

BJØRNETJENESTEN

117 år i røg og damp med SS Bjørn

Juni 2025

www.ss-bjoern.dk

Formanden har ordet

Efter en lang vinterpause står vi foran en ny sæson med et skib, som vi i den mørke årstid har "nusset" om. Der er blevet banket rust, malet og hele maskineriet blev kontrolleret og om nødvendigt repareret. Blandt andet fik vores kondensator 2 nye dæksler, som letter rengøringen. Omstyringen blev eftersat og justeret, og vi skiftede vores bilge vandpumpe ud.

I april fik vi en meddelelse fra Skibsbevaringsfonden. De vil hjælpe os med finansieringen til kalfatring af hoveddækket, men desværre kan vores bådebygger ikke klare det før sejlsæsonen. Nu prøver vi at finde huller i sejlplanen, hvor arbejdet kan gennemføres.

Men det hele har ikke kun været arbejde. I april besøgte nogle Bjørne Dieselhus i København. Bagefter spiste vi frokost på Refshaleøen, og turen dertil foregik med Havnebussen - vi fik en havnerundfart til billige penge. Desværre kunne Mogens, som har arrangeret det hele, ikke være med. Vi har skabt en kontakt til Odense Marineforening. Formanden vil snart sejle med os. Vi vil opbygge forbindelse til forskellige maritime foreninger og håber

Formanden har ordet

side 1

Besøg på Dieselhouse

side 2

Generalforsamling, formandens beretning.

Side 3

referat, generalforsamling

side 4

En ide (Hamburg)

side 7

Mand overbord!

side 7

En bryllupsrejse i 1979

side 8

Mindeord, John W

side 10

Mindeord Niels Levring

side 11

Tyske motor torpedobåde

side 12

Kul

side 15



Kronborg om bagbord. Årets første tur

derigennem at få kontakt til skipper og maskinmestre med de nødvendige certifikater – vi har konstant mandskabsmangel.

Nu glæder vi os til en ny sæson med masser af sol og gode sejlture med mange betalende gæster. Den 19. juli sejler vi til Hundested og ligger der indtil den 28. juli. Vi har gjort det før, og det plejer at være en succes. Desuden sejler vi hver første søndag om måneden fra Helsingør.

Ved generalforsamlingen fik vi en nyt bestyrelse. Erling Tang blev valgt til formand. De øvrige medlemmer er Jochen, Mogens, Jan, Lise, Erik og Nis-Peter. Suppleanter er Peter og Tommy.

Ved prøvesejladsen den 01.05. fik vi nogle småproblemer med generatoren og maskinen. Begge dele kunne klares med eget mandskab.

Gæstesejladsen den 04.05. var ikke uden dramatik. Peter Sørensen, som ville hjælpe med at tage imod trosserne, snublede på kajen og faldt i havnen. S/S Bjørns besætning viste, hvad de har lært og "reddede" Peter med en perfekt indsats. Peter blev efter et kort tjek på hospitalet kørt hjem sund og rask.

I uge 20 havde vi radiosyn. Desværre blev de konstateret fejl, som vi ikke selv kunne konstatere. Vi udskifter nogle batterier, Epic radiosender og AISSART.

Erlig Tang, formand,

med stor hjælp af Jochen



Besøg på dieselhouse

På Ørstedværket, i Københavns sydhavn, står, hvad der var verdens største dieselmotor. B&W 2000. Bygget i 1932. I 30 år var det verdens største dieselmotor med 2000 hk. Dens formål var at levere strøm til HC Ørtstedsværket Om morgenen og ved arbejdstids ophør, når der var spidsbelastning. Den blev taget ud af daglig drift i sidst i 60'erne. Derefter og frem til 2004 har den fungeret som nød anlæg ved strømudfald. Blandt i 2003, da Sjælland og sydhavsøerne blev ramt af strømnedbrud.

I dag holdes den vedlige af frivillige og startes den første og tredje søndag i måneden.



B&W 2000

Mogens havde påtaget sig at arrangere en tur for Bjørnebanden derind den 6/4. Han lagde et stort arbejde i at finde en restaurant til efter besøget, hvor vi alle kunne være. Desværre gav det så meget traven omkring at han overbelastede sit nyopererede knæ, og måtte melde afbud. Vi fik en fin oplevelse på dieselhouse og så hvor imponerende let det store maskineri startede.

Efter besøget tog vi, på Mogens' anbefaling, havnebussen fra Sydhavnen til Refshaleøen. En sejltur hvor vi fik set det meste af København fra søsiden. Og så for beskedne

12 kroner. På Refshaleøen ligger Madmarkedet, hvor man kan få mad fra alverdens lande. Fint og velsmagende. Desværre var det en kold og blæsende dag og alt foregik udendørs. Vi fandt dog et sted med nogenlunde læ hvor vi kunne nyde vores mad.

Efter maden gik turen videre med havnebussen til Orientkaj, hvorfra vi kunne tage metroen tilbage mod Helsingør. Det var en fin dag.

Tak til Mogens for arrangementet.

Jan



Fra Dieselhouse



Cafe fodkoldt,
Refshaleøen



Hjem i toget

Generalforsamling april 2025 Formandens beretning

Siden sidste generalforsamling i april 24 har vi mistet 2 af vores kolleger og medlemmer, Leo Stockholm og Jonathan Mathev Schwartz. Vi savner dem og jeg beder forsamlingen om at rejse sig og mindes de 2 kolleger ved 1 minuts stilhed.

Efter sidste opgørelse over kontingent indtægter har foreningen nu 81 betalende medlemmer, 20 livsvarige og 9 æresmedlemmer. Dvs. antal af betalende medlemmer er fortsat dalende og jeg beder alle Bjørne indstændig at hverve nye medlemmer. Alt hvad der kender forskellen af for og bag på slibepapir kan bruges.

Der blevet holdt 12 bestyrelsesmøder, og de aktive medlemmer blev ved tirsdags møderne 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.

Hovedproblemet sidste år har været akut mangel på mandskab med de nødvendige certifikater. Vi var desværre nødt til at aflyse nogle chartersejladser. Bortset fra at vi mister indtægter, mister vi også vores gode rygter som pålidelig partner.

Jeg beder alle medlemmer at være aktive, lave positiv omtale om S/S Bjørn for at det er i fremtiden ikke er så vanskeligt at lave en mandskabsliste

Vores finansielle midler er fortsat begrænsede, men alle Bjørne har været så sparsommelige som muligt og det takker jeg for.

Priserne for energi er stadig for høje, og vi har fortsat problemer med at sejle omkostningerne ind. I oktober var jeg i

Stade, forhandlede med vores kulleverandør og sendte i overensstemmelse med ham i december et brev til de tyske skattemyndigheder i Oldenburg/Bremen med ønske om refusion af CO2 afgift. Vores skrivelse blev besvaret den 10/3 2025. – Desværre negativ.

I marts 24 fik vi tildelt gratis havneplads mod at være aktiv i havnens arrangementer.

Vi besluttede at droppe Vejleturen; i stedet for holdt vi i Juni arbejdsuge, og man kunne tydeligt se resultatet.

I maj 24 har S/S Bjørn været kulisser for DRs fjernsynsfilm om skibsforsliset på grund af manglende vejrsvarsel

.
Vi fik besøg af den japanske shipping Group NYK, som ville renovere krydstogtslinerer HIKAWA MARU, bygget 1928. De ville høre noget om vores erfaringer angående renovering af gamle skibe. Bent Hedegård har været en stor hjælp med at løse opgaven.

Erik Lindelof og jeg kørte til Kalundborg for at sige farvel til Ole fra Søfarts styrelsen. Ole har i mange år været vores partner og blev pensioneret.

I juli 24 meddelte Søfartsstyrelsen, at de vil se bort fra dokningen for at undersøge skrogets tilstand. Det betyder for os en besparing af ca. kr. 40.000, men vi kan ikke kontrollere resultatet af reparationen af skrueakslen. Nu kontrollerer vi temperaturen af skruelejet, og hvis den holder sig under 40 grader, anses det hele for at være ok.

I samme måned har skibet været post for spejdernes natløb. I august 24 var S/S Bjørn midtpunkt og talerstol for borgermesteren og forskellige honoratiores ved Øresund på langs.

Desuden holdt søfartsstyrelsen Audit om bord. Alt var ok, og vi fik ingen negative anmærkninger.

I september 24 holdt vi åbent skib med musik om bord i kulturnatten – en succes.

Desuden afsluttede vi sejl sæson med en bryllupssejlad for vores fyrbøder fra Jylland.

I oktober 24 blev SMS-alarm for forvarmeren og lænsepumpen installeret.

I november 24 var der møde med John Walstedt fra Skibsbevaringsfonden om bord. Tema var kalfatring af dækket og midler dertil.

I december 24 holdt vi møde med vores nye kontaktperson hos Lokalbanen i Kagerup, Michelle Blåbjerg Johannesen, 2429 0190, som er ansvarlig for bygningen remisen, men kontakt for alt andet er Katja D. Joost i Ringsted, 2835 5993.

Bruuns Bådebyggeri startede med rabatning/kalfatring af de værste steder af S/S Bjørns dæk.

I januar 25 fik Helsingør en ny havnechef. Nis Peter Tækker har været der for at hilse ham velkommen.

I februar 25 var pengene til rabatning/kalfatring af dækket brugt op, og arbejdet er foreløbig stoppet, men vi har fået tilsagn fra Skibsbevaringsfonden at de vil hjælpe os, så at vi kan kalfatre hele dækket færdigt. Nis Peter forhandler med bådebyggeren for at få en hurtig termin.

Vi har konstateret, at vores søventiler er utætte. Vi arbejder på en nødløsning indtil det næste beddingsophold.

Følgende sociale foranstaltninger blev holdt siden sidste generalforsamling:
December 24: Julefrokost
Juni 24: Sommerfest på Tycho Brahe
September 24: Tur med S/S Kaiser Wilhelm fra Lauenburg til Hamburg.
Februar 25: Gule ærter

For stemningen i foreningen er sociale foranstaltninger vigtige, derfor har vi samlet kr. 20.000 på en eventkonto – tilstrækkeligt til den kommende sæson.

Jeg vil gerne sige tak til forskellige fonde som har støttet os, og tak til alle dem, som holdt gejsten oppe og trofast kom på arbejde tirsdag og torsdag i remisen og om bord af skibet. Også tak til Henning, som intenst har sørget for, at vi har fået nogle charteraftaler og tak til Peter, som har skaffet besætningen til at sejle.

Vi mangler mandskab, især dem med de nødvendige papirer, og jeg beder alle at gøre reklame for vores gamle skib. Også tak til bestyrelsen for de mange gode møder.

Til sidst ønsker jeg alle Bjørnene og S/S



Vores formand er allerede kommet helt til tops

Referat af generalforsamling, S/S Bjørn 15/4 2025

Formand Jochen vom Braucke starter:
27 medlemmer er kommet.

Som dirigent foreslås Erling Tang – accepteret.

Erling Tang fortsætter:

Generalforsamling indkaldt via mail fra Jan Petersen 12/4 2025 og dermed rettidigt.

Budget fremkom 25/3 2025 – lidt for sent.
Jochen forklarer at det var fordi der var ukendte udgifter vi først skulle have på plads. "Bedre at budgettet havde korrekt indhold end at det kom til korrekt tid". -Accepteret af forsamlingen.

Som referent foreslås Søren Christensen – accepteret.

Formandens beretning givet og godkendt med applaus.

Godkendelse af revideret regnskab.

Jan Petersen fremlagde regnskabet.
Pengegaver: Jan forklarede at pengene fra Peder og Kamma og Jensens Legat var til sundheds-beviser, og at udgiften dertil gik op med bevillingen. Pengene fra Lemvigh-Müller Fonden var til værktøj og fra Velux Fonden til vores tur med skibet Kaiser Wilhelm fra Lauenburg. Indtægter sejlads: Her var Turistture mindre end forventet mens Charterture var mere end forventet. Vedligehold skib var mindre end i 2023 som forventet. Bette Bjørn; her var udgiften som årene før. Administration; Søfartsstyrelsen og Fødevarestyrelsen – kabyssen skal godkendes hvert år af fødevarestyrelsen. Annoncering og Reklameartikler – udgiften er til pjecer vi får lavet til turistbrug. Repræsentation og gaver – fra Skibsbevaringsfonden. Årets resultat var et overskud på knapt 90.000,- hvilket er ca. 250.000,- bedre end i 2023!

Kommentarer til regnskabet: Kullageret burde være opgjort og justeret i regnskabet i forhold til tallet for 2024 regnskabet. Reserven på 200.000 skal bruges til uforudsete udgifter.

Regnskabet blev godkendt. Det reviderede underskrevne regnskab vedlægges referatet.

Indkomne forslag: Der var ikke kommet forslag.

Godkendelse af budgetforslag

Nis-Peter Tækker fremlagde budgettet. Der er ekstra bevillinger ud over det skrevne; 10.000,- fra Simon Spies Fonden til køb af kul, og 8.000,- fra Helsingør Kommunes Paragraf 79 fond til foredrag og formidling. Hempel har sagt "nej" til fremover at sponser maling på grund af ændring af deres fundats. Indkøb af kul er sat til 120.000,- i 2025. Hvis vi skal til Hundested må vi købe kul inden da.

Budgettet blev godkendt. (Vedhæftet).

Kontingentsatser til godkendelse. Det blev foreslået at kontingentet øges fra 300,- til 500,-. Formanden svarede at det sandsynligvis vil få mange af vore passive medlemmer til at melde sig ud og dermed ikke være en fordel. Kontingentet blev fastholdt på de 300,-.

Valg til bestyrelsen.

Fire fra bestyrelsen er på valg. Det er Jochen vom Braucke, Erik Lindelof, Mogens Kjær, Jan Petersen. De er alle villige til genvalg. De blev genvalgt med applaus.

Peter Koefoed og Tommy Mejdahl vil gerne trække sig fra bestyrelsen. Samtidig vil Erling Tang og Lise Rindel godt stille op til bestyrelsen.

- Dirigenten konstaterer at der ikke er andre der stiller op.
- Erling og Lise blev valgt til bestyrelsen.

Bestyrelsen består derfor nu af: Jochen vom Braucke, Erik Lindelof, Mogens Kjær, Jan

Pedersen, Nis Peter Tækker, Lise Rindel, Erling Tang.

Bestyrelsen konstitueres ved førstkomende bestyrelsesmøde. Peter og Tommy blev valgt som suppleanter.

Som interne revisorer genvalgtes Kirsten Pontoppidan og Søren Hansen.

Som revisor suppleant genvalgtes Stig Löff.

Eventuelt:

Jochen er blevet gjort til æresmedlem. Det blev foreslået at der skal være to bestyrelsesmedlemmer der skriver under på betalinger over en vis størrelse. Det skulle være for at formindske chancen for at ét medlem bliver snydt af de efterhånden meget avancerede svindlere på nettet. Der blev spurgt om der er planlagt en tur til Hundested? Jochen svarer at den er under overvejelse. Det blev foreslået at bestyrelsesreferater og referater fra P/R udvalget kommer ud til alle medlemmer.

Erling lukker mødet og takkede for god ro og orden.

Dirigent, Erling

Tang.....Dato.....
.....

Referent, Søren

Christensen.....Dato.....
.....

En ide

Søndag den 24/5 havde vi en fin, men kølig, sejlads. En askespredning. Da vi skulle sejle fra Nordmolen kom en lille interesseret familie forbi, og fik lov at sejle med over til Kongekajen.

Det viste sig at farmoderen, som var dansk, var meget engageret i den gamle kulfyrede damper fra 1908, Schaarnhörn, der hører til i Hamburg. Og ligger ved hafenumuseum, tæt på Peking. To dampmaskiner.

De sejler hver anden søndag en 3 til 3 1/2 times tur ned ad Elben. Man kan bruge formiddagen på et besøg på Peking, og eftermiddagen på en sejltur.

Forrige år sejlede vi med Cap san Diego, og sidste år med hjuldamperen Kaiser Wilhelm. Vi har manglet en god ide for i år. Kunne dette være et bud? Toget til Hamburg. To overnatninger (På et andet hotel end sidst) En dag på Peking og Schaarnhörn. Og så hjem med toget dagen efter. Det er godt nok lidt sent, men vi kan jo prøve om vi kan nå det. Ellers kan det være målet for efteråret 2026. Søren C. kikker på om der kunne være nogle penge at hente hos Velux fonden igen. Ellers er prisen for sejltur med Schaarnhörn 45€ og besøg på Peking 15€.

Man kan se mere på www.schaarhoern.de og www.shmh.de (museum og Peking).

Er I interesseret, så skriv til webmaster Jan



Schaarhörn



Peking

Mand over bord!

Torsdag den 1/5 sejlede Bjørn ud på årets prøvetur. Inden afgang sørgede Preben, vores skipper, for at vi fik lavet brandøvelse og afprøvning af redningsmateriellet. Selv om det kan føles lidt træls, var det nok en god ide.

Søndag den 4. maj skulle vi sejle de sædvanlige to ture med passagerer første søndag i måneden. Det var koldt og blæsende, men de (alt for få) passagerer vi havde med havde en god tur. Der er altid spændende når vi nærmer os havnen, om der nogen på kajen der kan tage imod trosserne, så vi slipper for at sætte en mand i land. Det var nemmere at springe i land da man var 20 år! Da vi nærmede os havnen efter første tur så vi til vores glæde at Peter Sørensen (Peter Kemi) var mødt op for at hjælpe os. Vi sendte kastelinerne i land. Men umiddelbart efter lød der et råb om "HJÆLP!" Fra havnen. Og et "MAND OVER BORD" fra skibet. Peter var faldet i havnen! Eftersom Peter er på den



forkerte side af 80 år var det ikke noget at spørge med. Vi gik straks igang med redningsproceduren, som vi havde øvet tre dage forinden. Maskinen blev stoppet øjeblikkelig. Vi fik åbnet dørene i skibssiden. Sat redningsstigen ud. Gjort kranen til at hejse op med klar mv., og smidt hele tre redningskranse ud til Peter samt en flydeline. Heldigvis er der ved kongekajen nogle meget brede fendere, så der er god afstand mellem skib og kaj, så risikoen for at blive mast mellem skib og kaj ikke er så stor. I løbet af ingen tid havde vi Peter ved skibssiden ved stigen. Han sagde selv efterfølgende at han var røget 1 1/2 meter under vandet inden han kom op, og at det hjalp at han kunne svømme. Ved stigen fik han fat i trinene og blev hjulpet ombord. Men Peter var godt afkølet og tung med alt det våde tøj på. Med Peters egen hjælp og masser af hjælpende hænder var han hurtigt ombord, hvor han blev hjulpet af med det våde tøj under dæk og fik nogle tæpper i stedet. Der var blevet ringet efter ambulance. Da den kom sad Peter allerede under dæk. Ambulancen tog ham med på hospitalet for undersøgelse. Peter fortalte senere at hans temperatur i ambulancen var nede på 34 grader. Indsatslederen roste besætningen for den hurtige reaktion. Peter var reddet op af vandet, før de var kommet ud af garagen, sagde han.



Vore redningskranse blev efterfølgende samlet op af en tililende slæbebåd.

Kun lidt forsinket var vi derefter klar til dagens anden sejltur.

Senere ringede Peter fra hospitalet, at han var OK og de ville køre ham hjem straks efter.

En halv time efter var der en artikel i Helsingør dagblad om den vakse besætning på SS Bjørn. Senere også i Frederiksborg amtsavis.

Med de fine artikler kan det endda ende med at være god reklame for SS/Bjørn.



Jan Petersen

Kære venner og især redningsvenner
TAK, TAK og atter Tak.

Til jer som ydede en perfekt indsats for at få mig op af havnebassinet. Efter mit snublende fald fra kajkanten og ned i vandet under modtagelse af kasteline fra skibet.-Så stor en tak, at jeg udtrykker: "I reddede mit liv.

Kærlig hilsen Peter Kemi



En Bryllupsrejse



M/T Henning Mærsk

04.12.1978 -31.05.1979 En bryllupsrejse)

Lisbeth og jeg blev gift d. 9.januar 1979 i Rotterdam på det kongelige Vicekonsulat.

Vi havde fået "Justitsministeriets dispensation" til vielsen.

Det står der på vielsesattesten, ved ikke hvad det betyder.

Måske bare at vicekonsulen havde fået viende myndighed.

Og Mærsk betalte Lisbeths rejse og hotel. Hun skulle efter vielsen sejle med på "hustru medsejladts".

Jeg var kommet ind med M/T Henning Mærsk fra Dan Feltet til Europoort nær Rotterdam med en last råolie.

Og Lisbeth kom ombord aftenen forud for vielsen sammen med andre nye besætningsmedlemmer.

Jeg gik vagt kl.08.30. Morgenmad, bad og landgangstøjet på. Vielsen var fastsat til kl.12, og vi var der selvfølgelig til tiden. Men måtte gå ud og spise frokost først, for papirerne var ikke klar. Men vi blev gift, og så tilbage til skibet. Jeg skulle på vagt kl.16. Det blev dog tid til et glas champagne i messen. Lisbeth havde medbragt champagnen fra den toldfri butik i Kastrup.

Vi gik så til England, Immingham ved Hull og Thames Haven ved London, med raffineret olie. Tomt skib til Libyen, med nat-bunker i Gibraltar. Libysk Ghadaffi-olie til Philadelphia i USA. Bøjelastning. Da vi igen passerede Gibraltar for udgående, spurgte jeg af nysgerrighed skipperen, hvor længe rejsen over Atlanten ville tage.

Han mente ca. 10 døgn. Men det tog 22!

Vi røg ind i en orkan nord for Bermuda, med skade på skibet til følge. En klædningsplade under vandlinjen i maskinrummet fik en langsgående revne, og det er alvorligt. Den kan fortsætte med al den hoppen og vriden skibet foretog. Jeg kontaktede straks broen, og skipperen og chiefen. Og der blev slået ned og kursen ændret, så vi lå så rolig som muligt i søen. Der blev fremstillet spændbeslag for at holde revnen sammen. Og så gik den ellers for små omdrejninger resten af vejen. "En malet ligkiste" eller "Et sminket lig".

Lisbeth panikkede ikke da jeg efter en hård nat og formiddag endelig kunne komme op og berette. Hun stolede på den dygtige og kompetente maskinbesætning. Og også på mig!

Og kunne ikke gøre en skid ved det. Fornuftig kone, måske fatalist.

Da vi nåede lidt ind på Delaware Bay gik vi fast i is. Der lå vi så et par dage til der kom en bryder forbi.

Det var lidt kritisk, for vi var ved at løbe tør for ferskvand og øl.

Ferskvandshydroforen blev standset, så vand skulle pumpes op i en pøs med en håndpumpe. Etagevask! Og vi blev sat på 2 daglige øl. Spiritus var der nok af. Maden var også begyndt at lidt ensformig.

Vi kom op af Deleware-floden og fik udlosset. Philadelphia.

Der kom også et gæng fra land og udbedrede revnen i skroget.

Og så gik vi ind i det vi kaldte Rom og Coke farten.

Olie fra Venezuela til USA.

Rom var Venezuela og Coke (coca-cola) var USA.

Vi gjorde 3 rejser. Pladserne i Venezuela var Puerto Miranda (Maracaibo) og Puerto Cruz. I USA var det Portland i Maine, Port Everglades samt Tampa i Florida.

Lisbeth kunne godt lide den afslappede livsstil i Venezuela og ikke det hæsblæsende plastic-tempo i USA. Vi gik i land sammen, når det var muligt. Men skibets maskineri skulle jo passes, vedligeholdes og repareres, det var det jeg fik min løn for. 3 1/5 timer overtid fast hver formiddag plus det løse ved tilkald. Meget af det blev konverteret til fridøgn hjemme. Så kunne der blive til en lang ferie samtidig med at hyren drejede.

Og på toppen 3 gamle og udslidte skotske oliefyrede røgrørshedler. Hver med 3 fyrkanaler og 30 tons vand af 180 gr.C. 12 bar kedeltryk, lavtrykskedler.

Ikke legetøj. 3 fyrbødere og en lemp. Altid en på forpladsen. Men de skulle holdes i ørerne, for de havde lyst til øl. 2 fjeldaber, en kæpkineser (finne) og 1 dansker.

Hun fulgtes så jævnlige med andre i land, for hun skulle jo ikke sidde og kukkelure på kammeret. Hun var gode venner med matroserne og fyrbøderne. Og de kunne lide hende som hun var. Ikke noget snobberi med at hun var 1. mesters kone. Jeg selv var også accepteret i matros messen. Især hvis jeg gav en omgang.

Og det passede ikke skipperen (Løgne-Gert) og chiefen (Snotlevsen, døbt notlevsen)

Den 4. rejse fra Venezuela gik til Milford Haven i Wales. Der hvor Torrey Canyon gik på et skær og smed al olien i havet.

Vi gik i land på pub, fik et par forfriskninger og så hjem til skibet igen. Lidt nattesøvn og så på vagt kl 04.

Derefter tilbage til Dan Feltet, i bøjle og lastede, og olien skulle gudhjælpe mig til Malmø. Så var vi næsten hjemme igen. Da det tilfældigvis var 1. maj, blev vi enige om at tage flyvebåden til København for at åbne Tivoli. Jeg byttede en vagt.

På vejen over Øresund spurgte jeg Lisbeth om hun ville besøge sine forældre, som jeg endnu aldrig havde mødt. Vidste kun at de boede et sted på Amager. Det ville hun ikke, for de vidste ikke hun havde giftet sig igen efter skilsmissen fra min tandlæge. Og det orkede hun ikke lige nu, ville hellere have en god eftermiddag og en glad aften i Tivoli med mig stedet for at skændes med sine forældre. Tandlæge var nok finere end maskinmester.

Det fik vi så, altså en god dag, selv om vi ikke kunne få bord på Nimb i Tivoli.

Vi tog så af praktiske grunde (tæt på flyvebådene i Nyhavn og spiste i pakhuskælderen (Nyhavn 71 Hotel) og nåede sidste overfyldte flyvebåd til Malmø. Efter en afslutning på værtshuset Cap Horn i Nyhavn. Så hed den endnu engang Dan Feltet. Og olien skulle til Fredericia.

Der lærte vi at smugle.

Gamle Heine og kone Olive fra Troense, havde en maskinmestersøn, ansat på Shell raffinaderiet, som modtog olien. Han kom altid ombord for at hilse på, når vi lå der. Og han kunne køre ind og ud af porten uden at blive undersøgt. Det var dog altid konen der måtte køre ud. Han kørte mange cigaretter og spiritusflasker til Troense, når han besøgte sine forældre.

Der sparede vi nogle kroner. Jeg ved sgu godt, det var ulovligt. Gamle Heine havde endda indrettet en reol i kælderen hvor der stod "Lisbeth og Carsten, Fingrene væk", det lignede næsten en tobaks kiosk.

Efter endnu en last nordsøolie til Rotterdam og efterfølgende dokning, mønstrede vi af og var tilbage i Troense d. 31. maj 1979. Med taxa hele vejen fra Rotterdam til Schiphol og fra Kastrup til Troense. Vi ville hjem!

Vi var hjemme tidsnok til at kroen ikke havde lukket endnu, så efter vi havde parkeret bagagen indendørs hen på kroen. Og så blev der fest og nattesæda. Alle ville ønske tillykke med brylluppet, undtagen Lisbeths fraskilte mand, som også sad der. Han råbte og skreg og kaldte hende ved artige navne. Han blev gelejdet ud. Skulle ikke ødelægge festen. Og så var han ikke vores tandlæge mere! Og jeg havde ikke haft noget med deres skilsmisse at gøre.

En "Bryllupsrejse" der havde varet næsten 5 måneder.



Carsten Jonsen

Mindeord om John W Petersen

Vi har her i maj mistet vores mangeårige medlem John W, som var meget værdsat som maskinmester i maskinen på S/S BJØRN

John startede sit arbejdsliv i en herre-ekviperingsforretning men det var ikke lige ham, så han fik arbejde på værftet og blev uddannet til maskinchef og sejlede i mange år på de store have og senere var John maskinchef på Kronborg

John var en spændende person med mange forskellige interesser. Han var med i Sundtoldsmarkedet (stod i barteltet i folkedragt), Flynderupgård, Vestervang Kirkes Menighedsråd og sågar også med i Espergærde Revyerne

John var også i mange år med i festudvalget for S/S BJØRN og har flere gange optrådt som julemand ved vores julefrokoster med

underholdende indslag

John vil blive savnet – Æret være hans minde

Lise



Mindeord for Niels Levring

En lille uge før sin 80 års fødselsdag d. 29.05.2025, sov Niels Levring stille ind i sit hjem i Helsingør.

Fødselsdagen skulle fejres med en tur rundt om Hven med S/S Bjørn.

Med på turen skulle hans elskede familie og venner - han glædede sig virkelig meget til turen, som han desværre ikke nåede at opleve.

Niels startede i sine unge dage oprindeligt på en gård som landmandselev, men da han blev indkaldt til marinen, blev søfarten hans foretrukne erhverv.

Efter marinen gik han på søfartsskole, tog styrmandseksamen og sejlede nogle år i

handelsflåden. Bl.a. som styrmand på en spansk båd.

Da han gik i land fik han arbejde i et dansk tagdækkerfirma, som på et tidspunkt skulle bruge folk til jobs på Grønland.

Niels søgte jobbet og han og hans kone tog afsted til Grønland.

Efter at have afsluttet tagdækkerjobbet tog Niels hyre som styrmand og fisker på en grønslansk fiskerkutter.

Efter 3 år på Grønland gik turen tilbage til DK, hvor Niels uddannede sig til pædagog, og havde i mange år med vanskelige børn at gøre i Københavns Kommune - Lige et job der passede godt til Niels's altid rolige gemyt.

Hans interesse for søen forlod ham aldrig, og i mange år havde han og Ulla en to-mastet træspidsgatter, som de sejlede de danske, svenske, tyske og polske farvande tyndt i.

Som medlem af S/S Bjørn var Niels foruden skipper meget engageret i promovring af S/S Bjørn og salg af billetter og merchandise. Selv efter at han af helbredsmæssige grunde ikke kunne sejle med som besætning var S/S Bjørn altid i hans tanker, og han bekymrede sig altid om S/S Bjørns fortsatte virke, og om der nu blev gjort nok for at holde skuden igang.

Foruden hans familie, som var hans et og alt, vil Niels blive savnet af mange som kendte ham - Æret være hans minde.

Peter Retz Johansson



Tyske motortorpedobåde til den danske flåde

Den danske flåde arvede motortorpedobåde fra den slagne tyske marine fra USA til foræringspris (212.500 kr for de første 10 både!). I 1947-48 skulle fjorten af disse "Schnellboote" transporteres hjem til Holmen fra Bremerhafen sammen med reservedele. Hovedvåbnet var en torpedo, diameter 53 cm, længde 6 m, vægt 1.600 kg med 300 kg sprængstof; meget effektiv under krigen. Desuden havde skibene 20mm automatkanoner til forsvar mod luftangreb. Bådene var 30 m lange, 100 tons. Tre dieselmotorer hver 2.500 HK gav fart 36 knob. Fra 1941-1944 blev de mere end 250 tyske Schnellboote indsat i kamp fra Nordsøen til det Ægæiske hav og Sortehavet; vigtigst var den engelske kanal. Som de eneste fungerede disse flotiller helt frem til den 10. maj 1945.

De danske mineskibe Lougen og Laaland skulle hente fire af motortorpedobådene hjem. Mineskibene blev udrustet i Korsør og gik derfra gennem Kielerkanalen til Bremerhafen. Det var vigtigt at skibene blev i den minestrøgne rute. Undervejs måtte skibene lægge bi for natten ud for Weserflodens munding. På Lougen havde Jørgen Strange Lorenzen nattevagten, og han var meget i tvivl om ankerkæden ville holde. Vagtchefen Søløjtnant Krarup inspicerede ankerkæden og meddelte at den nok skulle holde. Da dagen gryede opdagede man at Lougen i løbet af natten var drevet tværs over den minestrøgne rute! Lougens chef, E. V. Jørgensen blev meget vred og både Lorenzen og Krarup måtte forklare sig. Der er ingen tvivl om at Lougen havde været i en meget farlig situation, der let kunne være gået galt. Først skulle de danske skibe laste reservedele til motortorpedobådene i



Fra havnen i Nordenham (foto: Jørgen S. Lorenzen). Man sér et Victory-skib der laster giftgas. Under Anden Verdenskrig havde Tyskland produceret en mængde giftgas, som ikke havde fundet anvendelse. Det var nu de allieredes opgave at bortskaffe gassen, og det foregik ved at handelsfartøjer, mere eller mindre beskadigede af minesprængninger, lastede gas, og skibene derefter i konvoj afgik til Skagerak,

Fra Bremerhafen tog de to danske mineskibe hver to motortorpedobåde på slæb. Til at holde øje med bugseringen blev der stationeret en dansker på hvert



Schnell-bådene slæbes ud af Bremerhaven. Bådene lå dog ikke så tæt på hinanden i åben sø. (foto: Jørgen S. Lorenzen)



Kaptajnløjtnant E. V. Jørgensen på Lougens bro (foto: Jørgen S. Lorenzen)



Turen hjem var i det store og hele udramatisk. Kun en enkelt gang tabte Lougen et fartøj, og der motortorpedobåde til Holmen inden 1949. Alle bådene skulle repareres og moderniseres for ca. 1 mio. kr. pr. styk. Dyrt, men bygning af nye enheder ville havde kostet mere end det dobbelte. Der var kun 100 l vand pr

Kvartermester Veslov skyder en line over til det Søværnet hentede de resterende

Søværnet hentede de resterende motortorpedobåde til Holmen inden 1949. Alle bådene skulle repareres og moderniseres for ca. 1 mio. kr. pr. styk. Dyrt, men bygning af nye enheder ville havde kostet mere end det dobbelte. Der var kun 100 l vand pr besætningsmedlem til vask, kaffe, etc.! Bådene tjente den danske flåde fra 1949 til 1965. Klassen fik navnet Glenten- Lorenzen klassen, og den blev i 50'erne brugt som forbillede for motortorpedobåde af Flyvefisken-klassen bygget på Orlogsværftet og Frederikssund Skibsværft.



Schnell-boot 122 på Holmen. Denne båd blev brugt som reservedelslager og indgik aldrig i flådens tal. (foto Jørgen S. Lorenzen).



Der var ikke meget plads at rutte med på agterbanjen, hvor 14 mand skulle deles om 7,5 m² dørklads- og det var inklusiv skibets kabys! (Marinens Bibliotek).



Bådene i drift i danske havne



Her ses syv MTB'ere af Glenten-klassen i Århus, 1952-1954. Fra venstre: P551 Glenten, P554 Hærfuglen, P553 Havørnen, P556 Isfuglen, P557 Jagtfalken og en uidentificérbar enhed af samme klasse. Foran minelæggeren N40 Laaland.

Kilder:

- ⇒ Johnny Balsved: [Hjemtagelsen af tyske motortorpedobåde 1947](https://www.navalhistory.dk/Danish/Historien/1945_1989/S_baadene1947.htm) (https://www.navalhistory.dk/Danish/Historien/1945_1989/S_baadene1947.htm)
- ⇒ Jørgen Strange Lorenzen, Søren Nørby (2004) Overtagelsen af tidligere tyske motortorpedobåde, juli 1947 Marinehistorisk tidsskrift, Årg. 37, nr. 3.
- ⇒ Marinehistorisk tidsskrift 57 årg. Nr 1 feb 2024.

Enheder i Klassen				
Nummer:	Skibsnavn:	Søsat:	Indgået:	Udgået:
P551	GLENTEN (tidl. T51)	??/??/1945	01/11/1947	27/02/1961
P552	GRIBBEN (tidl. T52)	06/07/1941	15/04/1948	25/04/1960
P553	HAVØRNEN (tidl. T53)	27/12/1944	19/11/1948	06/06/1957
P554	HÆRFUGLEN (tidl. T54)	31/12/1941	21/03/1949	06/10/1954
P555	HØGEN (tidl. T55)	31/08/1944	28/03/1949	04/09/1957
P556	ISFUGLEN (tidl. T56)	10/07/1943	08/07/1949	06/10/1954
P557	JAGTFALKEN (tidl. T57)	??/??/1944	08/07/1949	01/05/1962
P558	MUSVAAGEN (tidl. T58)	27/06/1942	15/07/1950	06/10/1954
P559	RAAGEN (tidl. T59)	10/07/1944	01/11/1949	06/06/1957
P560	RAVNEN (tidl. T60)	24/03/1943	10/01/1953	01/05/1962
P561	SKADEN (tidl. T61)	19/09/1944	07/10/1950	25/04/1960
P562	STORMFUGLEN	02/11/1941	08/10/1953	20/10/1962
P563	TAARNFALKEN	??/??/1944	12/05/1952	06/06/1957
P564	TRANEN	07/10/1942	03/11/1955	26/04/1963
P565	FALKEN	??/??/1944	07/02/1953	17/07/1961
P566	HEJREN	08/08/1942	05/01/1956	28/12/1964
P567	LOMMEN	28/06/1944	21/04/1953	04/09/1961
P568	VIBEN (tidl. T62)	01/07/1942	03/11/1955	13/09/1965



Søren C.

-Og så har vi bestilt kul i Tyskland. 24 tons. 100.916,51kr ifølge min omregner. Kullet er blevet billigere end sidst! (4200kr/ton)

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