilbage igen. Vending og så mod vind og sø tilbage. Nogle gange. Ca. 6 timer hver vej..

Medens jeg klamrede mig til manøvre-grejet, klamrede de andre sig til borde og stole i messen. Især når vi vendte. Og dugen var behørig vandet. Men de fik mad. Og det fik jeg også. Messedrengen blev sendt ned til mig med and, flæskesteg, risalamande og en sjat rødvin.

Den kunne jeg så spise ved skrivepulten. Lisbeth kom også ned og ønskede mig Glædelig Jul. Jeg mente dog, det var for farligt for hende at være dernede.

Bevægelige dele og stejle, fedtede lejdere og dørk. Så jeg sendte / fulgte hende op igen til festen.

Vi var næsten tomt skib, så vi hoppede og dansede i de store og høje søer, der opstår i Tyske Bugt, når de møder lavt vand.

Men jeg holdt ud, ene mand i 36 timer, indtil 2. mester endelig afløste mig. Men først efter vi var gået i bøjen igen. Der var dog fyrbødere på fyrpladsen, kun lidt julefulde. 2 nordmænd og 1 finne. Plus en dansk lempere fra Tunø.

Så var det op til en øl, noget at spise (rester fra julefrokosten) og en laaang søvn. Jeg var træt, meget.

Stormen havde kun gjort små skader på skibet. En af livbådene hang på tværs i daviderne, mange rørafdækningerne på tankdækket var revet af. Vi havde taget meget vand over. Og juletræet i rygesalonen væltede! Heldigvis med elektriske julelys og ikke stearinlys. I maskinen var der dog ingen skader. Maskinporten, skylighter og andre åbninger var blevet lukkede Også ståldørene til dækket fra beboelsen. Maskineriet opførte sig eksemplarisk. Selv rous-regulatoren virkede, når vi løftede "røven" og propellen ud af vandet.

Det var så den jul.

Søværnets skibe af Thetis

Nedenfor følger tre historier, der er gode eksempler på Thetis skibenes mange opgaver: At stoppe en piratfisker, At efterse russiske aktiviteter efter Ukraine-

- At stoppe en piratfisker

I februar 2007 ringede chefen for Færøernes Kommando (CH FRK) til Hvidbjørnen og fortalte om en skummel fiskekutter "Bruix".



Bruix

Den lå i den nordlige del af britisk zone (UK EEZ) tæt på Færøernes (FFZ), se figur herunder. Fiskeren var tidligere kendt for



Bruix udførte ofte ulovligheder, fiskegrej blev kappet fra båden selv for at undgå at blive taget på fersk gerning i ulovligt fiskeri. Bruix var linefisker og gik efter de dyreste fisk - havtasker. Hvidbjørn ville gerne overraske Bruix og tage den på fersk gerning. Vi (Hvidbjørnen) havde kraftigere radar end Bruix så vi kunne holde øje uden han så det. Tirsdag 13 februar 2007 havde vi ham tydeligt på 15 sømils afstand. Han sejlede mod

nordøst og ville snart gå fra britisk til færøsk farvand. Vi gik i bevisberedskab. Lidt efter kl. 5 morgen var vi 6 sømil fra ham og vi satte "angrebet" ind. Fart op til 18 knob; vi nåede indenfor synsvidde før han så os. Vi kaldte ham over radioen - intet svar. Lyste på ham med projektører og søgte kontakt - forgæves. Han forsøgte at stikke af mod sydvest. Vi gik på kollisionskurs så han havde vigepligten og han kom med ene bortforklaring efter den anden. Vi beordrede ham til at følge med til Thorshavn. Han sagde at rederiet hjemme havde forbudt ham at tage til Thorshavn.

Vi så en fiskebøje han kunne have sat, det benægtede han dog. Vort hjælpeskib bjærgede linerne fra bøjen og de var mærket Bruix! Han ville ikke rigtig svare om det var hans. Hvis han sagde ja var han jo skyldig/hvis han sagde nej mistede han jo grejet til høj værdi.

Næste morgen angreb vi direkte Bruix; parallel kurs meget tæt på; han var begyndt at sejle mod Skotland. Han slingrede voldsomt og derfor stødte vi sammen med stor kraft og fik hul i vores skib. Vi søgte tilladelse til at skyde varselsskud/virkningsskud for at tvinge ham til Thorshavn (henholdsvis øvelsesgranater/ skydning mod stævn eller hæk). Færøernes fiskekontrol kontaktede den skotske så skotsk inspektionsskib overtog. Lasten blev losset i Skotland mod vores håb, men efterfølgende tog vores politi kontakt til britisk politi: Da lastvognstogene passerede Skotland-England grænsen blev de stoppet af politiet og lasten til en værdi af flere millioner kroner (havtaske) blev konfiskeret. Skibet var ikke villigt til samarbejde, men da briterne truede med at sælge havtasken i England - til en meget lavere pris end i Frankrig - udstedte rederiets bank en garanti på 1,2 mill kr. Bruix' bøde blev på 233.000,- hidtil største bøde for ulovligt fiskeri ved Færøerne. Fiskegrej og fangst blev også konfiskeret, værdi 960.000,-

- At efterse Russiske aktiviteter efter Ukraine-krigens start

Forsvarets arktiske inspektionsskibe af Thetis-klassen, der sejler ved Grønland og Færøerne, har til opgave at overvåge fremmede magters fartøjer. Inspektionsskibene skal patruljere de farvande, hvor russiske fartøjer, der er sat i forbindelse med mulig spionage eller sabotage også sejler.

Det er en yderst **vigtigt opgave ved Grønland og Færøerne** som Forsvarets inspektionsskibe af Thetis-klassen udfører. Blandt andet på grund af Ruslands angreb på Ukraine, der har medført en sikkerhedspolitisk krise mellem Rusland og forsvarsalliancen Nato.

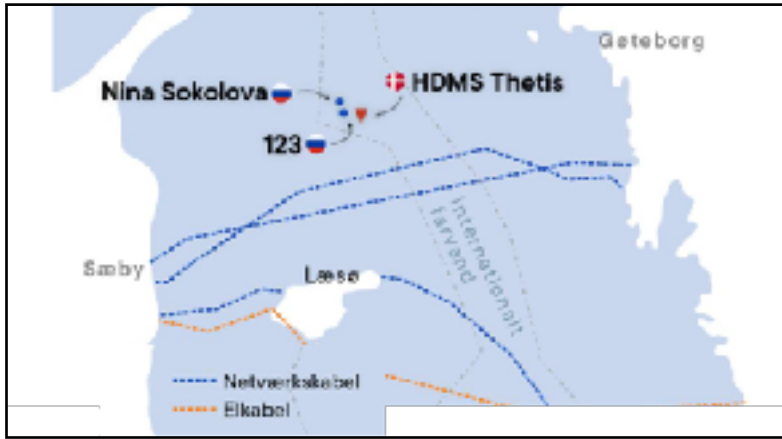
Det er blevet markant vigtigere at holde øje med, hvad russerne foretager sig alle mulige steder, især i områder som er strategisk vigtige og det er den arktiske region. Det er blandt andet Thetis-skibene, der skal holde særligt øje med de russiske fiskeri- eller spionskibe samt ubåde, der sejler i farvandet.

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. DR Nyheder har tidligere afsløret, at russiske fartøjer har sejlet mistænkeligt samt ofte benyttet havne på Færøerne.

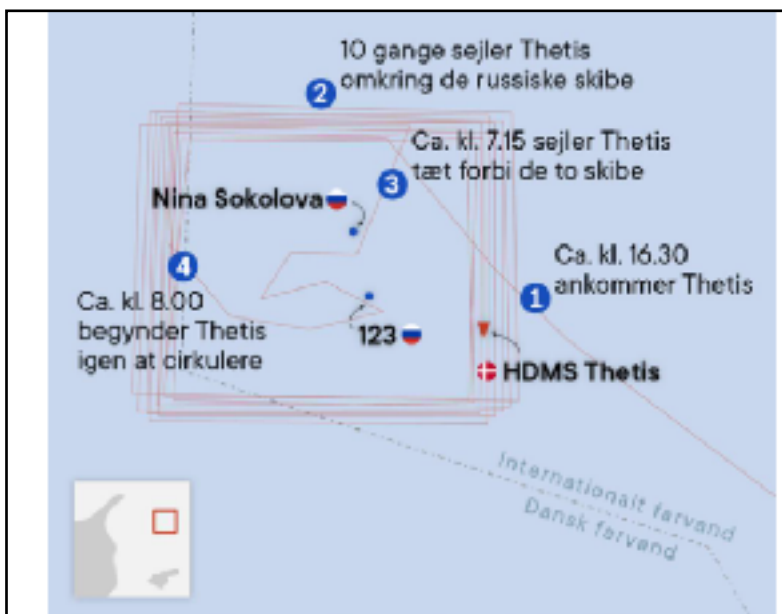
Men **også i de indre danske farvande** giver russerne problemer:

I oktober 2022 lå der to russiske fregatter ("Nina Sokolova" og "123") i Ålbæk Bugten, knapt 20 sømil fra Vendsyssel, gennem flere dage. Det var svært at se hvad formålet

med at ligge dér kunne være, udover at undersøge kabelforbindelserne mellem Sverige og Danmark som er et vigtigt led

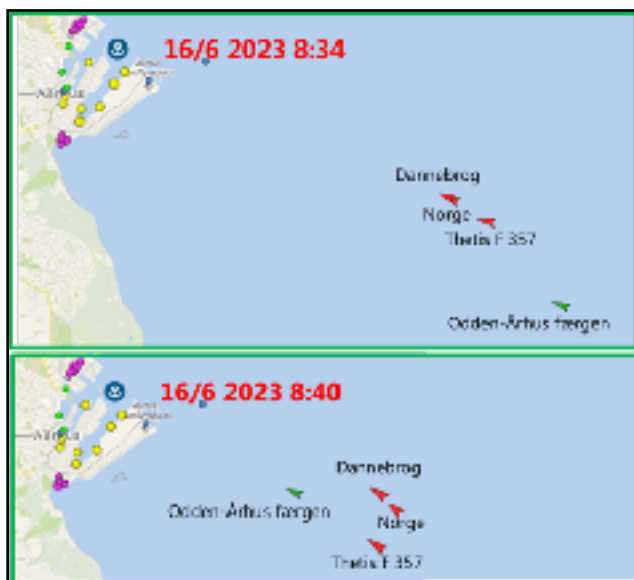


onsdag 5 oktober 2022 kl. 16.30 ankom inspektionsskibet Thetis til stedet. Skibets ret nærgående aktiviteter omkring de to russiske fregatter ses på figuren herunder.



- *At eskortere kongeskibe.*

Eskortering af det Norske og det Danske kongeskib til Århus



Man ser at kongeskibene ikke HELT kan følge med Hydrofoil-katamaranfærger

Odden-Århus...



Søren C.

Arbejdsuge på Bjørn

Vi har netop på seneste tirsdagsmøde besluttet at vi holder en arbejdsuge på Bjørn uge 25. Dvs 17. til 21./6.

Bjørn trænger voldsomt til at blive frisket op. Hvis et passende antal af os sætter en uge af , bør vi kunne få Bjørn til at blive smuk igen. 5 fulde arbejdsdage, afsluttende med lidt god mad fredag. Evt. kan vi tillige få fabrikeret frokost til os under arbejdsugen.



Skriv for at indtaste tekst

Bunkring.

Alle er gode til noget. -Også en skipper.

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