

BJØRNETJENESTEN

117 år i røg og damp med SS Bjørn

December 2025

www.ss-bjoern.dk

Formanden har ordet

Så er det blevet vinter og Bjørn har d.
19/10 -2025 sejlet den sidste tur i år.

Så er det tid til diverse vedligehold. Nis
Peter har ophængt liste i remissen, hvor
i meget gerne må skrive jer på.

Aktiviteter siden sidste Bjørnetjeneste:

2.9 Vi modtog 12 T kul, så vi kunne
sejle de sidste ture og opstart 2026.

5.9 Charter Knud E Hansen. Vi så
mange marsvin.

6.9 2 fuldt bookedte turistsejladser og
efterfølgende bryllupsreception ved kaj.

7.9 Artikel i Helsingør Dagblad, hvor en
læser undrede sig over sort røg fra
skorstenen på Bjørn. Henning Bek, der
har kontakt til Dagbladet svarede at vi
så vidt muligt prøvede at undgå for
meget sort røg og at vi starter
opvarmning kedelvandet med el.

9.9 Audit fra søfartsstyrelsen. Ingen
alvorlige anmærkninger.

13.9 2 askespredninger.

21.9 Chartertur til København med 36
passagerer og retur med andre 36
passagerer, hyret af et firma med
hovedsæde i Schweiz.

Formanden har ordet

Side 1

Bjørn på bedding

Side 2

Årets sejlture

Side 5

Fra sensommer festen

Side 6

Dampfrundum

Side 7

Inspektionskuttere ved

Grønland

Side 7

Nyt medlem

Side 9



Så er røgrørene i fyret rene!

23/9 Sensommerudflugt med Tycho Brahe med 27 tilmeldte. Hyggelig tur med god mad og rigeligt at drikke.

24/9 Besøg fra Helsingør kommune "Hold dig frisk"

27/9 Charter Askespredning i solskin og blæst.

5/10 Charter fødselsdag

12/10 Afgang til bedding i Gilleleje med 13 passagerer.

Bunden spulet og malet. Vi skiftede selv de tæringsanoder der var sponseret. Kæden slinget ud, spulet og malet. Utæthed agter svejset. Besøg af Søfartsstyrelsen, ingen anmærkninger.

19/10 Hjem til Helsingør med få passagerer.

Efter hjemkomst har vi vores dygtige maskinfolk rensset røgrør og vendekamre.

4/11 Besøg hos ALS Global med kedelvandsprøver. Efterfølgende svar viste ingen tegn på kritisk saltindhold.



Erling Tang

Bjørn på bedding - og vinterklargøring.

I oktober sejlede vi Bjørn til Gilleleje for en uges bedding ophold. Bisgaard, malerfirmaet på havnen, skulle bundmale. Værftet svejsede nogle utætheder. Søfartsstyrelsen skulle godkende Bjørn til endnu et års sejlads. Vi selv skiftede tæreklodser i bunden, og malede ankeret og 140 meter ankerkæde. Det foregår ved at

vi ved håndkraft ruller hele kæden ned på kajen. Derefter trækkes det, igen ved håndkraft, op, mens to til tre mand maler det på vej op.

Vejret var med os i år. Ingen vind eller regn. Fredag var alt på plads. Vi var godkendt, og kunne komme i vandet igen og havde en fin sejltur hjem, med nogle passager ombord søndag. En fin, men lidt kølig sejltur. Nu ligger Bjørn på sin vante plads og der er travlhed tirsdag og torsdag med at gøre alt vinterklart. Trosserne er blevet forstærket. Kistebænke og alt afmonterbart træværk kørt til remisen for maling og lakering. Røgrørerne i kedlen er blevet rensset. Tørnegearet (Der langsomt roterer maskinen i løbet af vinteren, så den ikke sætter sig) er bragt ombord.

Agterpressengen får nye øjer slået i. Hjulene der fører rorkæden er taget hjem for maling og evt. reparation. Bruuns bådebyggeri er fortsat igang med at kalfatre dækket, så vi undgår utætheder. Det bliver lidt dyrere end vi havde regnet med. Nogle af dæksbrædderne har rådne



Jan Petersen

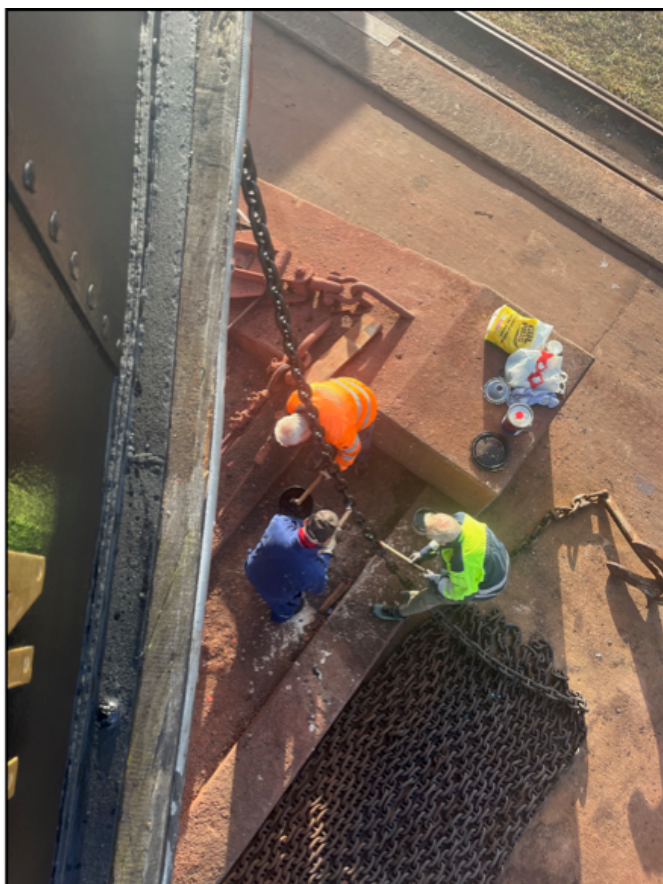




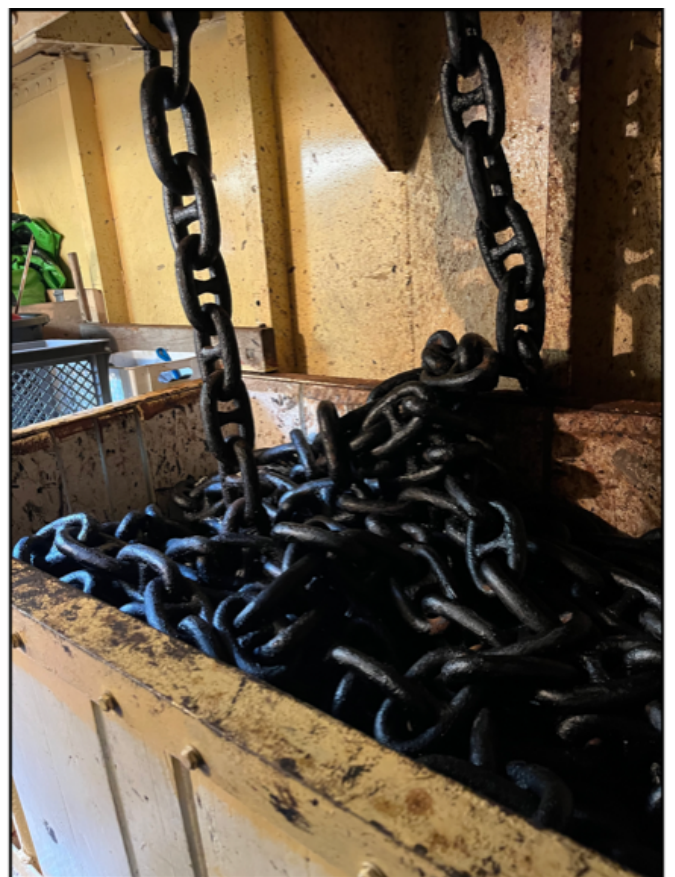
Anker -og 140 meter kæde



Kæden lægges i orden på kaj



Kæden males



Nymalet kæde på sin plads



Vi er nød til at vende skibet på hovedet
-Tæreklodsen sidder omvendt



Tæreklodser monteres fra lift



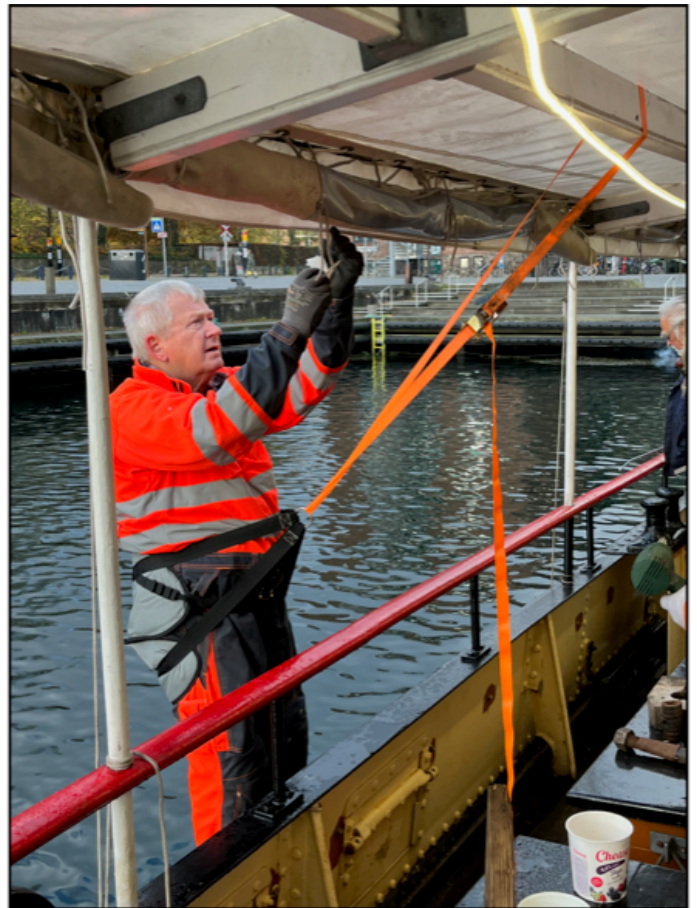
Lidt smørrebrød efter veludført arbejde



Lanterner mv. gæes efter fra lift



lejer for styrekæden afmonteret for maling

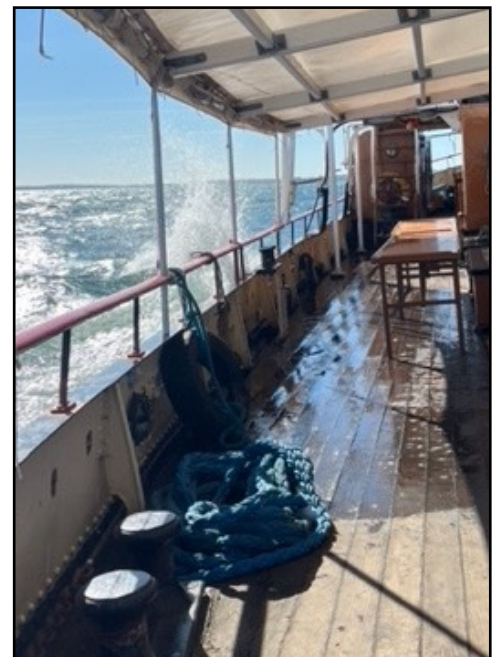


Nye øjer sættes i agter presenningen

Årets sejlture

Vi har i 2025 haft 5 søndagssejladser
6 firmacharter
7 askespredninger
3 fødselsdage
Uge 30 i Hundested
Sejlads til Gilleleje og retur

Alt i alt en god sæson. Vi var bl.a. en tur til Hven. En 9 timers tur til København. En hyggelig uge i Hundested, som dog gerne måtte have givet flere penge, Bent Holbecks 90 års fødselsdag. Sejlads til Gilleleje for beddingophold, pænt antal passagerer på opturen og ikke så mange på hjemturen.



Fra en af årets ture -vand på dækket.



Lige kommet hjem fra tur -Hagl på kajen.

Sensommerturen

23. September havde vi vores sommerfest. Det blev i år en sensommerfest.

Vi mødtes ved terminalen for Øresundslinjen, hvor vi havde reserveret bord i Tycho Brahes restaurant for to dobbeltture. Med en "tura" billet kan man sejle frem og tilbage så mange gange i løbet af dagen som man orker, men bordet har man kun på to dobbeltture, hvad det også passer med den tid man kan bruge på menuen. Tycho Brahes meny er absolut anbefalingsværdig, og det er sjovt at kikke og sige, nå nu er vi i Danmark, nej nu er vi i Sverige, nej Danmark. Efter tiden i restauranten var udløbet var vi nogle stykker der fortsatte en enkelt overfart mere i salongen



Fra endnu en frisk tur



Vi har fået et tilbud vi (næsten ikke) kan sige nej til.

Flensburg Dampf Rundum.- Et træf for gamle dampskibe og lokomotiver, der afholdes 10/7 til 12/7 2026, har spurgt Kim vi vil deltage til næste år.

Vi har en gang tidligere for mange år siden, deltaget og det skulle have været en rigtig god oplevelse at møde mange andre damp skibe.

Problemet er at der er langt til Flensburg - og dermed dyrt i kul.

Nu har vi fået tilbudt 4 tons kul og (hvor mange €).

Vi er interesserede og Preben, vores skipper er ved at regne ud hvor meget kul vi skal bruge for turen frem og tilbage, samt dernede.

Det er muligt vi kan få mere kul end de fire tons vi foreløbig er blevet lovet.

Det er ihverfald værd at overveje og regne på. Det er nok ikke noget vi kan tjene på, men hvis det ikke bliver en altfor stor udgift vil vi være meget interesserede i at deltage. Bjørn skal helst sejle, -og ikke ligge til kaj!



Dampf Rundum er en festival for dampskibe og damp teknik, som afholdes hvert andet år i en weekend i juli-måned ved havnen i Flensborg. Festivalen giver besøgende muligheden for at opleve historiske dampskibe, lokomotiver og andre dampdrevne maskiner.
Wikipedia

Inspektionskuttere ved Grønland

I sidste nummer af Bjørnetjenesten havde Søren C. en fin artikel om Inspektionskuttere i Grønland.

Det har givet inspiration til et tilbageblik ad memory lane.

Inspektionskutterne Y 384 Mågen og Y 385 Mallemukken blev oprindeligt kontraheret med Århus Flydedok og Maskinkompagniet den 10.04.59 som værftets byggenummer 109 og 110, men i juni 1959 blev kontrakten overført til Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri som værftets byggenummer 356 og 357.

Kutterne var meget mindre end de skibe der normalt blev bygget i Helsingør så det blev besluttet at bygge dem på ophalerbeddingen der dengang stadig var i drift. Dermed blev der ikke lagt beslag på en af de store beddinger.

Ophalerbeddingen lå ca. 50 meter fra Bjørns nuværende faste plads i havnen

Inspektionskutterne blev bygget parallelt, søsat (19.03.60) og afleveret samtidig (19.05.60)



Foto fra Helsingør byggede skibe i 100 år af Bent Jørgensen

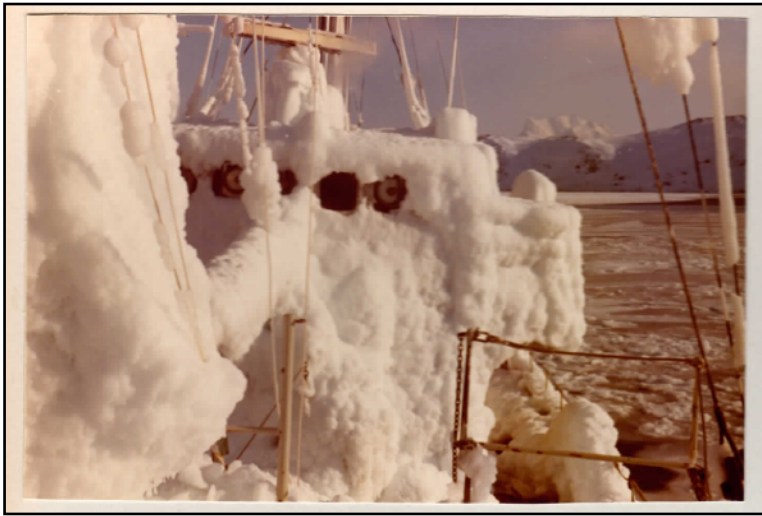
En lille sammenligning kan være interessant

Mågen: LxBxD 27,00 x 7,20 x 2,90

S/S Bjørn LxBxD 26,18 x 7,93 x 3,27

Men hvis nogen skulle få lyst til at runde Kap Farvel med Bjørn så skal jeg **ikke** med på turen. Men om bord på Maagen har jeg været med flere gange uden problemer.

Kutterne var ved aflevering armeret med en 40mm maskinkanon på bakkdækket men de blev hurtigt pillet ned og erstattet med to stk. 20mm maskinkanoner placeret på brodækket



Viste – og dybt uforsvarlige overisning på Mallemukken var heldigvis ikke daglig kost

Afisning bestod af tørre tæsk med trækøller og forudsætter at underlaget kan stå for behandlingen

Men en 40mm maskinkanon på bakkdækket og stor sandsynlighed for overisning ville være en meget uheldig kombination.

Jeg mønstrede som næstkommanderende (værnepligtig sekondløjtnant) på Maagen den 19/3 1973 efter en lidt speciel rejse.

Turen gik fra Værløse lufthavn med flyvevåbnets C4 (den civil udgave hed DC4). Et firemotorers propelfly fremstillet under krigen. Flyet var fuldt lastet med en flok nye værnepligtige der skulle afløse på Flådestation Grønnedal og det var læsset med cargo på langs midt i flyet.

Det var med laaangt tilløb, - troede næsten vi skulle køre hele vejen men endelig kom vi i luften.

En kølig tur, - ude over Nordsøen blæste en kold vind ind af utæt sidedør, men det klarede flyets mekaniker, - han tog en gummimåtte og trak den op over det



nederste af døren og det tog det værste af den iskolde vind der blæste ind.

Første dag gik turen som planlagt til Keflavik med overnatning på USAF base.

Dag to startede meget tidligt. Ud til et iskoldt fly og vente på en god vejrmelding over Sydgrønland. Der gik adskillige timer før vi endelig kom i luften men ind over Narsarsuaq lukkede skyerne igen, og plan B trådte i kraft. Op over indlandsisen til Søndre Strømfjord. Det betød bort med tobakken og klar med iltmasker oppe i den tynde luft.

Ankomst til Søndre Strømfjord i det flotteste solskinsvejr med $\div 31^{\circ}$ takket være højtrykket over indlandsisen. Men standarduniformen med blankpudsede flade sko og kasket var absolut ikke det optimale.

Endnu en overnatning på en USAF base og et solidt morgenmåltid der var langt over standarden i forswarets cafeterier.

Dag 3 blev til en meget fin flyvetur ned langs den grønlandske vestkyst og slalom ind gennem fjordene til Narsarsuaq.

Videre med Grønlandsflys S61 helikopter til Flådestation Grønnedal, hvor Maagen lå og ventede.

Det blev til små 18 måneder på Maagen kun afbrudt af en måneds ferie. Og titlen værnepligtig blev erstattet af kontraktansat. Efter 2 år på Grønland var hyren skattefri med tilbagevirkende kraft, - endelig en skatteregel der var til at forstå. Jeg nåede dog at komme i kløerne på det nystartede grønlandske skattevæsen, men de var dog ikke så grådige som det danske. (dengang)

I september 74 byttede hele mandskabet med besætningen på Y386 Agdlek, nybygning lige ankommet fra Svendborg. 4 meter længere og en halv meter bredere og ikke mindst 800 HK i maskinen sammenlignet med Maagens 385 HK. Og sammen med et Becker ror gjorde det til en leg at sno sig mellem "isternerne" i storisen.

I april 74 blev det til et midlertidigt farvel til inspektionskutterene og goddag til Helsingør Teknikum. Men i efterfølgende sommerferier fra teknikum indkaldt igen. Søværnet manglede folk og jeg manglede penge. De sidste to år som chef på henholdsvis Agpa og på den sidste tur med endnu en nybygning Y388 Tulugaq. Det var bare fantastiske feriejobs.



Nis-Peter Tækker

Nyt medlem

Vi har siden sidste nummer fået et nyt medlem: Henrik Prange fra Kbh.Ø



Tuluak



Model af beckeror

Kilder: Helsingør byggede skibe i 100 år af Bent Jørgensen, udgivet af Helsingør Museumsforening ISBN 87-89120-49-3

Flådens skibe og fartøjer 1945-55 af Gunnar Olsen og

Fotos fra egne fotoalbum

Flere billeder fra rensning af røgrør

Foto. Sam Schmidt



Og til sidst:

God jul og godt bjørneår!

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