

BJØRNETJENESTEN

118 år i røg og damp med SS Bjørn

Juni 2026

www.ss-bjoern.dk

Formanden har ordet

Siden sidste Bjørnetjeneste har der været følgende arrangementer:

D. 12 marts arrangerede det nye festudvalg gule ærter i smedenes hus. Ærterne blev leveret af slagter Jensen, da Skydeselskabet har fået ny forpagter som ikke kunne kontaktes. Ærterne var gode med rigelige drikkevarer til. Det eneste der manglede var filmen Martha. Mon ikke vi får den filmen at se næste år.

D. 14. April modtog vi 24 T kul. De var pga. krigen i Mellemøsten steget ca. 1000 kr. pr. ton. I forhold til sidste år.

D. 21 April afholdt foreningen den årlige ordinære Generalforsamling i Smedenes hus. Peter Koefoed og Lise Rindel forlod bestyrelsen. Jonny Skafte og Henning Bek blev valgt. Referat udsendes snarest. Af større vedligehold har dygtige maskinfolk i foråret renoveret vejvisere og skildpadder til styrekæden i bagbord side.

Maskinrumsdørk og underlag i styrbord side rustbehandlet/udskiftet. Ny radar og kortplotter monteret. Nye trosser indkøbt og splejset i remissen. Kalfatring af dæk afsluttet. Nyindkøbte ildslukkere monteret. Ny og mere brugervenlig styring til forvarmning af

Formanden har ordet

Side 1

Skibet forårsklart

Side 2

Sivsko

Side 3

Generalforsamling

Side 3

Thuro Mærsk

Side 5

Nyt medlem

Side 5

Lidt om hjemmesiden

Side 5

Assens - Aarøsund

Side 7



Det meste af bjørnebanden under en pause
tirsdag før første sejlads

kedelvand monteret. Ud over det nævnte er der på dækket banket en del rust med efterfølgende maling. Træværkstedet har også haft rigeligt at se til. Hakkebræt, skylight til salonen, stige til broen, riste har fået en gang lak, lanternekasser renoveret, kasse til vandbehandling udvidet med beholder til salt, nyt solidt gelænder til landgangsstige.

Som nogle har bemærket er nordre mole afspærret pga. fare for sammenstyrtnng. Skipper Preben og Helsingør Havn prøver at få en aftale med Kronborg, så vi fortsat kan fyre op på nordre mole.

Vi må indtil videre fyre op ved kongekajen, anvist af Havnechefen.

Der er godt gang i bookningen, så vi kan se frem til et spændende og travl forår/sommer.

Lørdag d. 9 Maj startede sejlsæsonen kl. 10 med en askespredning. Inden afgang blev alle funktioner afprøvet og det blev til en fin tur med godt vejr og meget tilfredse passagerer.

Så er vi i gang.

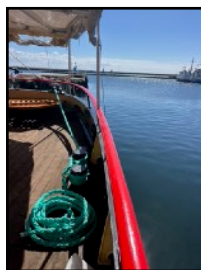


Erling Tang

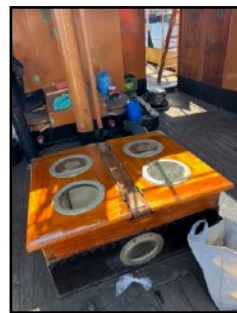
Skibet er forårsklart

Nu er skibet næsten forårsklart. Alt det nylakerede er bragt om bord. Nogle af kistebænkene mangler stadig at surres. Hakkebrættet ligger hvor det skal. Lønningen er malet rød I maskinen er dørkpladerne klar. Skal blot lægges på. Maskinen er nymalet Sam er ved at færdiggøre nyt afløb fra ankerspillet Nye, grønne fortøjninger er bragt om bord.

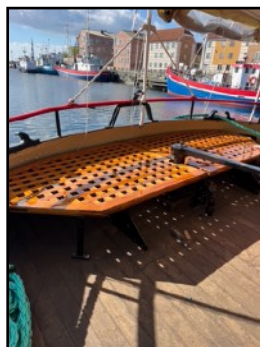
På torsdag skal vi forhale til Kongekajen, hvor vi har havnens tilladelse til at fyre op, da vi ikke må ligge på nordmolen for tiden.



Nymalet lønning



Skylight nylakeret



Hakkebrættet fint lakeret



- Og kistebænkene



Rammen til dørken klar
Jan Petersen



Der males i maskinen

Sivsko

Et af vores medlemmer alt over dette på nettet:



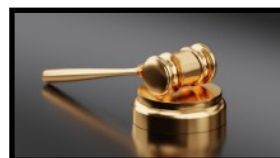
På min væg i mit værksted hænger en reproduktion af et maleri af Randers Havns gamle slæbebåd Bjørn. Bjørn kom til Randers Havn i 1909 og tjente havnen og fjorden i 70 år. Jeg er vokset op med synet af Bjørn i sit arbejde på fjorden med at vedligeholde faskinerne. Mange gange har vi børn fra Uggelhuse i isvintre skøjtet i land, når vi så Bjørns røgfane nærme sig. I øvrigt sammen med de voksne, som brugte eftermiddagene på ålestangning. Jeg har fundet nogle gamle billeder, som fortæller om dagligdagene på fjorden gennem tiden og historien om Bjørn. Billedet af de tre sejlskibe, som er på slæb er taget ved Uggelhuse. Fjorden var for smal til at krydse mod vinden. Det var så en opgave for Bjørn, at slæbe dem til Randers.

106 6 1

Generalforsamling

I får her formandens beretning fra generalforsamlingen.

Alle vil senere få referatet tilsendt pr. Mail.



Formandens beretning 2025

Medlemstal 115

Vi har siden sidste generalforsamling mistet 4 af vores medlemmer.

Niels Levring skibsfører, Kieth Jensen Tømrer, Jon Løvenstein tidl. Formand, kasserer og Henry Lundquist, skibsfører. Vi mindes dem med 1 minuts stilhed.

Erik Daniel 27/4-2026 25 års jubilæum udnævnes som Æresmedlem.

I April fik vi tilsagn om støtte fra Skibsbevaringsfonden til kalfatring af dækket udføres af Bruns Bådebyggeri.

17/1 Bestyrelsesmøde.

11/2 Bestyrelsesmøde

25/2 Gule ærter i Smedenens Hus med efterfølgende film Martha.

25/3 Bestyrelsesmøde

6/4 Besøg på Dieselhouse, derefter med havnebussen fra Enghave til Refshaleøen til frokost - billig

havnerundfart.

15/4 Generalforsamling

22/4 Bestyrelsesmøde

1/5 Prøvesejlads

4/5 Turistsejlads. Ikke uden dramatik. Peter Sørensen(Kemi) skulle tage imod trosserne, snublede på kajen og faldt i vandet- Besætningen fik hurtigt Peter op. Peter blev kørt til Hillerød hospital til tjek og kort tid efterkørt hjem uden men.

9/5 charter

13/5 Bestyrelsesmøde

24/5 Askespredning

1/6 Turistsejlads

3/6 24T kul modtaget med udfordringer, da vi ikke kunne komme

5/6 Formanden var til grundlovmøde på Flynderupgård og modtog 15000 kr til kul(brændsel) fra Nelleman fonden

6/6 Niels Levrings Bisættelse og efterfølgende gravøl på Bjørn.

13/5 Bestyrelsesmøde

14/6 Charter Bent Holbechs 90 år.

18/6 Charter med portvinssmagning. Sjatter til mandskab.

25/6 Bestyrelsesmøde

26/6 Askespredning Niels Levrings

8/7 Bestyrelsesmøde.

17/7 Charter til Hven med Blå Kors.

19/7 SS Bjørn til Hundested – tilbage d. 27/7

Problemer med fødevandspumpen. 4 ture måtte aflyses. Samlet underskud på 5000 kr.

2/8 Charter Børge og Frue. Gode sponserindtægter fra gæsterne.

3.8 2 turistsejladser og efterfølgende askespredning aflyst pga meget dårligt vejr.

9/8 Øresund på langs. Åbent skib ved kaj.

25/8 Bestyrelsesmøde

2/9 12 Modtaget 12T ku

5/9 Charter Knud E Hansen, mange marsvin.

6/9 2 fuld bookede turistsejladser og Efterfølgende Bryllupsreception ved kaj.

9/9 Besøg af Søfartsstyrelsen og senere bestyrelsesmøde.

13/9 2 askespredninger

21/9 Charter til København 36 passagerer hver vej. Firma fra Schweiz med afdeling i Danmark.

23/9 Bjørns sommerudflugt med Tycho Brahe

27/9 Askespredning

5/10 Charter Henrik Holten Møller.

12/10 – 19/10 Gillelleje på bedding.

S kroget blev malet af Bisgård. Anker/ankerkæde malet og zinkanoder(spomserede) skiftet af eget mandskab.

21/10 Bestyrelsesmøde

04/11 Besøg hos ALS Global med kedelvandsprøver og få en aftale om regelmæssige prøver i

sejlsæson 2026.

11/11 Bestyrelsemøde

24/11 Møde med John Walsted vedr. kalfatring og vores økonomi. Jochen og Erling deltog.

2/12 Julefrokost på Strandborg med 23 deltagere.

9/12 Bestyrelsesmøde.

Tak til alle Bjørne for deres indsats i løbet af Året

Tak til alle vores sponsorer for deres gavmilde bidrag.

Erling Tang, formand



Erling Tang



M/S Thuro Mærsk (I)

15. maj 1973 til 19. december 1973

Med Dronningen til Japan og Fødselshjælper

Efter aftjening af værnepligten som menig i flyvevåbnet, fik jeg en hyre som 3. mester på køle/fryseskibet Thuro Mærsk. A. P. Møller. Fik lavet træk sedler til husleje og andre faste udgifter.

Jeg skulle så flyve til Tokyo i Japan, hvor skibet lå. Og det var noget af en rejse. Mange mellemlandinger og flyskift. Beldringe - København - London - Zürich - Bahrain - Delhi - Manila - Taipei - Tokyo. Fandens til rejse. Og det på Monkey Class. Der gik ellers direkte fly fra Kastrup til Tokyo. Kun med en mellemlanding i Tasjkent i Uzbekistan. Silkeruten blev den kaldt. Men jeg nåede træet frem og kom om bord. Og fik afleveret noget vigtig håndbagage til skipperen. Der var sendt en mand til lufthavnen i Kastrup med med en pakke til skibet, og jeg blev kaldt til informationen over højtalerne. Et foto i glas og ramme af dronning Margrethe II, til ophængning i salonen. Prins Henrik var ikke med! Ligesom i de gamle DSB-færger. Jeg fik et fint følgebrev med. På dansk, engelsk og japansk af hensyn til toldmyndighederne. Stempler og underskrift af selveste Hr. Møller. Og en kontorchef fra udenrigsministeriet. Og Hofmarskallen. Pakket ind i bobleplast og brunt karduspapir. Og der var kongebå og dannebrog farvede bånd omkring. Den unge hr. Møller var jo som bekendt meget national og kongetro. Det viste sig så, at den 3. mester, jeg skulle afløse, helst ikke ville hjem. Måske havde

han ikke noget at komme hjem til. Men det ville kølemesteren gerne, så jeg blev kølemester. Kaldet "Den Kolde". Jeg kendte en del af besætningen fra min aspiranttid i søsterskibet Magleby Mærsk. Det var derfor nemt at komme ind i fællesskabet.

Vi foretog så en rejse med biler fra Japan (Yokohama) til USA (Portland Oregon) Og den last skulle ikke køles eller fryses, så der var tid til at overhale kølemaskinerne. Bananer fra Golfito i Costa Rica til Wilmington, LA. Dernæst 2 rejser med bananer fra Davao på øen Mindanao i Filippinerne, til Hong Kong og Keelung på Taiwan.

Derefter til Auckland på New Zealand. Vi skulle laste slagtede og frosne lam til Chile. Lastrummene skulle køles ned til -20 gr. C. Og lastningen foregik langsomt, for lammene kom i fryse-lastbiler. En "sjat af gangen". Og vi skulle have ca. 18.000 ombord. Vi fik pludselig meget lam at spise. Høkerens problem, for det var nok tyveri fra lasten. Da jeg gik dagmand som kølemester, overlod jeg aften- og nattevagten til den vagthavende maskinmester. Efter aftale og accept. Hvis jeg var ombord, kunne jeg selvfølgelig tilkaldes. Og checkede selv fryseriet over før køjetid

Jeg flyttede, i min fritid, i kollektiv hos nogle søde unge mennesker, jeg havde mødt på et værtshus. Flere nationaliteter. Det kneb med sovepladser, men jeg fik halvdelen af en dobbeltseng ved siden af en meget flad-næset og højgravid Maori-pige. Så højgravid, at hun fødte et drengebarn i sengen en nat, mens jeg sov. Jeg vågnede ved det og panikkede lidt. Jeg var dog nærværende nok til at få barnet lagt op på hendes bryst og tildækket. Fik purret kollektivet ud. Pigerne tog så over og vi mænd fik en øl eller 2-3-4 stykker i køkkenet. Og der blev ringet efter en ambulance.

Lægebog for Søfarende:

**En fødsel er en naturlig ting.
Skibsføreren affører sig jakke og vest
og forholder sig ellers i ro. Han kan
eventuelt søge rådgivning og hjælp
fra en gift mand i besætningen"**

Hjem til skibet, fik et bad, for fostervandet og blodet havde griset mig lidt til. Og landgangstøjet lagt til vask, vi havde vaskeri om bord.

Vi lå 3 danske skibe i Auckland. Mærsk, ØK og Lauritzen. Der blev så af skibs klubberne arrangeret en fælles udflugt med bus for at bese noget af Nordøen. Med øl i bussen og frokost på en restaurant. Vi fyldte en 50 personers bus. Så kørte vi rundt på Nordøen og besøgte seværdighederne, landskabet og store fåreflokke på vejene. Bl. a. turistfælden Maori-landsbyen Rotorua. Men der var varme kilder og gejser. Det er en mærkelig oplevelse at gå på en sti når Jorden slår en kæmpe skid og sender vand, damp og mudder 10 meter op kun 10 meter fra en. Og svovllugten.

Vi gik dernæst til en plads på Sydøen, Timaru for færdig lastning, og så over det sydlige Stillehav til San Antonio i Chile. Storcirkel, næsten ned til Antarktis. Mange hvaler i havet.

Vi fik påbegyndt losningen, men så gik hele byen og Chile i stå. Og vi anede ikke hvad der skete. Strejker, røde faner og soldater. Det var Pinochets militærkup. Det var ikke specielt morsomt. Vi var der den 11. september 1973 da Salvatore Allende blev skudt. Eller var det selvmord? Det er der delte meninger om, men USA's udenrigsminister Kissinger ville gerne af med ham. Han var jo socialist. Og var vist i gang med at give Sovjet koncession på at drive kobberminerne. Sejrherren skriver jo som bekendt historien. Og så gik hele landet amok. Jeg blev endda

arresteret / tilbageholdt, af lastbil med soldater, med skarpe skud i bøssen og påsatte bajonetter. For at overtræde udgangsforbuddet, og måtte tilbringe natten på et fodbold-stadion. Fik dog lov at gå om morgenen. Og damen så jeg aldrig mere. Grim oplevelse. Og jeg var ikke i land mere, medens vi lå der. Turde ikke tage risikoen.

Vi fik dog langt om længe udlosset. Men brændolie-beholdningen, især diesel til hjælpemaskineriet / elværket var langt nede, og vi kunne ikke få bunkers i San Antonio på grund af uroen og strejkerne. Vi klarede os dog til Guayaquil i Ecuador og fik bunkers der.

Bananer fra Esmeraldas i Ecuador og Turbo på Colombias Caribienside. De skulle til Napoli i Italien. Fik set Pompei ved foden af Vesuv på en mindre udflugt. Og god italiensk mad på små ydmyge steder væk fra de almindelige turister.

Atter bananer fra Mellemamerika (Limon i Costa Rica) De skulle til Rostock i Østtyskland. Og vi sang Kurt Weils sange på værtshusene. Og jeg blev kørt gratis til skibet af Vopo-erne, da de syntes jeg skulle forlade gaderne. Tak for det.

Op gennem Øresund en tidlig morgen i solskin, Kronborg om bagbord for udadgående, til Uddevalla i Sverige. Og der var fest i Folkeparken, uden øl og spiritus. Men det kunne købes af "langerne" på toiletterne. Vi lastede så Saab-biler til Providence, Rhode Island i USA. Og så var det ellers bananer fra Syd- og Mellemamerika til Europa og USA. Ecuador, El Salvador, Costa Rica, Panama. Kom igennem Panama-kanalen mange gange.

I Europa var det Hamburg, Bremerhaven, Rotterdam, Le Havre, Marseilles, Genova, Livorno. I USA kun Los Angeles. Dog med en tur i det oprindelige Disneyland.

Jeg var efterhånden blevet "rigtig" 3. mester. Den tidlige mester mønstrede af⁶ og

vi fik en ny 3. mester og en ny kølemester ombord. Man glemte bare at sende mig hjem, indtil der kom et telegram fra "roderiet" med spørgsmålet, om jeg stadig var om bord. Vi lastede læggekartofler i Zeebrugge i Belgien til Algeriet, som, når de blev store skulle sejles tilbage til Nordeuropa. Hedder det så Belgiske eller Algeriske kartofler? Jeg mønstrede af i Zeebrugge og var hjemme i Troense den 19. december 1973.

Hjem til jul.

Så kunne jeg gå på kroen og fortælle "skrøner" fra den store verden. De troede alle jeg var fyldt med løgn og overdrev. Og holde en stille jul for mig selv med en bog og en kasse øl!



Carsten Jonsen

Nyt medlem

Siden marts har vi fået et nyt medlem

Vi siger velkommen til Flemming Nielsen, Helsingør

Medlemsdelen af vores hjemmeside

For at komme ind på den lukkede del af vores hjemmeside taster man:

ss-bjoern.dk/kun-for-medlemmer

Her skal du angive en kode for at komme videre..

Her finder man medlemsliste, referater, sejlplan mmm.

Assens - Årø Sund; -ruten København - Hamborg

Assens by omtales for første gang i 1231 i Kong Valdemars jordebog (1170-1241) som Asnæs, som betyder "næsset med bevoksning af ask og asp". Så langt tilbage som 1200 årene véd at der er færgefart på stedet. I 1524 opnår Assens købstadsrettigheder af Kong Frederik 1.

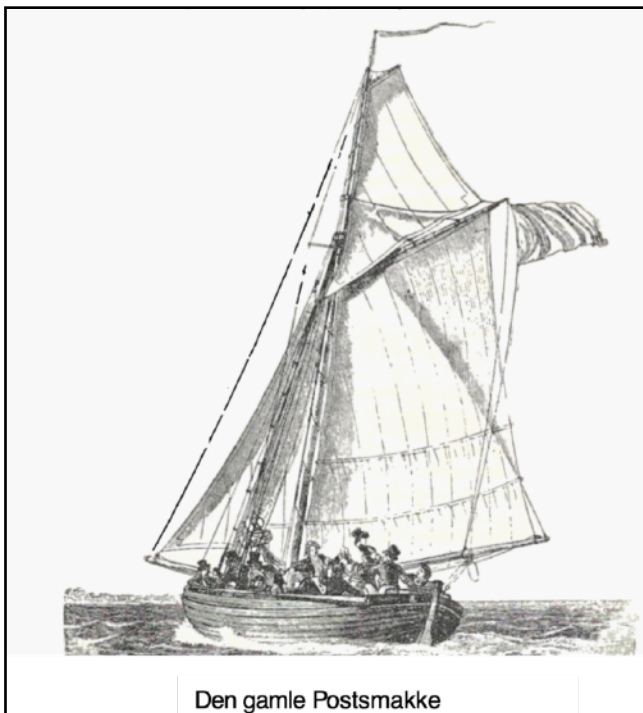
Købmænd fra Haderslev-egnen drev handel i Assens og truede de lokale købmænd. I 1600-1700 årene købte slesvigske købmænd ulovligt varer fra bønder udenfor Assens og solgte det videre andetsteds! I studehandlen Danmark => Hertugdømmerne stod udførsel fra Assens for 1/6 af den samlede eksport.

Christian 4. grundlagde det danske postvæsen den 24. december 1624 med "Forordning om Post-Budde". Det var etableret med ni postruter, primært til at sende breve, pakker og gods mellem København og Hamborg (Assens - Årø Sund!) med postvogn og fodbude. Børsen i København blev centrum for postvæsenet med en udnævnt postmester.

Da Assens var grænseby til Slesvig-Holsten var sejlruten gennem århundreder en central del af postruten mellem København og Hamborg. Omorganisering af postvæsenet i 1640 gav ruten en fremtrædende plads. Postvognen medbragte passagerer og pakker mens den ridende post havde brevene.

En beskrivelse fra Heinrich Meyer, en rådmand fra Bremen, på rejse til København i 1642: 22 April; Vi kom så gennem Krat, Marker og Hede til Haderslev, hvor de afbrændte Huse viser hvordan de kejserlige Krigsfolk har domineret i disse Lande... 23 April 1642: Fra Haderslev igennem forskellige Kornmarker og vi kom til Færgen, hvor vi tog en Færgebaad. Vi

kom over denne arm af Østersøen, som her er to Mil bred og ti Mil lang, forbi nogle Øer, som hører til Haderslev Hus, og hvor der er Kreaturer på Græs, og vi landede i den lille By Assens.



Den gamle Postsmakke

En kold formiddag i marts 1784 var der hård vind og drivis. Postbåden sejlede på et stort stykke drivis nord for Årø og sank med 15 mennesker ombord hvor kun én blev reddet. Blandt de druknede var en købmand fra Randers, en mand fra Lübeck, én fra et handelshus i Bodeaux, en Schweitzer, en mand fra Hamburg som kom fra Hollandsk Amerika via Trondheim i Norge og et par jøder fra Stockholm. Så allerede den Gang var mange af passagererne på langfart; færgeren var et internationalt trafikknudepunkt mellem Skandinavien og resten af Europa. Med båden den sunkne båd var 14578 rigsdaler i bankosedler, 400 rigsdaler sølvmonet, og varer for 3086 rigsdaler.

Hjuldamperen Maagen bygget 1837 var P&T's ejendom, men chartret ud til færgeriet i Assens fra 1838-1858 mod at de afholdt drift og vedligeholdelse, mens P&T betalte 5.300 £ p.a. for overførsel af post. Ti år tidligere havde Postvæsenet indsat det

engelsk-byggede dampskib Mercurius på Storebælt. Ganske bemærkelsesværdigt, Danmarks første dampskib Caledonia i 1819. Siden 1834 var der to gange ugentlige diligence-rute København-Assens-Hamburg med stigende persontrafik og højt læsset bagage. Dette umuliggjorde passagen gennem byporten, og guvernementet over Fyens Stift besluttede 1834 at anbefale portbygningen i Assens (på Østergade) revet ned.



Dampskibet Maagen blev indsat på ruten Assens - Årøsund i 1838. Akvarel af Maagen på vej ind i Årøsund.

Efter krigen 1864 stoppede færgeruten: Assens led katastrofalt af den manglende handel over Lillebælt den kom i gang igen i slutningen af 1800-tallet.



Billede af skibet Falke i Assens ca. 1910.

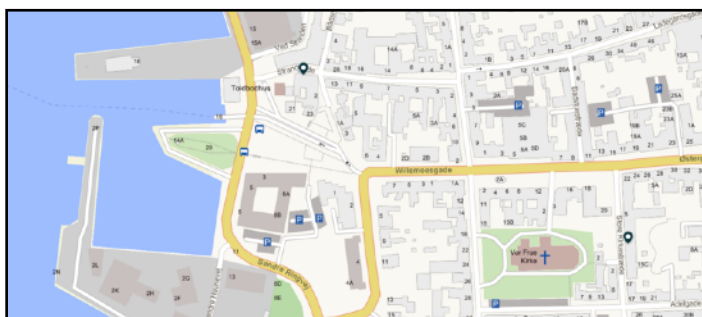
Sønderjyder sejlede med udflugtsskibe til Assens **fra 1875** hvor selskabet "Vereinigte Flensburger -Eckernsunder und Sonderburger Dampfschiffart-Gesellschaft" - senere Flensborg-Sønderborg dampskibsselskab sejlede.



Her ses dampskibet S/S Skjold omkring år 1900. ligheden ned S/S Bjørn er slående!

Da Assens fik jernbane i **1883**, førtes hovedgaden (Østergade) fra Torvets vestlige del igennem til banegården, og videre til havnen og færgestedet Assens-Aarøsund. Ruten var jernbanefærge fra **1923-1950** hvor smalsporede godsvogne med sukkerroer fra Sønderjylland overførtes til sukkerfabrikken i Assens indtil 1963 sejledes roer fortsat over med færgen Færgeruten blev nedlagt i 1972.

Assens er en sjov by at besøge i dag: Flot bred og lige hovedgade med internationalt præg - lige ned ad bakken til havnen!



Danske dampskibsforbindelser

1820-1840

1	København - Kiel	1819	"Caledonia", første skib
		1830	"Frederik VI"
2	København - Lübeck	1824	"Prindsesse Wilhelmine"
3	København - Aarhus	1825	"Jylland"
4	Kalundborg - Aarhus	1827	"Dania"
5	Korsør - Nyborg	1828	"Mercurius"
6	København - Stettin	1833	"Dronning Maria"
7	Vordingborg - Kiel	1835	"Løven"
8	København - Flensborg	1836	"Union"
9	Assens - Aarøsund	1838	"Maagen"

Andre dampskibe	1824	"Kiel"	Kongeskib
	1839	"Bellevue"	Udflugtsskib Øresund

- I alt, kun 11 hjuldampere på 20 år...!

Litteratur:

Anne Dorthe Holm: "Da færgen byggede bro", Museerne på Vestfyn 2011.

Jens Strøyberg: "De Assens byporte" Odense By's Museer 1963.

Holger Munchaus Petersen: "Danske dampskibe indtil 1870" Fiskeri- og Søfartsmuseet, Esbjerg



Søren C.

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