

# BJØRNETJENESTEN

HVAD DER RØRER SIG PÅ S/S BJØRN.

*Marts 2021.*

## Formanden har ordet.

Det er ikke spor sjovt at være en del af Bjørnebanden, når coronaen har hærget os i snart et år. Skib og værksted har været lukket ned ad to omgange i 2021. Vi savner fællesskabet og arbejdet på værkstedet og på skibet. Med udsigterne til vaccinationerne, der er ved at komme igang, er der vel et håb om at vores trængsler er ved at være overstået. Og med en antik dåbsattest som vores, står vi jo godt fremme i køen. Men inden vi når frem til sprøjten, både en og to gange, må vi nok forvente at den nuværende frist til udgangen af februar måned, ikke er den sidste udsættelse.

Med hensyn til den nye kedel er vi ved at være ved målet. Vi mangler nu de sidste 300.000 kr. inden den kan bestilles. Stig arbejder ihærdigt på at skrive ansøgninger til fonde. Vi har i øjeblikket ansøgninger ude til Skibsbevaringsfonden, Knud Højgaards Fond og til Aage & Johanne Louis-Hansen Fond.

Skibsbevaringsfonden har bedt os om ikke at destruere den gamle kedel når den er udtaget af Bjørn, man ønsker at finde et sted den kan udstilles.

Formanden har ordet.

Fra festudvalget.

40 år

Fra det historiske.

En skabelsesberetning i billeder.

Is i danske farvande.

*/Børge BØ.*

*/Lise LR.*

*/Bent Holbech.*

*/Jes Kroman.*

*/Jan P. Jap.*

*/Søren Sch.*

**N** æste nummer kommer i starten af juni.  
(Alle er meget velkomne til at komme med indlæg.)



Skibsbevaringsfonden har lovet at være behjælpelig med at finde et sådant sted. Vi har selv forsøgt at afsætte den til MS -museet, men de var ikke interesseret i at overtage den.

På værkstedet blev der, inden vi måtte nedlukke, arbejdet med omstyringen der har fået en kraftig reovering. Capstan'en er ved at blive reoveret, og de to indfyringer er ved at blive tilpasset, så de kan monteres i den nye kedel.

På træværkstedet er to nye lanternekasser ved at blive fremstillet, og inventaret til kamrene på skibet er ved at få en overhaling. På skibet var malerarbejdet både indvendig og udvendig igang i efteråret, inden vejr og corona lukkede. Det vil fortsætte til foråret når vi kan arbejde igen.

Fremtidsplanerne ser sådan ud på nuværende tidspunkt. Når økonomien tillader det vil den nye kedel blive ordret. Det er vores håb at den bliver produceret i løbet af sommeren og kunne monteres i Bjørn til efteråret og vinteren. Håbet er at vi kan Bjørn i drift til april-maj 2022.

Med disse ord ønsker jeg jer alle en god vinter og håber vi alle kan ses så snart coronaen tillader det.

Børge Østergaard  
Formand.



## ***FRA FESTUDVALGET***

Corona restriktionerne i 2020 og 2021 til dato har jo umuliggjort det totalt for festudvalget at planlægge/arrangere sociale events for vore aktive bjørne. De events, vi har haft i støbeskeen, har alle måttet aflyses.

Og nu må vi vente indtil alle er blevet vaccineret, hvilket vi håber vil være inden udgangen af juli, som det ser ud her og nu. Men så lover vi - hurtigst muligt - at arrangere en event af en slags med god mad, kold øl og en enkelt til halsen og hvad vi ellers kan finde på

Vi har nok alle savnet rigtig meget, at kunne ses socialt, når vi ikke har kunnet ses i remisen eller på skibet, og sejle sammen o.s.v.

Så snart vi igen kan mødes i festudvalget, vil vi finde en dato - formentlig til september - og udsender invitation til vore aktive, som forhåbentlig igen er godt igang til den tid med at få vores herlige skib gjort sejlklar

Bordet er allerede dækket, som I kan se - vi glæder os til at se jer igen

De varmeste hilsener

*FESTUDVALGET*



5. Februar 1981.

Jeg var på besøg hos min familie, der boede på Hadsundvej i Randers, så der var jo ikke længere end jeg kunne gå ned til havnen, hvortil jeg kom kl. 8,30 og havde ventet at ankomme som den første af os fra foreningen. Derfor gik jeg straks ned i Maskinrummet hvor en maskinmester og en kedelpasser var i gang med at rejse damp, klar til at afgå. Her fik jeg at vide at der allerede var kommet en fra os og efterfølgende gik jeg til forluf'et, hvor Søren Thorsøe, vores meget historiekyndige, var igang med at undersøge hvad der var i de forskellige skuffer og skabe, hvor vi blandt andet fandt det originale Randers Splitflag, som overleveringen havde fortalt os, stammer fra dengang i 1910, hvor Frederik den VIII, var på besøg i byen, ombord på hjuldamperen "DANNEBROG", der var Kongeskib på det tidspunkt, og selvfølgelig førte splitflag agter. Her var der så at en som gerne ville sige noget til Majestæten, sagde: Det er et flot Flag Deres Majestæts skib fører. Hvortil Frederik VIII skal have sagt, at sådan et kan Randers også få. Så det er derfor byflaget er et splitflag, og som følge heraf fører Bjørn også splitflag den dag i dag.

Søren var en mand af få ord, så jeg skiftede til kedeldragt og begav mig ned i maskinrummet, hvor der var kommet flere af os til. Vores maskinchef Erik Petersen, Georg Johansen, Erik Reholt, Aksel Veng og en RIGTIG Fyrbøder, Svend Larsen, der havde sejlet med kulbrændere og havde lært mig at fyre med Kul i Dampskibet "Skjelskør" som vi på det tidspunkt var ejer af.

Jeg gik straks igang med at undersøge maskineriets virkemåde og bemærkede over for den vagthavende maskinmester, at kondensatoren var MEGET varm, og det, fordi lysmaskinen kørte som jo i lang tid havde afleveret spildedamp. Ja, sagde han, men det ordner sig selv, når vi går an, og de tvungen trukne Pumper begynder at cirkulere søvandet, hvortil mit svar var, at jeg havde set at almenpumpen havde et 2 tommer Rør direkte til Kondensatoren. Jo, svarede han tilbage, men det bruger vi aldrig. Det hørte vores maskinchef, hvorefter jeg fik besked på at starte denne ret så store pumpe, med det gode resultat, at trykket i

kondensatoren faldt og vacumet tog over, så da vi begyndte på at manøvrere, var hovedmaskinen let at få igang.

Det var forøvrigt let for mig at sætte mig ind i maskineriets virkemåde, da jeg var heldig, under aftjeningen af min værnepligt, at komme ud at sejle, både med stempel- og turbine maskineri. Først med fregatten "Niels Ebbesen", der var et tidligere eskorte skib, bygget i USA under anden verdenskrig, og som havde deltaget i konvojerne til Murmansk. Der var 2 Fire cyl. tregangsmaskiner, ret hurtiggående, derfor var der 2 lavtryks cylindre, placeret henholdsvis for og agter i maskinen og på en sådan måde, at de fulgtes ad på krumtappen. Det andet orlogsfartøj jeg gjorde tjeneste i var Kystjageren "Villemoes", der havde 2 stk. ATLAS dampmaskiner, hver på 12000 HK, og da fartøjet ikke var særlig stort, gav det en marchhastighed på 32 Knob. Meget spændende skib at sejle med, samt der var et godt kammeratskab om bord. Vi var 8 værnepligtige, der havde lukaf sammen, ude i forskibet. Vi skulle godt nok gøre tjeneste i 18 Mdr. men fik på den måde vores damp tid, så vi hurtigere kunne avancere til mester, når vi startede i handelsflåden, hvilket netop skete for mig, da jeg sejlede i ØK.



I dok på Holmen 1984

Prøveturen med Bjørn gik godt og ALLE var enige om, det havde været en interessant dag. Om aftenen blev vi inviteret til at mødes med en nystartet forening "Bjørn's Venner"

Det er i Dag 40 år siden, jeg havde den store oplevelse, at være med til at overtage VORES kære BJØRN, i Randers. Dagen før havde der været en prøvetur, hvor vi blev instrueret i maskineriet's virkemåde, og turen gik meget fint, jeg tror vi sejlede en time, hvorefter Skibsfører Gunner Draghtmand, satte stævnen ind i brinken, for at vende damperen, som han havde gjort så mange gange før. For som han sagde, der er kun 3 steder på Fjorden, hvor der er sten, og jeg ved nøjagtig hvor de ligger !! Desværre nåede han IKKE, at opleve den fantastiske tur, vi havde i 2012, hvor vi vendte tilbage, efter 31 års fravær, til STOR glæde for os ALLE, inklusiv de mange Randersrianere, der kunne huske det gamle skib. Selve turen fra Randers, gik ikke lige efter det planlagte, for det blev dårligt vejr, og vores skibsfører Bob Nielsen, måtte gå til Korsør for at bunkre mere brændselolie, da de 2 damp forstøvnings brændere havde brugt mere, end der var indkøbt af olie. Så for en sikkerheds skyld blev kursen lagt om og det kom til at betyde, at BJØRN blev liggende i Korsør, til den 12 Maj, før sejladsen til Holmen i København kunne gennemføres.

Det var et lille resume fra dengang og jeg ØNSKER ALLE nuværende, STORT TILLYKKE med den videre restaurering, TAK for Jeres indsats og god arbejdslyst fremover.

Venlig hilsen Bent Holbech.



## *Fra det historiske.*

J a det har sgu været noget af en rejse. Jeg husker tydeligt da jeg første gang kom ombord på Bjørn ude på Refshaleøen. Jeg troede fandme det var løgn. Jeg har aldrig set så meget lort samlet på et sted.

Men her var altså samlet folk der var så entusiastiske, at man troede det var løgn. Tropsfører var Carl Andersen, en vidunderlig vidende mand,

som virkelig vidste noget om det der.

Mit besøg var jo beregnet på, at vi skulle have kanaliseret nogle penge fra

Skibsbevaringsfonden over i skibet, således at der kunne komme gang i restaureringen. Men desværre var Bjørn dengang jo ejet sammen med Skjelskør, og den daværende bestyrelse ville jo absolut ikke kendes ved

Skibsbevaringsfonden. De var jo helt væk fra havelågen. Så meget, at da fonden fik sine første penge i 1990-91 ønskede man at give 100.000 kr. til Skjelskør. Men bestyrelsen svarede ikke engang på henvendelsen.

Men Carl og jeg kæmpede videre, og til sidst lykkedes det faktisk at få ordnet det hele, så Bjørn kunne få penge. Det satte gang i projektet og resten er jo historie.

Det er jo nu en ny tid. Man er gået fra at restaurere til at drive og sejle med skibet. Og det er noget helt andet og nogle helt andre krav.

Jeg håber, at de nuværende frivillige forstår det ansvar de har for at bevare denne sejlende kulturperle. Tænk jer godt om. Forfald ikke til de lette og hurtige og ofte billige løsninger. Det vil ikke være i Carl Andersens ånd. Og heller ikke i min! Vi har kæmpet for at det her skib skulle laves autentisk og rigtigt. Det er det der gør det interessant.

Kig østpå. I Sverige er der rigtigt mange dampskibe og det er der eksperterne findes. Det er der I skal suge viden til jer.

Alt det bedste fremover.  
Kroman

## En skabelsesberetning i billeder.

Jeg begyndte at bygge Bjørn november 2019. Efter at have fået tegningerne på en usb-stick af Stig fik jeg dem kopieret i 1:25 på Vester Kopi og betalte alt for meget for dem. Jeg lavede først en papbjørn, for at få dimensionerne og se hvordan motor mv. kan monteres. Den 17/9 var Bjørn færdig nok til at blive søsat i Helsingør. Men der manglede stadig en del. Efter nytår er der derfor lavet lønning, capstand, ankerspil og joller.



Pap bjørn



Spanterne skal skæres ud af af 3.mm. birkefiner.



Kølen parat. Der er skåret ud til skrueaksel



Kølen rejst, og spanterne



Så er der sat forstærkninger ind.



Dækket sat i, men endnu ikke limet



Beklædes med 10x2 mm. Abachilister.



Listerne i agterstavnen.



Beklædningen holdt fast med malertape



Agterstavnen er lavet af 3 lag tyndt finer.



Dækket ved at blive monteret



Fået de første par lag maling.



Rorstammen er lavet af messing



Og roret monteret [Side 5](#)



Dækket er lagt med lister med tex-7 imellem.



Første gang i vand. Den var tæt.



Overbygningen er først lavet i pap.



Maskincasing, og skorsten, lavet af et stykke afløbsrør.



Nu med styrhus.



Capstan.



Og ankerspil.



Så er det tid at lave joller.



Jollerne beklædes med 1x3 mm. Lister.



Nu mangler der kun et lag maling.



Søsætning 17/9 2020

**Nb.**

Billedet af Bjørn i isen på første side er lidt snydt. Isen er god nok og skibet er også godt nok, men skibet på billedet er kun omkring 1 meter langt. Billedet er taget 11/2 i år ved Lynæs.

## Is i danske farvande

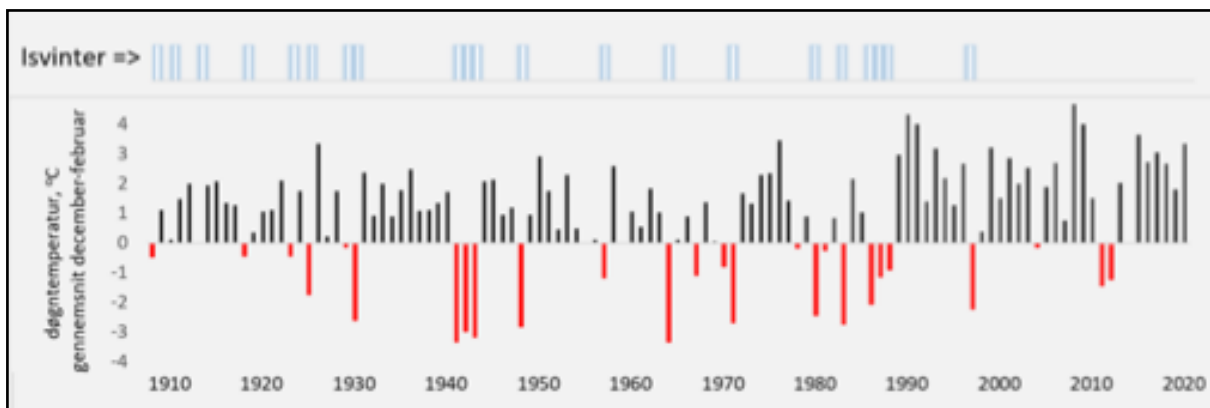
I sejlskibenes tid hindredes skibstrafikken af vindstille.

For skibe med maskine er is den værste hindring.

### Isbrydning:

I forrige århundrede var der brydning af is i de store farvande (isvinter) 21 gange, dvs. hvert femte år i gennemsnit. I mindre farvande var isbrydning nødvendigt hyppigere.

I dette århundrede har der endnu ikke været behov for isbrydning; det er nu 24 år siden der er brudt is i danske farvande!



### Isbrydning, teknik:

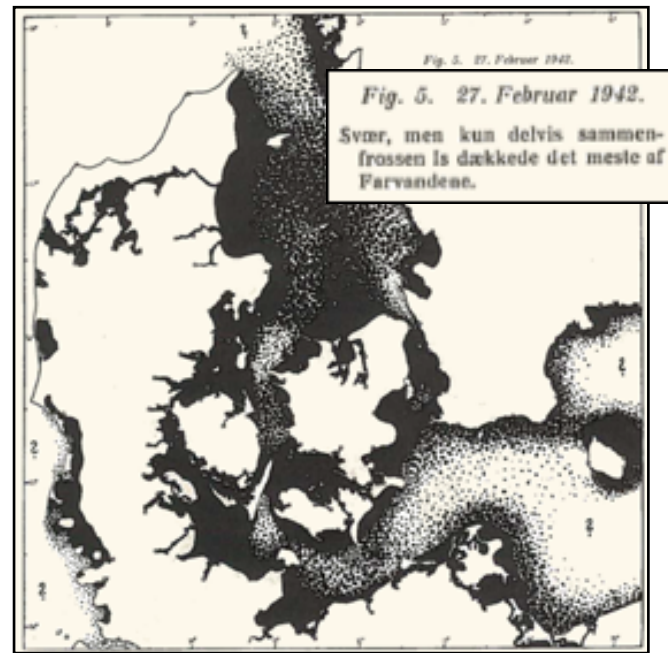
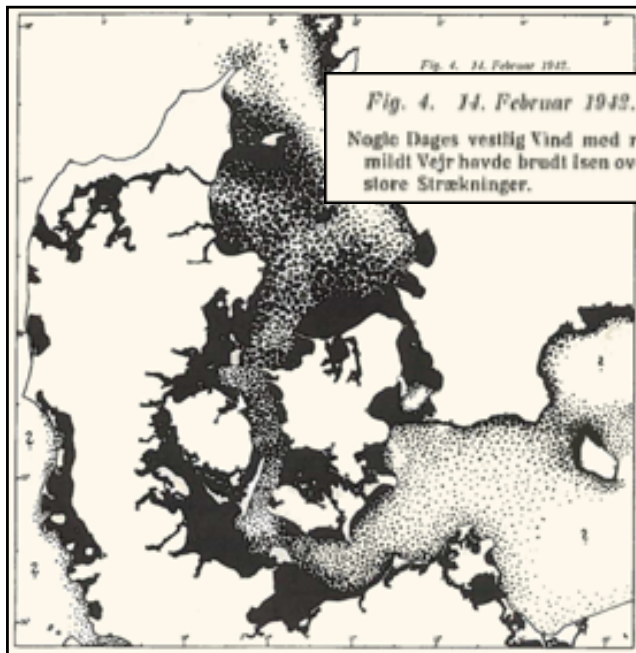
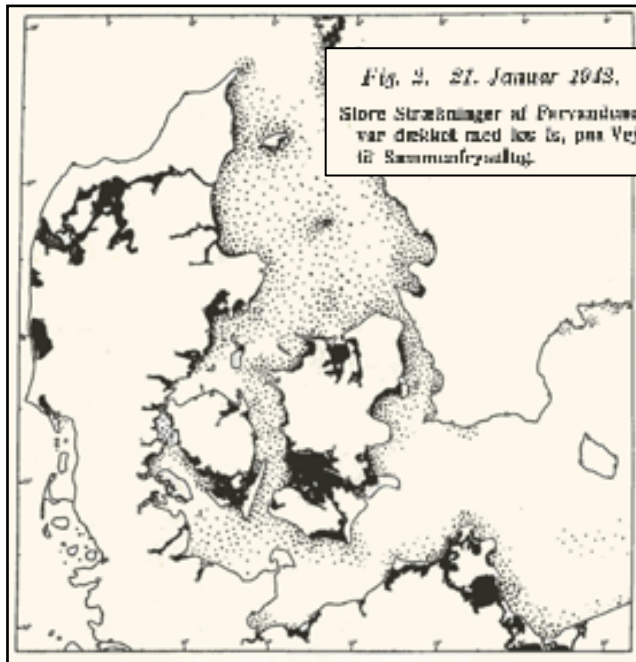
En isbryder har forstærket skrog, især fortil hvor trykket fra isen ligger.

En speciel stævn gør at skibet glider op på isen og skibets egenvægt bryder isen



# Hvordan isdækket kan udvikle sig;

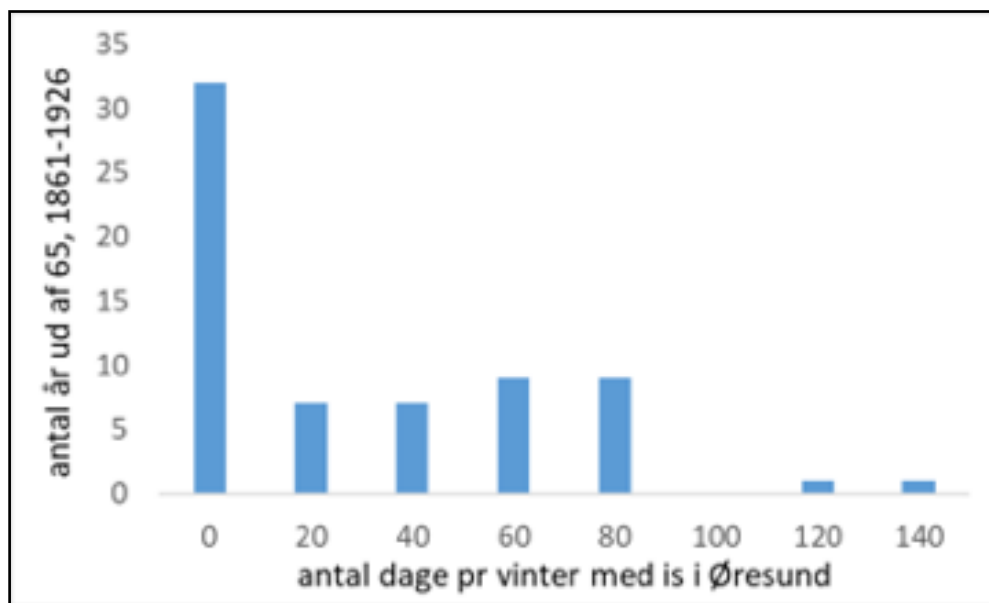
## - en streng isvinter, 1941-1942







*Isskruninger ved Kronborg, februar 1922*



*Isvinterens varighed, eksempel Øresund*

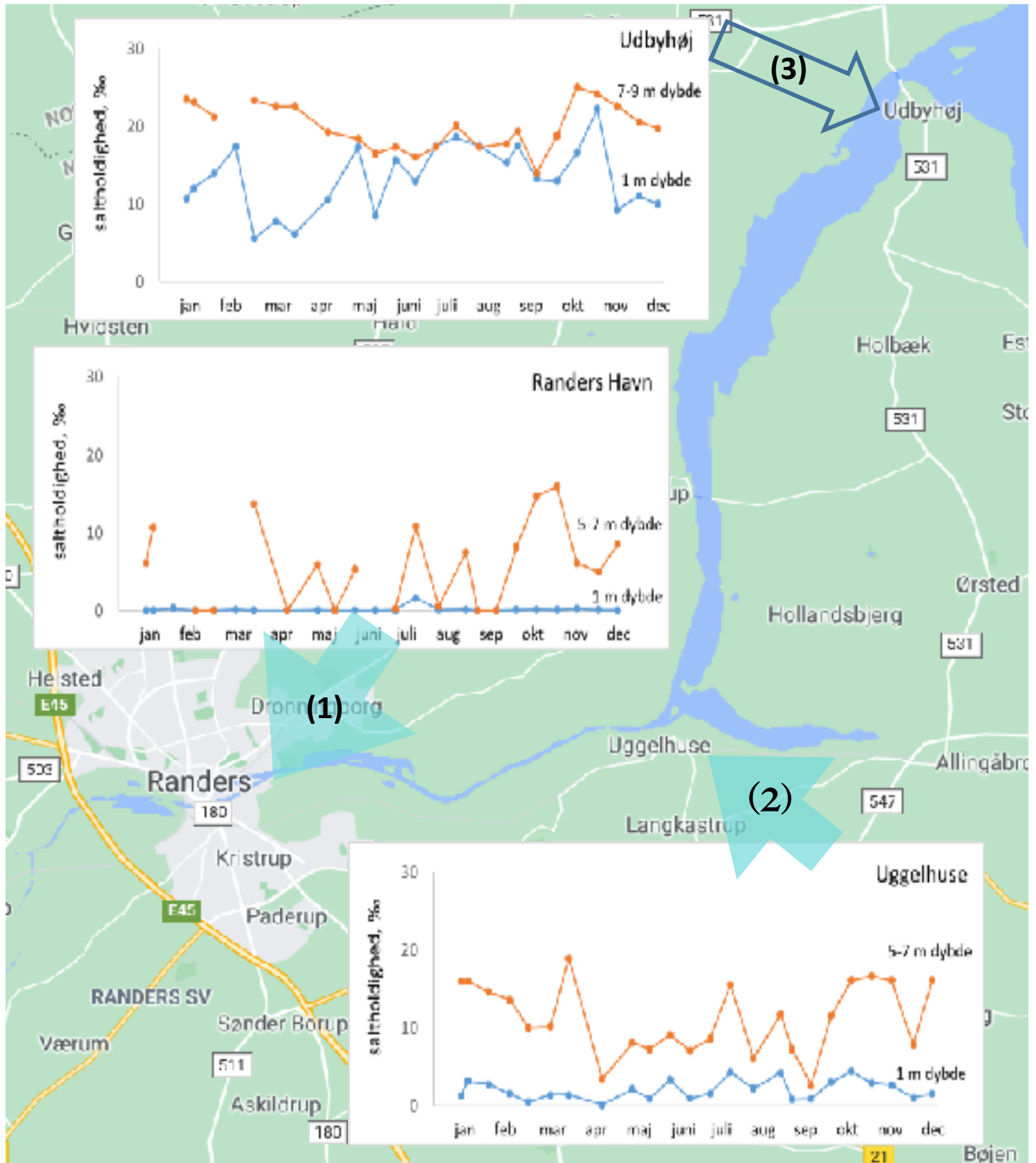
Mellem 1861 og 1926 var der is i Øresund 34 gange, eller ca. hvert andet år. Varigheden af isen disse år var mellem 20 og 80 dage. I snit 43 dage, men to år havde meget længere varighed. 120-140 dage.

## *Hyppig isbrydning nødvendigt! - eksempel Randers Fjord;*

### *1. Baggrund*

- ⇒ Randers var Jyllands største by år 1800
- ⇒ Randers' opland er 15% af Jyllands areal.
- ⇒ Vognfabrikken Scandia, lavede jernbanemateriel til hele Danmark fra 1876; stor import af teaktræ og jern.
- ⇒ Østjyske købmænd opretter Korn og Foderstof-kompagniet (KFK) i 1896; indsejling af grovfoder, udsejling af kornprodukter

- ⇒ Meget stort kuldepot i Randers, var Danmarks største i 1960.
- ⇒ (Statsminister i 8 år Jens Otto Krag og LO Formand i 15 år Thomas Nielsen var fra Randers)
- ⇒ Randers havn skal fungere hele året!
- ⇒ Men Randers fjord er 30 km lang, med en 30-50 m bred sejlrende.
- ⇒ Og Randers Kommune er Danmarks koldeste (Jesper Theilgaard, Trap Danmark).



*Saltholdighed tre steder i Randers Fjord gennem 1995.*

- ⇒ Der har ofte været problemer med is.
- ⇒ Ferskvand fryser allerede ved 0°C mens Kattegats saltvand fryser først ved -1.2°C.
- ⇒ Selvom Randers fjord er i forbindelse med Kattegats saltvand er den indre fjord fersk.
- ⇒ Gudenåen løber ud i Randers Havn der er fersk i overfladen (se **(1)** på figur herunder).
- ⇒ Længere ude er overfladevandet lidt mere salt **(2)**, mens overfladevandet for enden af fjorden til tider er lige så saltholdigt som bundvandet fra Kattegat **(3)**.
- ⇒ Randers Fjord har derfor ofte været udsat for is og isbrydning var nødvendigt.

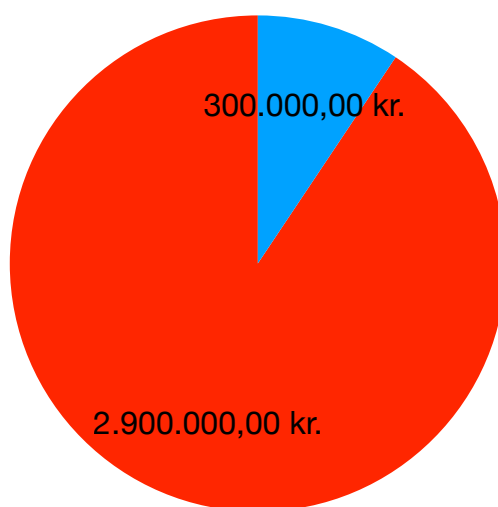
## ***2. Randers' isbryder SS Bjørn.***

- ⇒ Danmarks første vellykkede isbryder og bugsérbåd, leveret i 1909 for kr. 121.918,15; virkede i Randers 1909-1981.
- ⇒ S/S Bjørn er et kulfyret dampskib der stadig er levende.
- ⇒ S/S Bjørn var navnefar til alle senere (stats)-isbrydere; Store Bjørn, Thorbjørn, etc.
- ⇒ Gennem de 72 år hvor S/S Bjørn var aktiv blev der brudt is hvert 2-3 år.
- ⇒ S/S Bjørn kunne arbejde op til 350 timer på en isvinter, men 1962-63 var der 725 timers arbejde gennem 4-5 måneder.
- ⇒ Selv når indsejlingen til Randers ikke er frossen kan der være behov for hjælp i svajebassinet inde ved byen når skibene skal vendes.



Søren C.

### **Status på penge til ny kedel i februar.**



***Dette er hvad vi har fået ind fra fonde.***

***Dette er hvad vi mangler for at komme videre. Næsten i mål!***