

# BJØRNETJENESTEN

116 år i røg og damp med SS Bjørn

December 2024

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

## *Formanden har ordet*

S/S Bjørn sluttede den officielle sæson 24 med manér. Den 31.08. sejlede vi et 80 års fødselsdags selskab rundt om Hven. Der var strålende solskin og højt humør. Undervejs blev temperaturen på skrueakslen målt. Efter 1 times sejlad med 7,5 knob var temperaturen 38 grader, dvs. at vi kunne erklære stævnrørsreparationen som afsluttet.

Den 21.09. sejlede vi bryllupssejlad for vores gamle fyrbøder Jørgen Hansen og frue.

Den 27.09. var der Kulturnat i Helsingør, og S/S Bjørn var talerstol for borgmesteren. I øvrigt holdt vi "åbent skib". Mogens, Søren Sild, Sam og jeg viste skibet frem. Der var musik om bord, og det lokkede mange gæster til.

Fra den 30.09 til den 04.10. holdt vi arbejdsuge om bord og i remisen. Mogens og Nis Peter havde lavet arbejdsplaner. Efter en lidt sløj start kom der mere liv i sagen. Lise sørgede for forplejningen, og det hjalp. Bl.a. blev der ryddet op i remisen, og vi kunne med glæde konstatere, hvor mange ting og grej vi egentlig har. Men vi er langt fra færdige. Skibet skal gøres

*Formanden har ordet*

*side 1*

*Tur med Kaiser Wilhelm*

*side 2*

*Billeder fra turen*

*side 3,4*

*Bryllupssejlad*

*side 5*

*Hvad er det?*

*side 6*

*Vinteren er mørk og trist*

*side 7*

*Julefrokost*

*side 7*

*T/T Peter Mærsk - Carsten*

*side 8*

*Teglsten fra Flensborg Fjord.*

*side 9*

*Velkommen til nye medlemmer* *side 11*



Henning med de første 18 ud af 40 askespande

vinterfast, der skal bankes rust, der skal males og dækket skal kalfatres.

Vores balance per 30.09.viser, at der mangler 150.750,- kr. i henhold til budgettet. Mest fonds- og sejladsindtægter. Men heldigvis ligger vi på udgiftssiden 149.400,- kr. under budget, og jeg takker alle Bjørnene for sparsom husholdning.

Preben opnåede at Søfartsstyrelsen accepterer vad bundsyn hvert anden år. Vi sparer derigennem ca. kr. 50.000,-. I år var bundsyn i oktober, og vi fik ingen negative anmærkninger.

Den 04.11.24 var jeg i Stade for at opnå en refusion af de tyske energi- og CO2-afgifter. Vores ansøgning var ikke fyldestgørende, og vi har tid til december til at rette op på det. Der er en lille chance for at få energiafgifterne refunderet, men refusion af CO2 afgifter anses for udelukket.

Den 08.11.24 mødtes Nis Peter og jeg med John Walsted fra Skibsbevarings Fonden på Bjørn. Det er absolut nødvendigt at dækkene bliver rabattet/kalfatret. Bruuns Baadebyggeri vil klare opgaven for kr.195.000,-. John Walsted kunne se nødvendigheden, men fonden har pt. ingen penge. Vi besluttede at lade brodækket kalfatre, og prisen andrager kr. 20.000,-. Det er et beløb vi kan betale, og så har vi mulighed for at bedømme kvaliteten af arbejdet. Kalfatring af hoveddækket må vente, indtil vi har pengene til at betale, hvad det koster.

Vi har fortsat problemer med at skaffe mandskab med de nødvendige

certifikater. Dvs. skibsfører, bedstemand og maskinchefer. Om kort tid vil vi forhandle med en skibsfører, som bliver pensioneret i maj 25. Lad os håbe på et positivt resultat!



### *Sejltur med Kaiser Wilhelm*



Sidste år var vi en flok "Bjørne" der var ude at sejle en tur med Cap San Diego ad Kielerkanalen og Elben til Hamburg. I år var vi en noget større flok der sejlede med den gamle dampdrevne hjuldamper Kaiser Wilhelm en heldagstur fra Lauenburg til Hamburg, med med rundtur gennem det meste af Hamburg Havn.

Vi startede fredag morgen fra København og var i Lauenburg efter skift i Hamburg og Büchen ud på aftenen. Boede to nætter på Hotel Altes Schifferhaus direkte ned til Elben og kun et par hundrede meter fra skibets afgangssted. Afgang om formiddagen og tilbage ti timer efter omkring kl. 17. Kaiser Wilhelm sejlede ned ad Elben, gennem sluser og og en stor tur gennem Hamburg Havn. Vi fik set både Elbphilharmonien, Cap San Diego, Peking med meget mere. Søndag var det afsted til stationen og tog retur til København, hvor vi var ud på eftermiddagen.

Sidste år betalte vi selv det hele, men i år havde veluxfonden betalt for rejseudgifter, så vi selv kun stod for hotel, mad og drikke. Stor tak til veluxfonden!



# Billeder fra Lauenburgturen



Kaiser Wilhelm i  
morgensolen



På vej til Kaiser Wilhelm



Ombordstigning i røg og damp



Her sidder vi på agterdækket



Elbphilamonie



Cap San Diego







Det er skam solskin



Skuespil tæt på Kaiser Wilhelm



Det har selvfølgelig ikke noget med os at gøre, men skibet havde egen, fin rom!



Aftensol



Vores muntre serveringsdame på hotellet



Jan Petersen

## *Bryllup sejlads*

I flere år, når S/S Bjørn har ligget et par uger i Hundested, er Hanne og Jørgen rejst over fra Esbjerg for at være fyrbødere, og det har de været rigtig gode til.

Hanne og Jørgen blev gift i Domkirken 21. september og havde valgt at holde en reception ombord på S/S Bjørn, med champagne og kransekage og efterfølgende sandwich.

I den anledning havde de taget noget lidt pænere tøj på end ellers på Bjørn.

Det var en fantastisk eftermiddag med strålende solskin og dejligt sejlvejr, og de og deres gæster hyggede sig gevaldigt.

Stort tillykke til Hanne og Jørgen!



Som vi plejer at se brudeparret



Lise Rindel



## Hvad er det?

Eller hvordan er det?

Vi har i remisen en ældre papkasse stående med presenning til fordækket.

Vi har idag, tirsdag den 19/11, kæmpet med at sætte det op, men kan overhovedet ikke få det til at passe.

Alle stykker er forskellige. Der er ingen symmetri i det, så efter et par timers arbejde gav vi op. Nogle mener det har været på en enkelt gang, andre at det aldrig har været brugt. Skulle der være en eller anden der husker hvordan det skal sættes op, vil vi være meget glade for at få et præj! Vi har brug for en presenning på fordækket, da der løber vand igennem dækket og ned i



Eneste hjælp. Og det er ikke nok!



Jan Petersen



Nogle af presenningsdelene



Resten af delene



Her kæmper vi med at sætte det op

## Vinteren er trist og mørk.

Men du kan lyse den op og gøre den lidt mere interessant ved at komme på skibet eller i remisen for at holde S/S Bjørn i fin stand.

Vi arbejder hver tirsdag og torsdag.

Bare du kender forskellen på forside og bagside af sandpapir, finder vi en opgave til dig.

Forkæl dig selv i den arbejdende Bjørnebande.  
Det lønner sig!

Bestyrelsen  
S/S Bjørn



## Julefrokost

Vi har netop udsendt denne indbydelse til alle medlemmer:



## Kære bjørne

Tiden går hurtigt og vi må konstatere, at julen nærmer sig med hastige skridt og vi trænger i den grad til lidt socialt samvær i vores forening, så hermed inviteres i til at deltage i vores julefrokost (husk koner er velkomne)

**Tirsdag den 10. december kl.12.00 - 18.00 (ca.)**

**På Strandborg, Strandgade 67, 3000 Helsingør**

Det er lige overfor kulturstationen, som igen er lige overfor togstationen

Tilmelding og betaling skal ske til Lise ([pufferlise@mail.dk](mailto:pufferlise@mail.dk)) senest tirsdag den 3. december (Tilmeldingsliste vil blive lagt i remisen)

Vi får 3 stykker mad, 3 øl og to snaps (1 øl + 1 snaps kan byttes til en lille flaske vin)

**Pris kr 210,00** som bedes indbetalt til **Reg.nr.0542-konto.nr.0000 430 307** (Lise)

Eventuelt via mobilepay **40919946**

Vi håber at se rigtig mange bjørne til en hyggelig eftermiddag sammen.

Mange hilsener Jochen & Lise



Gang i arbejdet på vores værksted



# *T/T Peter Mærsk*

*11.11.1968 – 17.04.1969*

Som en del af læretiden på Svendborg Skibsværft, med henblik på at blive maskinmester, var der indlagt 2 udmønstringer som "maskinmesteraspirant" i Hr. Møllers skibe. Jeg var jo rederi lærling. Jeg fik turbinetankeren Peter Mærsk, sammen med en af mine lærlingekammerater.

Vi skulle mønstre i Tranmere/Liverpool. Fly Beldringe-Kastrup-Manchester. Mit livs første flyvetur. I Manchester blev vi hentet af agenten og kørt til skibet. Sammen med en ny 3. mester og en "støv af dåse". Jeg havde aldrig set et dampskib/turbineskib før. Alt var dampdrevet med damp fra 2 store vandrørs-kedler. Lige fra fremdriftsturbinerne til ankerspillet. Dog var de fleste af pumperne el-drevne. Det var en ny oplevelse for mig. Og lærte en masse om damp, som jeg kunne bruge senere i arbejdslivet. Og som pensionist på SS Bjørn!

Dagen efter jeg kom ombord, blev jeg og en del andre kørt til et vaccinationscenter for at få en gul feber vaccination. Vi skulle til Gabon i Vestafrika, Gentil, lige på Ækvator.

Den vaccination fik jeg det dårligt af, måtte lægge mig.

Her tog vi en last olie fra bøjle til Skt. Croix i det tidligere Dansk Vestindien. Jeg fik set Christianssted med gamle danske gadenavne. Og Guvernør-paladsets gård-lokum. Jeg havde fået et par øl. Med behørig tilladelse og følgeskab til døren af portvagten.

Herefter tilbage til Vestafrika. Denne gang til Bonny River i Nigeria.

Lastede i bøjle på floden.

Det var under Biafrakrigen, og olieterminalen blev bombet af den svenske baron von Rosen. Grim oplevelse.

Jeg skal hilse og sige, at det siger bum og råolie brænder godt.

Skibet var totalt mørkelagt. Blændede køjer og tæpper hængt for dørene til dækket.

Her købte jeg min første maske for en pakke Grøn Cecil til ca. halvanden kr. Den har senere formeret sig til ca. 660 masker.

Men det er en anden historie.

Var ikke klar over den var "gravid"

Olien skulle til New York (Queens, tæt på La Guardia lufthavn.)

3. mester, som jeg gik vagt med, og jeg byttede vagt med 2. mester, for at komme i land og få set lidt af den store by. Vi var bl.a.

oppe i Empire State Building med en imponerende udsigt til den store by.

Broadway, Times Square, Central Park.

Spiste hamburger på en Diner. Og så Frihedsgudinde da vi afgang igen.

Og var nær blevet agterudsejlet.

Myldretiden var begyndt og det var ikke til at få en taxa. Men det lykkedes i sidste

øjeblik at komme ombord før de tog landgang og trosser. Og fik læst og påskrevet af både chief og 1. mester.

Herefter til Venezuela. Pto. Miranda ved

kanalen til Maracaibo-lagunen. En hård nat på "De syv små hjem" i junglen. Resten er

historie!

Olien skulle ikke så langt denne gang. Kun 12 timer ud i Caraibien til Curacao.

Nederlandske Antiller, Willemstad.



Modtager-raffinaderiet lå inde i en lagune med en smal og lang indsejling. Og skulle passere en pontonbro, der blev svinget til side af påhængsmotorer.

Königin Emma Brug. Pontonerne var faktisk fra den gamle og første Aalborg-Nørresundby bro.

Raffineret olie fra Curacao til Rotterdam, Europoort.

Var bl. a. oppe i Euromast, med en restaurant øverst, der roterede, så man så det meste af Rotterdam, mens man spiste. Og slentrede rundt i de gamle gader langs kanalerne med flodskibe, før det blev tid til at se på nattelivet i Katendrecht. Hvor jeg selvfølgelig render ind i andre fra skibet. Så var det atter raffineret olie. Denne gang til Middlesbrough i Nordengland og Tilbury på Themsen, tæt på London.

I Tilbury gik det galt. Jeg lagde skibet i coma!

Jeg skulle skifte dagtank for brændolie til kedlerne, hvilket jeg havde gjort hver aften på 20-24 vagten. Rutinearbejde. Først dræne tanken for evt. vand og så skifte tank. Jeg drænede, og da der kom olie ud, skiftede jeg tank. Og så døde skibet. Først slukkede brænderne og da den sidste damp var brugt døde generatorerne også. Vi havde dog en diesel nødgenerator,

## ***Stort i Dansk småskibsfart: Teglsten fra Flensborg Fjord***

**Området omkring Flensborg fjord var i slutningen af den sidste istid to store is-søer. Aflejningsfasen har varet 50-60 år hvor et stenfrit lerlag på op til 18 meters tykkelse blev dannet - enestående i Skandinavien og ideelt til teglproduktion!**

I forbindelse med overgangen fra bindingsværkshuse til murstensbyggeri i 1700-tallet voksede teglværksindustrien ved Flensborg Fjord markant. I 1860 var der

endda en Rolls Royce, som skulle gå i gang ved strømsvigt. Det gjorde den også, men kørte ikke mere end 2-3 omdrejninger, før den stak et ben ud gennem siden. Så døde skibet. Vi fik så strøm fra land, men kapaciteten rakte kun til lys og kabys. Varme havde vi heller ikke. Og det var i januar måned. "Kolde Peter"

Der kom gæng fra land for rensning af rør, olie forvarmer, filtre m.v. for vand. Og Rolls Royce installerede en ny nøddiesel. Så kunne vi få gang i kedlerne igen og få udloset.

Og 3. mester og jeg tog til London for at få varmen på nogle pubber i Soho.

Jeg blev ikke bebredt ret meget for mit tankskift.

Pumpemanden fik skylden, da det var ham der havde fyldt dagtanken med søvand. Han "overlevede". Det gjorde jeg også!

Jeg mønstrede af i Hamburg og fløj via Kastrup til Karup.

Med en overnatning i København.

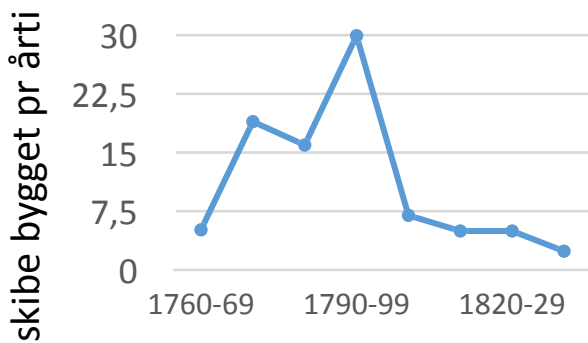
Besøgte familien i Glyngøre i 12 dage, og så af sted igen.

Carsten Johnsen  
Maskinmester. (Pensioneret)



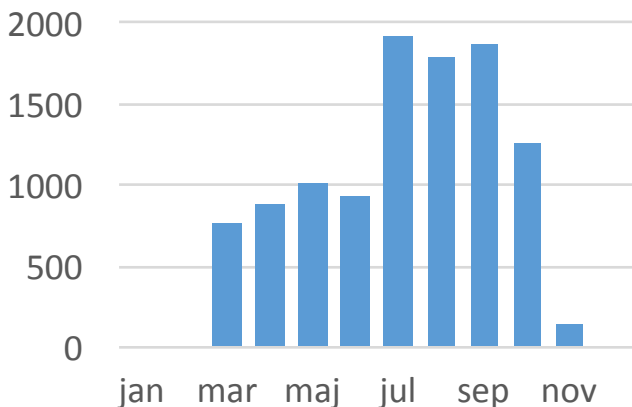
54 værker langs Flensborg Fjord, 40 nordenfjords og 14 søndenfjords. Væksten i nybyggeriet i de større byer som Flensborg og København gav også behov for sten og tegl fra Flensborg Fjord der efterhånden blev landsdækkende producenter. Ydermere gav Københavns brand i 1728 og igen i 1795 et stort behov for sten og "flensborgsten" blev et hverdagsprodukt. Mursten og tegl blev transporteret til brugerne ved småskibsfarten. Man sér nedenfor at skibsbyggeriet i Egersund -én af de nordenfjords teglværksbyer- topper i 1790érne.

## skibsbygning i Egersund



Værkerne tiltrak arbejdsmigranter og der kom foruden danske og svenske arbejdere også mange tyske teglværksarbejdere fra Ruhr. De kom typisk i mindre arbejdssjak ved produktionssæsonens begyndelse i april og drog retur ved dens afslutning i oktober/november. Mange af de tyske vandrearbejdere bosatte sig efterhånden

### Egersund, udskibning af sten, 1806



Teglværkerne opstod som bierhverv til landbruget hvorfor værkerne har været familieejede helt til vore dage. Et landbrugssamfund blev i løbet af 200 år langsomt transformeret til et industrisamfund. Teglintudien var den arbejdsplads, der beskæftigede flest mennesker i Sønderjylland frem til 1925. De 40 værker på nordsiden af Flensborg fjord har beskæftiget 6-700 mand. Ejerfamilierne var oftest tysksindede. I 1906

var de 40 teglværker i Egersund og Sundeved i Sønderjylland reduceret til 26, og kun 10 forblev i drift under 1. verdenskrig. Efter Sønderjylland/Nordslesvig blev dansk værkerne på nordsiden af Flensborgfjord afskåret fra det tyske marked, som havde været den primære aftager af teglproduktionen før verdenskrigens



”Kvinde skubber en teglvogn ud til skibet” Foto ca.1900

Hvert teglværk havde en anløbsbro eller en afskibningsmole

Eksempler på de småskibe der sejlede med sten ses nedenfor. De var normalt bygget på værfter hvor de sejlede fra eller på værfter i nærliggende byer.





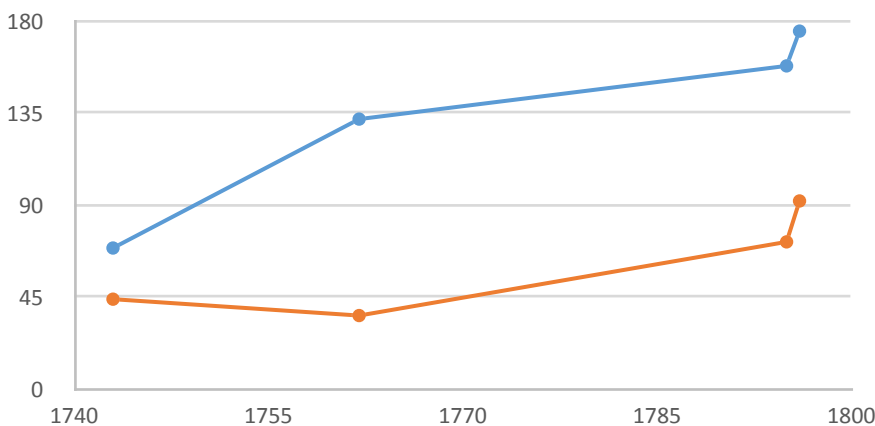


**Samlet produktion af sten (mursten og tegl) på de 58 teglværker i byerne på nord- og sydsiden af Flensborg Fjord. Produktionen er vist for herrederne Nybøl og Lundtoft (nordenfjords), Nis og Husby Herred (i bunden af fjorden) og Munkebrarup Herred (søndenfjords).**

Den samlede stenproduktion på 32 mill sten fra Flensborg Fjord i 1860 svarer til at bygge cirka 49 etageejendomme med 5 etager og tre opgange til 30 lejligheder!

Nedenfor ses hvorledes skibs anløb i København fra Sønderborg og Flensborg stiger op til 1790'erne, på linje med udviklingen i skibsbyggeriet i Egersund (første figur). Det er ganske imponerende med næsten 280 anløb fra de to byer i København i 1796; det svarer til tre anløb hver fjerde dag!

anløb i København med mur- og teglsten





Søren Christensen



## ***Nye medlemmer***

Vi har i løbet af 2024 fået fem nye medlemmer.

Ebbe Ebbesen

Tony Wedgewood

Stig Peter Jensen

Jonny Skafte

Bjørn Hoffmann

**Et stort velkommen til alle 5**

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

Kilder:

Bent Vedsted Rønne (red.) Småskibsfart fra Egersund og Fjordeggen. Skrifter fra Museumsrådet for Sønderjyllands Amt 6, Aabenraa 1994.

Peter Dragsbo: Industrielle miljøer af national interesse i Sønderjylland. Museumsrådet for Sønderjyllands Amt 2005.

Ann Brinck: Flensborg Fjord – Danmarks teglværksegn. Kulturmiljørådet for Sønderjyllands Amt 2005

Arkiv: Institut for Sønderjysk Lokalhistorie.