

BJØRNETJENESTEN

117 år i røg og damp med SS Bjørn

September 2025

www.ss-bjoern.dk

Formanden har ordet

Bjørn har haft en travl sommer. Vi har fra start juni sejlet 6 charter ture og en søndags turisttur. Desuden var vi i Hundested fra d. 19.7 til d. 28.7. Læs indlæg fra Jan.

Af turene vil jeg nævne Niels Askespredning d. 26.6. Niels bisættelse foregik fra kapellet i Helsingør d. 6 juni, hvor mange Bjørne var mødt op. Gravøllet foregik på SS Bjørn.

Bent Holbech, der har været med fra start da Bjørn blev hentet i Randers, fejrede sin 90 års fødselsdag med en chartertur på Bjørn d. 14.6. Det var dejligt at møde ham igen.

2.8 havde vores Hovmester Børge chartret Bjørn til at fejre sin egen og Lises fødselsdag.

Desværre måtte vi d. 3.8 aflyse søndagssejladserne og efterfølgende askespredning på grund af dårligt vejr.

I forbindelse med Øresund på langs d. 9.8 holdt vi åbent skib. Fin dag med godt vejr, mange flotte sejlskibe og mange besøgende på Bjørn.

Der har været divergerende opfattelser af målinger af vores kedelvand især med hensyn til saltindhold. I den

Formanden har ordet

Side 1

Hundestedturen

Side 2

D/F Valdemar

Side 3

Kul -igen

Side 4

Olga Mærsk

Side 5

Danske inspektionsskibe

Ved Grønland

Side 7



Hjemturen fra Hundested

forbindelse er der leveret prøver til analyse hos ALS i Humlebæk. Vi har modtaget målinger af clorid, som umiddelbart ikke er alarmerende og afventer yderligere målinger snarest.

17.8 Åben havn, pænt fremmøde.

Tak til alle bjørne for deres indsats.



Hundested 2025

Midt i juli vovede SS Bjørn sig atter engang til Hundested i håb om at tjene nogle penge, få sejlet med skibet og give de af medlemmerne der havde lyst, en oplevelse.

Lad det være sagt med det samme. Det var ingen god forretning denne gang heller, men vi satte heller ikke penge til. -Ihvert fald ikke så mange. Vi fik problemer med fødevands pumpen, og måtte aflyse 4 ture, inden vi fik styr på det.

På nogle af turene havde vi godt med passagerer med. Andre af turene var det så som så. Vi var en fast flok der boede ombord på hele turen. Nogle i mandskabslukafet, andre prøvede at sove på dækket, og så vi var to der slog telt op på agterdækket, hvilket kan anbefales. Andre kom dagligt og nogle kom vekslende de enkelte dage.

Vejret hele ugen var ganske udemærket, og passagererne fik nogle fine ture. Især på turen derop, og tilbage til Helsingør havde vi rigtig godt vejr, og masser af passagerer, der nød turen.

Vi havde som sagt problemer med fødevandspumpen. De første dage kunne vi ikke finde ud af hvad der var galt, udover at vi ikke kunne få vand på kedlen. Så blev det klart, at det var fødevandspumpen der var den

skyldige, og efter at have gransket gamle manualer mm. fandt maskinfolkene ud af af vi slet ikke behøvede fødevandspumpen, men kunne bruge injektoren istedet. -Og så kunne vi sejle.

Kul fik vi også ombord i Hundested. Vi havde fået 4 tons sendt derop. Normalt er kulbunkring noget bøvet og svinet. Men her havde Hundested Havn en smart truck, der kunne løfte det hele ind. Så bunkringen var lige så nemt som at fylde benzin på en bil! Endvidere fik vi af havnen nogle smarte rør at sætte på truckens gafler, så stropperne ikke bliver slidt itu. Helsingør må anskaffe sig en sådan truck.

Forinden turen havde Lise alieret sig med lokale Per Makwarth, så vi fik annoncering i de lokale medier, fik sat plakater op rundt i byen, og kom på facebook siden "Det sker på Hundested Havn" adskillige gange. Stor tak til Per Makwarth!

På hele turen blev vi forkælet med Børges gode mad. Alene det er en god grund til at tage med på turen.

Preben sejlede os op og hjem, og i Hundested fik vi fornøjelsen af Eivind fra Fredericia, som skipper.



Jan Petersen



Campingplads på agterdækket -uden pløkke.



Morgenudsigt fra teltet



7 minutter, så var det klaret. Uden kulstøv!



Der bunkres kul med havnens smarte truck



Ispause. Is salonens is er bare de bedste!



Sådan en må Helsingør have!

Valdemar

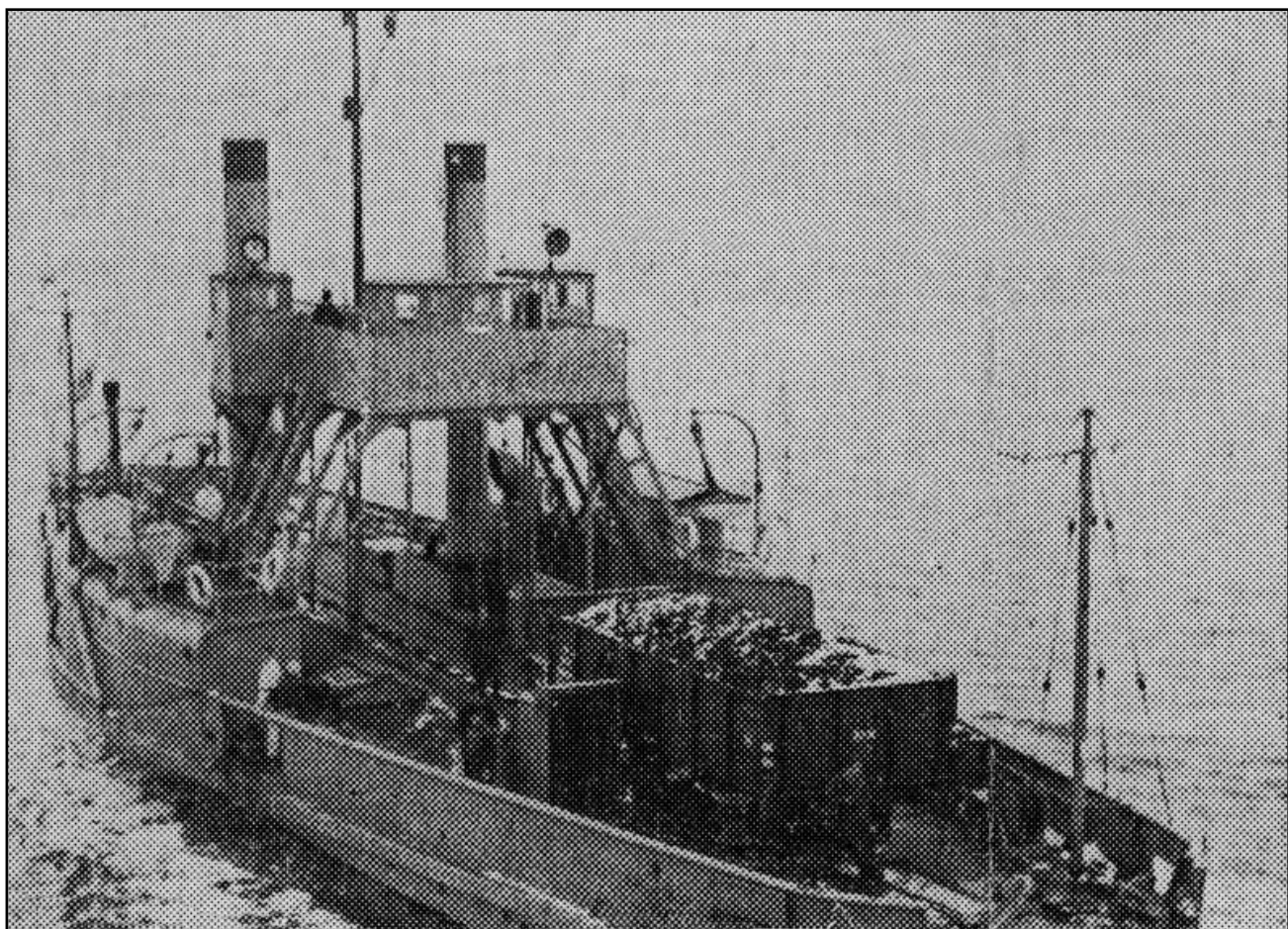
Vores lysmaskiner driller os af og til. Så virker den. Så virker den ikke. Bjørn var ikke født med el ombord. Det første lange stykke tid måtte man klare sig med petroleumslys. Det eneste elektriske lys der fandtes var en kulbueprojektør. Senere da den gamle dampfærge/ isbryder D/F Valdemar (Bygget 1886) blev hugget op i 1959 fik vi dens lysmaskine.

Valdemar sejlede hovedsagelig på Lillebæltsoverfarten.

På billedet kan man se en lastet kul jernbanevogn. Den kunne man skubbe frem og tilbage på dækket, og således ændre vægtfordelingen, så isen brækkede. Man kan læse meget mere om Valdemar på hjemmesiden "EVP" Søg "valdemar" i øverste højre hjørne.



Jan Petersen



Kul

-Og så har vi bestilt kul i Tyskland. -Igen 12 tons. 58000kr ifølge min omregner. -Stadig en god pris. Det er inc. Levering fra Stade.



Olga Mærsk

Olga Mærsk

19.10.1974 til 05.04.1975

Jeg skulle ud som 2. mester i bulk skibet Olga Mærsk. Skibet lå i Indien (Mormugao, Goa) og lastede jernmalm til Europa.

Den var bygget på B&W efter slusemålene i Panamakanalen, man kaldte den en Panamax.

Fly Beldringe-Kastrup-London-Delhi-Goa. I Delhi var det ved at gå galt. Man ville først ikke acceptere min billet, da det ikke var en IATA-billet. Udstedt af Mærsk Air. Dernæst påstod man, at der ikke var plads i maskinen. Bureaukrati Jeg klagede min nød til British Airways, Og så kom der gang i sagerne. Jeg kom med. Og fandt ud af, hvorfor der ikke var plads til mig. Det meste af flyet var fyldt med et bryllupsselskab, så der blev festet, ædt, drukket og danset hele vejen.

Og jeg blev budt på dans, mad og drikke. Det var ikke kedeligt. Og det var fremmedartet. Og der blev festet igennem!

Jeg skulle hentes af skibets agent i Dabolim lufthavn, men han var ikke dukket op. Jeg gik så i baren (2 olietromler med en planke over, og siddepladserne var på fyldte sække med ris) Primitivt, men det fungerede.

Agenten kom endelig, og jeg blev kørt til havnen, hvor jeg atter måtte vente i et pakhus på en rissæk på shore-båden. Skibet lå langt ude. Og man havde ikke fire gangwayen af, så jeg måtte op ad en lodslejder. Og der var langt op, skibet lå højt. Var kun lige begyndt at laste. Malmen kom ud i lægtere og blev hejst ombord ved hjælp af en lægter med kran grab og spande-transportbånd. Og det svinede, rødt malmstøv over hele skibet. Der var dog luftvaskere i luftindtagene til apteringen og maskinen.

Det var i hippiernes storhedstid, De var især i den nordlige del af del-staten, Calangute, Baga og Anjuna. Elektrikeren, med kone, og jeg hyrede en bil med chauffør til at køre os rundt til seværdighederne, og lærte at spisemed venstre hånds fingre. Højre hånd er uren og tabu, da man bruger den til at tørre sig bagi. Indisk hygiejne-tiltag. Malmen skulle til Rotterdam, og da Suez-kanalen stadig var lukket, grundet sænkede skibe, efter en af krigen mellem Israel og Egypten, måtte vi rundt Kap Det Gode Håb. Vi var 32 døgn i søen. Lang rejse, dog uden store problemer.

I Rotterdam kom en ny stewardesse om bord. Kathleen Broström Wenkens. Hun var stukket af fra sin mand, Impresarioen Niels Wenkens. Og så var hun ud af den svenske rederi familie Broström.

Vi gik nu i ballast til USA, Norfolk, Virginia, Chesapeake Bay, for at laste kul til Japan. Vi lå der nytårsaften og skipper havde været i land og købt en masse kanonslag og raketter. Han inviterede på broen til forfriskninger, for at fejre midnats-slaget for det nye år. Og idioten stod sgu og smed kanonslag ned i kul-lasten. Vi lastede stadig, for overtid er billigere end liggetid. Det kunne være gået galt, for kulstøv er yderst brændbart og eksplosivt.

Da vi havde skålet og ønsket hinanden godt nytår, gik jeg i maskinen for at tjekke over for natten. Og Kathleen fulgte med, efter at have kysset mig godt nytår, for hun ville gerne se maskinen og bagefter ville hun også gerne se mit kammer. Der blev hun så i 3 måneder, til jeg sygeafmønstrede i Australien.

Man oplever i øvrigt pladserne på en anderledes måde, når man går i land med en pige.

Vi gik så mod Panama, gennem kanalen, til Japan. Det var en plads (Aioi) på Indland-

søen og udlossede. Skibet kom i dok for at udbedre en skade på roret, som vi havde fået på vej over Stillehavet. Og da den var tørsat, fik den lige en "monkey-shine" udenbords. Tiltrængt!

Så var det kul fra Australien (Wollongong) til Sydkorea (Pohang). Og atter kul fra Australien til Syd Korea. Så til Gladstone i Queensland efter mere kul til Sydkorea. Her (Gladstone) blev jeg syge afmønstret med dårlige knæ, det kneb med at komme ned i og op fra maskinrummet. Arbejdsskade. Lægen meddelte skipperen, at det ville være bedst at repatriere mig

Det var en lang tur hjem på monkey-class. Gladstone (overnatning)-Brisbane-Sydney-Bangkok (overnatning)-Kuala Lumpur-Frankfurt-London (overnatning)-Kastrup-Beldringe. Og en taxa hjem til Troense.

Jeg gik så til søfartslægen i Svendborg og fik en sygemelding til rederiet. Lægen ville se tiden an, før man åbnede knæene. Jeg fik da også næsten min førlighed tilbage, og efter 3 måneder kunne jeg meddele rederiet, at jeg var klar til en ny udmønstring.



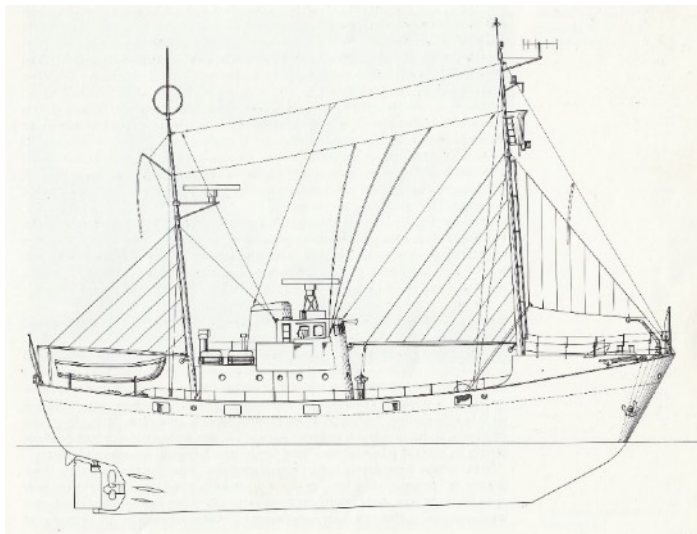
Carsten Jonsen



Fra Børges 80-85 fødselsdags sejlads

Danske inspektionskuttere ved Grønland

Kuttere bygget til [Søværnet](#) til brug for patruljering ved [Grønland](#); Maagen og Mallemukken er indgået i flåden i 1960 og udgået i 1991. Skibene var de første kuttere i Søværnet, der blev bygget af stål med is-forstærkning.



Profiltegning af Maagen-klassen. Maagen ses hér med sin oprindelige 20 mm kanon placeret på fordækket. Foto fra Orlogsmuseets arkiv.

Skibene blev udfaset i december 1991, Mallemukken blev ovedraget til Estlands marine; det var første gang det skete for et dansk marine-skib.



Maagen ses hér med sin oprindelige 20 mm kanon placeret på fordækket. Foto fra Orlogsmuseets arkiv.

Skibene blev udfaset i december 1991, Mallemukken blev ovedraget til Estlands marine; det var første gang det skete for et dansk marine-skib.

Vægt 205 tons, længde 27 m, bredde 7,2 m, dybgang 2,90 m, B&W Alpha dieselmotor



Der var ikke meget plads at rutte med på agterbajnen, hvor 14 mand skulle deles om 7,5 m² dørkplads - og det var inklusive skibets kabys!

Armeringen var 2 stk. 20 mm maskinkanoner fra Søværnets Materielkommando. Skibene havde træ-dæk og var som supplement til hovedmaskinen udrustet med støttesejl, hvorved man kunne nedsætte brændstofforbruget.



Inspektionskutteren Malle Mukken med alle støttesejl sat. Foto Søværnet.

Eksempler på jobs for Maagen og Malle Mukken 1969-1975:

- (1) I 1969 assisterede Malle Mukken M/S Frida Dan, der var kollideret med et isfjeld og lå på næsen fordi forreste lastrum var vandfyldt.
- (2) Flytning af en kirke ved Nedlæggelse af byen Qutdligssat på Disko i 1972. Kirken lastedes over 5 dage på dækket af Malle Mukken og på tre pramme der slæbtes med til Jakobshavn hvor de 400 beboere skulle flytte hen.
- (3) En Grønlandsfly S-16 helikopter var styrtet ned syd for Godthåb og skulle hæves på 200 m vand i 1973. Maagen og to andre skibe lokaliserede vraket med bundkædegrej.
- (4) På Vestgrønland havde den bornholmske laksekutter Marianne Hjort i 1973 og i 1975 sine garn 1-3 sømil indenfor basislinjen hvor kun grønlændere må fiske. Malle Mukken skulle i 1975 bugsere fiskeren ind til Godthåb for retsforfølgelse og anholdelse af skipperen. Forlægningen varede 16 timer i tæt tåge. Fiskeriofficeren skulle opholde sig på den anholdte kutter under overførslen så chefen på Malle Mukken måtte selv stå for styring af skibene og samtidig udarbejde rapporten som skulle gives til politiet ved ankomst til Godthåb.



Maagen i Arsukforden. Gumibåden ved skibssiden er ved at overføre personel fra en senere bygget inspektionskutter af



Mallemukken i vestisen ved Holsteinsborg vinteren 1981. Sejlads i is har skrabet malingen af stævnen og langs vandlinjen.

Også et uheld:

Under en forlægning mod Danmark i 1974 trængte vand ind i styremaskinrummet på Maagen via en utæt pakning omkring rorstammen. Vandet løftede dørk-pladerne der så ødelagde rørene til styremaskinen så hydraulikken ikke virkede. Man kunne heller ikke sætte en rorpind på rorstammen, så kutteren drev omkring i Nordatlanten et døgn tid! Det overskyede vejr gjorde derudover at man ikke kunne lave astronomisk positionsbestemmelse. Man kunne rigge en nødstyring til så stævnen kunne holdes mod søen. Efter knapt et døgn kom en trawler og bugserede Maagen ind til Reykjavik. Dørk-pladerne af træ i styremaskinrummet blev herefter udskiftet med stål.

Maagen bagefter:

7 april 1992; solgt til Nordane Shipping, Svendborg.

November 1997; Solgt til USA og planlagt ombygget til lystyacht, registreret på British Virgin Islands.

Mallemukken, bagefter:

Juni 1990; I Kongedeling ved Færøerne.

29. marts 1994; foræret til Estland og fik navnet Ahti. Første danske orlogsskib, der er

Kilder:

Per Herholdt Jensen: Flådens inspektionskuttere ved Grønland. 1982 og 2010.

Gunnar Olsen og Svenn Storgaard: Flådens skibe og fartøjer 1945-1995, Marinehistoriske skrifter, København 1998 (ISBN 87-87720-13-2).



Søren C.

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