

BJØRNETJENESTEN

118år i røg og damp med SS Bjørn

Marts 2026

www.ss-bjoern.dk

Formanden har ordet

24/11 Møde med John Walsted fra skibsbevaringsfonden hvor Jochen og undertegnede var med, hvor vi bl.a. orienterede John om vores økonomi og planer. 2. december blev den årlige julefrokost afholdt på Strandborg med 23 deltagere. Det var som sædvanligt hyggeligt med godt smørrebrød og rigeligt at drikke. Vi satser dog på Smedenens hus næste gang.

Bestyrelsesmøde d. 9/12:

Vores festudvalg har i lang tid kun bestået af et medlem Lise – tusind tak. Ved tirsdagsmødet d. 9/12 var der heldigvis mange, der meldte sig. Jørn(kok), Jochen, Børge, Henning og Thomas. Jeg glæder mig til at se hvad finder på.

Preben er gået i gang med at gennemgå vores forsikringer for at se om der kan spares penge.

Bestyrelsesmøde d. 6/1. Det blev besluttet at vi tager til Flensborg. Vi har fået tilsagn fra arrangørerne at de betaler i alt 3000 EUR og 8T kul. Vi søger stadig fonde om tilskud til turen. Vores tørlistemand MIK er i gang med at lave tørlister for turen. Det bliver jo en lang tur, der strækker sig over 9 dage fra d. 7/7 til d. 15/7.

Formanden har ordet

Side 1

Flensborg

Side 2

Generalforsamling

Side 3

Kontingent

Side 3

Hvad laver de i banken efter 3?

Side 4

Forside billedet

Side 6

Billedet på forsiden

Side 6

Mit sidste skib (Carsten)

Side 6

Gule Ærter

Side 6

Nye medlemmer

Side 6

OK

Side 6

Historien om SCT.Knud

Side 9



SS Bjørn på arbejde i isvinteren 2021.
((Se senere i bladet for yderligere detaljer) 1

Der bliver under Bjørn vinterhi arbejdet på skibet. Demontering og renovering af afvejviser/skildpader til styrekæden bagbord. Ny rader/plotter/plotter er bestilt. Den gamle rader nedtaget ved hjælp af kulturværftets lift. Der arbejdes med en ny styring af forvarmeren, der er enklere at betjene. Der bankes rust i maskinrumsdørk og gennemtærede plader og underlag udskiftes.

I remisen sker der også den del.

Reparation af lanternekasser.

Renovering af skylight til salonnen.

Udvide kassen til vandbehandling til 2 sække salt. Opmale mandedæksel til agterpeak. Splejse nyindkøbte trosser.

Beslag til nyindkøbte ildslukkere tilpasses.

Der kommer til at ske den del arrangementer i Kulturhavnen til sommer, hvor Bjørn har mulighed for at promovere skibet.

Træskibssammenslutningens årsmøde i pinsen, hvor havnen bliver fyldt med gamle skuder.

Samtidig afholdes Royal Run og Ølløb.

Bjørn skal være logiskib for UngHavn fra 28/6 til 30/6. Projektet er del af en større indsats for at fremme se unges interesse for maritimt håndværk og sejlads.



Erling Tang

Flensborg

Bjørn skal jo til Flensborg til sommer.

Derfor har Søren Christensen skrevet lidt om den by vi skal besøge:

Lidt Flensborg historie

Omkring 1200 var der 24 købstæder i det danske område. Fra Kolding og sydpå er det Haderslev – Aabenraa – Sønderborg – Flensborg – Slesvig. I 1170 grundlægges handelspladsen Flensborg og i 1232 kommer den under Hanseforbundet – især Stralsund, Wismar og Lübeck er vigtige. I 1284 tildeles Flensborg købstadsrettigheder. Flensborg er en lille handelsby i Kongeriget Danmark hvor varer omlades mellem Nordsøen og Østersøen. I 1409-1435 er der krig og Flensborg bliver stærkt ødelagt. I 1460 vælges Kong Christian I til hertug af Slesvig og greve af Holsten; det stopper Lübecks økonomiske dominans. I 1500-tallet har Flensborg en handelsflåde på 200 skibe og er større end både København og Hamborg. 30-års-krigen 1618-1648 og de Nordiske Krige 1712-21 giver en nedgangsperiode og Flensborg overhales af København og Hamborg. Flåden har kun ni skibe, og havnen er sandet til. Genopbygning bliver ved handel med Norge; skibe fra Flensborg fragter landbrugsvarer til Norge, hvor fisk og tran fragtes til Østersøen helt til St. Petersborg. Med privilegier fra Christian VII sejler man i 1769 til De Vestindiske Øer og henter rørsukker, tobak og rom som videreforarbejdes i Flensborg. I 1795 tæller handelsflåden igen 295 skibe med ca. 15.000 tons fragtrum. Danmarks valg af Napoleon i begyndelsen af 1800-tallet er dårlig for Flensborg: Danmark mister Norge og Flensborg mister sin handelspartner og på

grund af kontinentalblokaden næsten hele sin handelsflåde.

Det

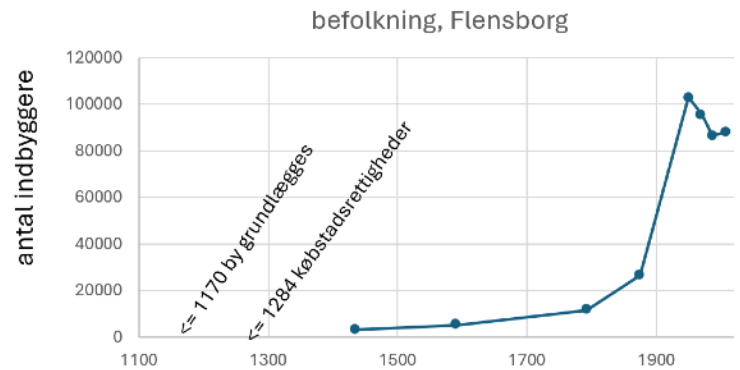


Flensborg

ationale opbrud i starten af 1800-tallet giver krise mellem dem, som ønsker Slesvig–Holsten tilknyttet Danmark og dem som ønsker løsrivelse. Der er Slesvigske Krige 1848-51 og 1864. Slesvig-Holsten bliver en provins i Prøjsen og 1871 del af Det tyske Rige. I 1872 grundlægges skibsværft i Flensborg. I 1907 er byens værft det største i Tyskland med 42.504 bruttoregistertons mod Hamborgs 42.110 og Stettins 42.105 brt. Værftet lukker i 1987. I 1910 har Flensborg den 3.største havn efter Hamborg og Bremen. Ved afslutningen af den 1. Verdenskrig bliver den nuværende grænse trukket, og Flensborg som grænseby mister knapt halvdelen af sit opland. I 1923 åbner frihavnen og lukker igen i 1935.

I 2. Verdenskrig slipper Flensborg næsten for bomber. Ved krigens slutning er der stor nød blandt de mange flygtninge, der strømmer til byen. Det 3. Riges sidste regering flygter til Flensborg og kapitulerer 7 maj 1945 og Hitlers tredje rige ophører. "Særområdet Mørvig" rundt om

Marineskolen bliver tilflugtssted for tusinder af medlemmer i nazi-partiet, funktionærer



I efterkrigsårene kommer der et venskabeligt forhold til Danmark og Skandinavien. Samlivet imellem mindretal og flertal på begge sider af grænsen udvikler sig til en model for hele Europa..

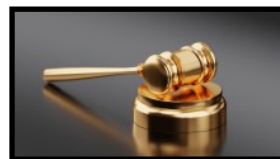


Søren C.

Generalforsamling

Datoen for generalforsamlingen bliver tirsdag den **21/4**

Husk at kontingentet skal være betalt senest en måned før for at deltage i generalforsamlingen.



Kontingent

De fleste har nu betalt kontingent for 2026.

Vi opfordrede til at de 300kr var et minimumsbeløb. Man var velkommen til at donere mere. Det er der flere der har benyttet sig af. Vi har fået omkring 7500kr ekstra ind i år som donationer.

En stor tak til alle der fulgte opfordringen!

Hvad laver de i banken efter 3?

Eller sidder de bare og drikker kaffe på Bjørn uden for sæsonen?

Som formanden skriver er der meget arbejde for at gøre skibet klart til den nye sæson. Her er nogle fotos fra hvad der sker.



Nye lanternekasser. De gamle var slidt op alt for tidligt



Skilpadder til rorkæden. Sandblæst og grundmalet



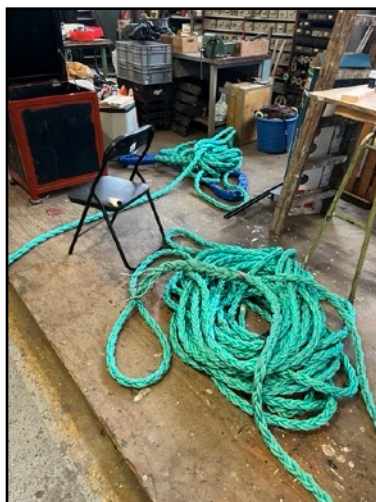
Beslagene skilpadderne sidder i. Også sandblæst og grundmalet



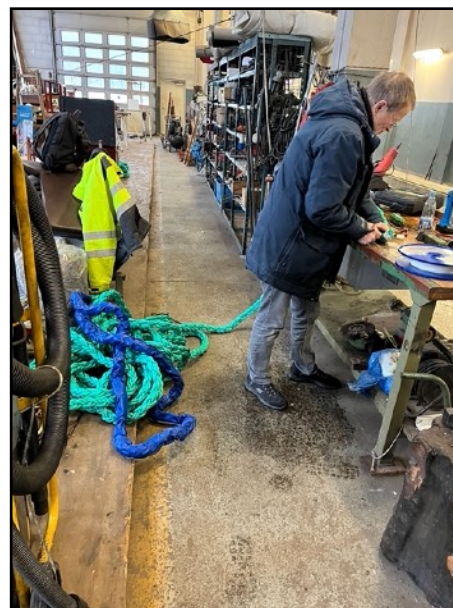
Vi skal have ny radar. Vi lånte en lift af havnen til at pille den gamle ned med



Kassen til ionbytte anlæg bliver renoveret



Nye fortøjninger indkøbt. Skal skiftes igen om 2-3 år.



De nye trosser splejset og takles



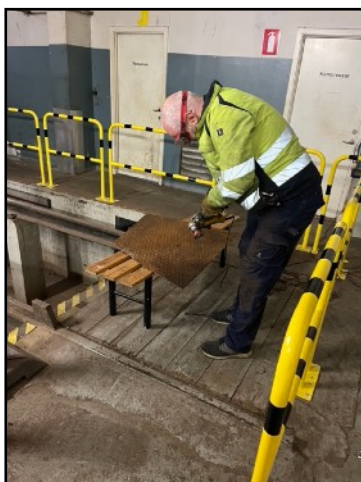
Dækslet til agterpeaken nymalen. Lad os håbe at ingen tænder grill oven på den denne gang



Nye brandslukkere



Trappen til broen venter stadig på at blive malet



Dørkpladerne fra maskinen slibes



Dørkplader der skal skiftes



Tørnegæret på maskinen. Roterer maskinen med to omdrejninger i timen, så det ikke rustner sammen i løbet af vinteren



Vi har fået Bruuns bådebyggeri til at kalfatre dækket i løbet af vinteren.



Skabet til regulering af forvarmeren. Det skal forsimples. Der har været god brug for varme til at holde kedlen frostfri i år.



Vi har også haft et lille dieselfyr stående til at holde kedlen frostfri.



Jan Petersen

Trykluft til lysmaskinen.

Der er monteret en ventil på tilgangen for damp til lysmaskinen, således at måske kan køre med lysmaskinen med trykluft. Herved kan vi regulere det elektriske system når der ikke er damp til rådighed ombord. Et forsøg værd!

Når Bjørnen kommer ud af vinterhi, skulle den gerne være

“Ship Shape and Bristol Fashion”.

Der er hårdt brug for flittige hænder, både i remisen og ombord. Np.

Billedet på forsiden.

Det har godt nok været koldt med is på fjorde og søer i januar og februar.

Men billedet på forsiden er snyd og humbug.

Bjørn, der bryder is, er kun 1 1/2 meter lang.



Jan Petersen

Gule ærter

Vi har nu fået en dato for de årlige gule ærter og den traditionsrige fremvisning af “Martha”

Datoen bliver torsdag den 12/3.

Mit sidste skib

Og en fyring fra MÆRSK

M/T Marie Mærsk Carsten J.

Den 20 september 1979 mønstrede jeg og min kone Lisbeth motor tankeren Marie Mærsk i Fredericia, efter en velfortjent ferie hjemme i “Jordemoderhuset” i Troense i små 4 måneder. Der var både ferie og afspadsering af fridøgn til gode. Til grundhyren Der var penge nok til at have det godt. Og gå på kroen for at hilse på vennerne med en omgang eller to til stambordet. “Kresten Kylling”, smed “Knækpik”, kunstner “Palle Hest”, urmager “Klok-fætteren”, taxa chauffør “Drukkenlap” osv. For ikke at nævne “Viola Vrinsk”, “Tågebanken” og “Mette Tusindpik”. Undskyld mit franske!



M/T Marie Mærsk

Jeg skulle atter være 1. mester og Lisbeth officielt stewardesse med søfartsbog, vaccinationer og 1 kr. i hyre pr dag, som man straks inddrog som kostpenge. Hun havde den eneste arbejdsopgave at holde mit kammer med rent sengetøj og rengøring. Og det var overkommeligt, selv

for en tidligere "tandlæge frue" og telegrafist-studerende, med hushjælp og havemand.

Vi gik så ind i den daglige trummerum med olie fra Dan Feltet til Fredericia, Kalundborg, Brunsbüttel og Rotterdam. Nordsøfart! Og gik i land mange steder, for at frekventere spisesteder, seværdigheder og værtshuse. Se og opleve noget andet end skibet.

Især Rotterdam, med nærområde, var et dejligt sted. Det var jo også der, vi var blevet gift i januar 1979. Vi fandt en mindre by ret tæt på Europoort, hvor vi leverede olien. Brielle hedder den, en gammel middelalderlig fæstningsby med volde og voldgrave. Bygget på en polder/werft. Altså en forhøjning i landskabet. Der lærte vi at drikke genever på et lille hyggeligt sted, der hed Het Melkmeise (Malkepigen). Og hollandsk øl, Amstel og Heineken er da også godt. En fæstningsby, ligesom Fredericia, Christianshavn og Kastellet. Bare mere velbevaret.

Men så begyndte trængslerne.

Skipperen inviterede Lisbeth og mig til et mindre party på sit kammer midtskibs. Jeg blev lidt forbavset over at det kun var os to der var gæster. Plus kokken, der skulle bakke op med lækkerierne og drikkevarerne. Samt hans hund "Buller" En hale-kuperet boxer.

Lidt anstrengt, og ved midnatstid var det køjetid for mig. Jeg skulle tørne til kl. 04. Lidt søvn var nødvendig. Skipperen ville gerne have, at Lisbeth blev. Det ville hun dog ikke. "Jeg går til kammeret og sover med min mand" sagde hun. Og det passede ikke skipperen. Han troede vist noget andet.

Kort tid efter fik vi besked om at Lisbeth skulle i land med supply-båden til Esbjerg. Det blev så lavet om til helikopteren grundet pladsmangel. De havde skiftet mandskab på riggen.

Da helikopteren skulle lande, havde jeg sagt behørig farvel og snarlig gensyn til Lisbeth. Og set hende i overlevelsedragt/flydedragt, som var obligatorisk ved helikoptertransport.

Og jeg gik i maskinen og fik startet brandpumpen op og sat vand til brandhanerne/vandkanonen/spulehanerne på dækket og helikopter-platformen. Normal procedure ved helikopterlanding og take-off. Det kunne jo gå galt.

Og medens jeg bare gik og sad i maskinrummet ringede skipperen ned og sagde, at jeg skulle gå ud på helikopter-platformen og sige farvel til Lisbeth en gang mere. Jeg protesterede lidt, for jeg gik jo brandvagt. Men han insisterede. Og sagde at han tog ansvaret.

Jeg gik så ud til helikopteren på fordækket og sagde endnu engang farvel til Lisbeth. Med kys og kram. Vi ses i Fredericia om 14 dage. Der skulle jeg mønstre af.

Og medens jeg var ude på helikopter-dækket, sad skipperen og skrev en indberetning til rederiet om, at jeg havde forladt maskinrummet under helikopterlanding. Det fik jeg først at vide senere.

Vi kom så til Fredericia, og Lisbeth holdt på kajen i Corollaen. For at køre os hjem til Troense med bagagen og "smugle varerne" hun havde efterladt, da hun vidste jeg snart skulle afmønstre. Et glædeligt gensyn, selv om det kun var 14 dage siden hun mønstrede af.

Så gik det helt galt.

Chiefen, det dumme svin, havde givet både fyrbødere og 2. mester fri. Samt min afløser, der var kommet. Så jeg var ene mand til at passe maskinrummet.

3 kedler, med 9 brændere, lysvagt og losseturbiner. Og på toppen tage bunkers. Så havde jeg fået nok. Forsøgte at få den nye 1. mester tørnet til, men det ville han

ikke. Påstod at chieffen og skipperen havde sagt, at han først skulle tørne til næste dag. Så gik jeg til chieffen, smed nøgler, bunkers-pejlebånd og andre ting på skrivebordet og meddelte ham, at han nu havde vagten, for jeg forlod skibet nu. Jeg tog ikke engang bad og klædte om. Jeg ville væk. Bad og omklædning kunne vente til hjemkomsten. To dage senere kunne jeg læse i Fyns Amts Avis, at de havde bunkret over.

Bagagen var stillet ved gangvejen. Men nogle fjolser havde sendt den med agenten til opbevaring. Det lykkedes dog at få den udleveret, da vi endelig fandt agentens kontor. Det var ikke nogen god afmønstring.

Et par dage efter hjemkomsten blev jeg bedt om at komme til København for en samtale hos rederiet. Vi tog så begge dertil og overnattede hos Lisbeths forældre på Amager (Holmbladsgade kvarteret). Og efter jeg havde parkeret Lisbeth på Cafe Toldboden, gik jeg til samtalen. På det fine nye hovedsæde på Esplanaden. Øverste personalechef hev straks en stak papirer frem, fortalte at det var indberetninger fra skibsføreren og maskinchefen. Der stod, blandt andet, at jeg havde forladt maskinrummet under helikopterlanding og at jeg ikke havde passet min vagt under udlosningen. Og samtidig tog han alle mine og Lisbeths ølboner frem. Dem havde skipperen bedt hovmesteren om at gemme. Så vidste jeg godt hvad klokken var slået. Jeg kunne hente mit tilgodehavende i kassen.

Og forstod nu rigtigt skipperens øgenavn, nemlig "Løgne Gert".

Det var så slut på min karriere til søs. Aldrig mere søge hyre i et skib.

S/S Bjørn dog undtaget!

Vi drog så til Nordøst-Grønland, hvor jeg blev elværksbestyrer og byggeleder i

Scoresbysund. For GTO, Grønlands Tekniske Organisation.



Carsten Jonsen

Nye medlemmer

Siden januar har vi fået tre nye medlemmer

Vi siger velkommen til Bjørn Albert Nielsen, Hørsholm.

Freddy Heckmann fra Helsingør

Og Hans Ove Bergstrøm fra Frederikssund.

OK

Sidste år lavede vi en aftale med OK fonden.

Hvis man køber benzin eller strøm fra OK vil nogle penge blive givet videre til Bjørn.

Vi har i januar fået 529kr fra OK.

Måske ikke så mange, men jo flere der der køber hos OK, des flere penge får Bjørn!

Her er en historie om et skib, der ligner noget vi kender, men så alligevel ikke helt:

S/S Sct. Knuds historie



Sct. Knud var nybygning nr. 192 fra Frederikshavn Værft og Flydedok A/S, bestilt af Odense Havn den 6.juni 1930 som kombineret bugserbåd og isbryder. Den blev køllagt den 15. august 1930 og søsat den 5. november 1930.

Hun blev opkaldt efter den hellige Sct.Knud, hvis jordiske rester ligger til skue i Odense Kirke af samme navn.

Oplægget for indhentning af tilbud lød i sin tid: Et bugser og isbryderfartøj, ca. 30 meter langt med "krydserhæk" og "isbulb. Ingen tumble home. Rimelig lav dybgang og rigelig maskinkraft.

Hoveddata som leveret i 1931:

Længde overalt:	28,06 m
Bredde overalt:	7,66 m
Dybgang midtskibs:	3,12/2,87 m
Styrehastighed	0,44 m
Displacement i engelske ton:	154 ton

Elektricitet (F.V.F)	110 v
Klasse:	bureau Veritas
Besætningen:	7 mand

Dampmaskinen blev fremstillet på Helsingør Jernskibs- og maskinbyggeri. Det var en tregangsmaskine på I.H.P. 550 v/125 rpm.

Ved bygningen var Sct.Knud udstyret med en stor og meget flot salon, bygget af mahogny og beregnet til at havnevæsnet



Ved stabel afløbningen 1930, med alle havnens førende personer med fruer. Læg mærke til Damperen Niels Ebbesen i baggrunden

Skibet var registreret til at medtage 72 passagerer. Foreninger kunne leje skibet til en udflugt, så blev der sat bænke op langs rælingen og et solsejl lagt ud over for- og agterdæk.

Sct.Knud blev færdig fra værft den 9. januar 1931 og afgik direkte til Odense efter en prøvetur med Kaptajn F. Nielsen ved roret, til næsten 29 års trofast tjeneste i Odense Havn mig Kanal.

Skibet blev løbende forbedret. De sidste forbedringer var at der blev installeret radio og i 1955 fik skibet endelig en radar.

H:E:Hansen solgte i december 1960 skibet til Fowey Harbour Service, hvor hun fik navnet ST.CANUTE. Skibssiden blev malet grøn, skorstenen hvid/sort med et rødt bånd og hvid lilje. Her gjorde hun tjeneste med bugsering på floden Fowey,



ST. Canute som museumsskib i Exter
(1969 - 1999)



St Canute ved kaj i Exter

Her lå skibet som museumsskib. Men på grund af manglende vedligeholdelse forfaldt skibet meget, så det var lige ved at blive ophugget.

I 1999 blev skibet købt af Christer Standen og omdøbt til STOCKVIK. Skibet sejlede for egen kraft fra England til Terneuzen i Holland. Her måtte man foretage nogle reparationer. Bl.a. skiftede man alle de tynde rør i i dampkedlen (124 stk.)

I april 2000 fortsatte man rejsen mod Stocka med stop i Svenborg, hvor skibet ankom den 25. april kl. 09.00. Her lå skibet nogle uger hvorefter rejsen fortsattes til Stockholm. Den 28. juli afsejlede S/S Stockvik fra Stockholm med kurs mod Stocka, hvor det ankom den 1. august 2000



Stocka Havn 2011

Christer Strandeler er nu igang med at sætte skibet i stand.

Kedlen er repareret og der er udskiftet mange stålplader i skroget. I 2012 er skibet blevet søsat igen og man arbejder nu på overbygning og beklædning af dækket.

Fundet på nettet af Peter Koefoed

Artiklen er lånt fra Carsten Vittrups hjemmeside.

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