

# BJØRNETJENESTEN

HVAD DER RØR SIG PÅ S/S BJØRN.

*September 2021.*

## ***Formanden har ordet.***

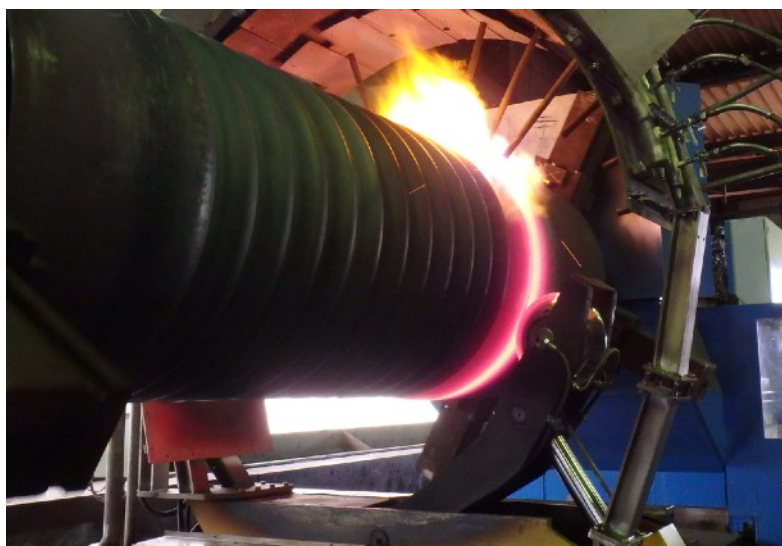
Det ser nu ud til at coronaen er ved at være ovre, her i vores del af landet. Bjørnebanden er i fuld gang igen med arbejder forskellige steder på skibet og på værkstedet. Nu skal vi så til at have gang i det sociale samvær i Bjørnebanden igen. Det er det der er det bærende, som får hele foreningen til at hænge sammen.

I projekt ny kedel har vi nu med gode sponsorer's hjælp fået samlet de knapt 3 millioner kroner sammen der skal til for at få udskiftet vores 98 år gamle kedel, der efter et langt arbejdsliv ikke kunne mere. Firmaet Global Boilers i Ålborg, har fået opgaven med at fremstille den nye kedel. En lille delegation fra bestyrelsen var sidst i maj måned på fabrikken i Ålborg, hvor kontrakten på fremstilling af den nye kedel blev underskrevet.

Monteringen af den nye kedel skal foregå i Gilleleje, af smedefirmaet Brdr. Petersen. Kontrakten på det stykke arbejde er underskrevet midt i august måned. Planen er nu den, at kedlen bliver leveret i Gilleleje i oktober måned. Monteringen af kedlen og alle tilslutninger er afsluttet i februar - marts måned, og

***Formanden har ordet.  
Underskrift på kedelkontrakt.  
Ny hjemmeside.  
Interview m. Stig  
Rettidig omhu  
Opfordring fra pr. udvalg  
Boilermaker  
Kedelbeskyttelse  
Fyrskibe  
Fra festudvalget.***

***Børge Ø.  
Stig A.  
Jan P.  
Hennning B.  
Jochen V.B.  
Lise R.  
Jonathan S.  
Peter S.  
Søren C.  
Lise R.***



De nye fyrkanaler vales

## ***Underskrift af kontrakt hos Global Boiler A/S Aalborg d. 27 maj 2021.***

I Maj, dvs. tirsdag d. 27/5, tidligt om morgenen steg Børge, Ole og skribenten på toget i Helsingør for lidt senere at møde Erik og Mogens i lufthavnen iført billetreservationer og Coronapas.

Snart efter blev husene små under os, og vi så "modeljernbanen", der løb forbi Østre Gasværk mod Helsingør, mens vi nu i ro kunne reflektere over "Hvordan vi var nået så vidt!"

Bjørn kan sejle for egen damp hjem til Helsingør, hvor den gøres klar til sommerens togter.

De to indfyringer fra den gamle kedel er blevet renoveret og skal indbygges i den nye kedel. Indfyringerne er efter en del besvær ved læsningen, nu blevet fragtet til Ålborg.

Capstanen, der har været afmonteret, er nu renoveret og monteret på skibet igen.

Der pågår i øjeblikket arbejder med at afmontere installationer og overdækninger for at gøre plads for udskiftningen af kedlen. For at kunne udskifte kedlen bliver det nødvendigt at skære en del af overbygningen af.

På grund af forsamlingsforbuddet kunne generalforsamlingen i 2020 ikke afholdes, og måtte udskydes til senere. Den blev så afholdt den 14. Juni i år i kulturværftets lokaler. For at komme på højde med foreningens vedtægters bestemmelser, afholdes 2021 generalforsamling i november måned 2021.

Af sociale arrangementer er der på nuværende arrangeret en sommertur, den 23. August, der i år gik til Hammermøllen i Hellebæk. Der er også arrangeret en studietur til Ålborg, midt i september måned, for at se produktionen af vores nye kedel.

Vi glæder os meget til at vores gode gamle skib er tilbage i Helsingør og til vi kan genoptage sejladsene fra maj måned 2022.



Børge  
Østergaard. Formand

Utætte røgrør i kedlen, aflyste, bookedede sejlads, test af kedel, uendelige møder om specifikationer og indhentning af tilbud samt ikke mindst ansøgninger om fondsmidler lå bag os, og vi stævnede nu frem mod det første store waypoint i projektet, underskrift af kontrakten (Overenskomsten) med Global Boilers A/S Aalborg om bygning af en ny kedel til erstatning af vores 97år gamle udslidte kedel.

Små 10km sydvest for Aalborg i Svenstrup så vi GBAs hovedkvarter for afdelinger i Europa, Fjernøsten og Brasilien.

Direktørerne Uffe Nyborg Johansen og Michael Søndergaard bød velkommen, og efter jysk morgenservering blev eventyrstemningen fra flyveturen konkretiseret ved forevisning af effektive og ordnede værksteder med eksempler på gennemtænkte fixturer til opbygning af komplicerede rørkonstruktioner til div skibskedler. I el-værkstedet fik vi endda forevist kontrolskabet til vores nu ordrede el-forvarmingsenhed til kedlen.

Efter rundvisningen underskrev Børge og projektlederen Overenskomsten, Mogens tog billeder og på kroen stod den på kontrakt-øl og hakkebøf med løg. Nogle spiste endda to.

Da vi fløj hjem var stemningen høj: **Nu var vi endelig i gang!**



Kontrakten underskrives



Stig Sune Andersen

## ***Bjørn har fået ny hjemmeside.***

Bjørns hjemmeside trængte en fornyelse. Vi har fået en professionel, Dialogdesigneren, til at designe en ny hjemmeside. Den nye side gik i luften i begyndelsen af juli. Den er nemmere at finde rundt i, og er nemmere at holde ved lige.

Lige nu består den kun af hjemmesiden, men i god tid inden vi igen tager passagerer ombord, kommer også booking delen op at stå. Meget af indholdet stammer fra den gamle hjemmeside, men det vil løbende blive ajourført. Vi bestræber os på at holde den konstant opdateret med diverse referater, Bjørnetjenesten mv.



Jan Petersen

## ***Samtale mellem Stig og Henning 19 august 2021.***

*Samtalen med Stig var i anledning af hans udnævnelse til æresmedlem af Bjørnebanden.*

"Mit første bekendtskab med Bjørn skete i 2003. I forbindelse med Tall Ship Race var jeg på havnen og kom forbi den rustbunke der lød navnet Bjørn.

Ombord gik nogle folk, der var i gang med at restaurere skibet og tilbageføre Bjørn til kulfyring. En af disse var Carl Andersen, et mekanisk geni, der beherskede rigtig mange ting. Han fik gjort mig interesseret i en opgave med at udfolde nogle plader til skanseklædningen i hækken, ikke helt nemt da det krummer på flere måder."

*Stig siger med vanlig beskedenhed, at det er da ret enkelt, når man nu har undervist i skibsgeometri.*

"Udgangspunktet var og er at skibet skulle restaureres op til 1920 stand. Der skulle ikke være teknik eller udstyr, der var udviklet efter denne dato. Og sådan tilstræbes alle arbejder på båden stadigvæk."

*Stig blev snart projektleder, da han i kraft af sin uddannelse og arbejde som skibssingeniør kunne se, hvad der skulle laves og i hvilken rækkefølge.*

"Bjørn sejlede stort set problemfrit indtil kedlen blev dømt ude i efteråret 2019. Der var dog i bestyrelsen delte meninger om problemets alvor. Skibsbevaringsfonden kom indover og forlangte en seriøs bedømmelse af kompetente kedelspecialister. Resultatet blev at kedlen ikke måtte fyres op, og dermed kunne der ikke sejles. Herfra var det op ad bakke, men Skibsbevaringsfonden tilkendegav telefonisk, at de ville hjælpe os med midler til undersøgelsen, et løfte de indfrie i dec. 2019. Processen med ansøgninger til fonde resulterede i at vi i 2021 kunne afgive en ordre på en ny kedel. "Et resultat som kom i land med Stig som projektleder."

"En af de store udfordringer er at få gruppen af frivillige til at føle sig veltilpas. Når man arbejder i et sådant univers med så forskellige mennesker med så mange kompetencer og baggrunde, er det nødvendigt med en tolerant tilgang til opgaven, en respekt for forskelligheden. Alle vil og skal gerne kunne se sig selv i løsningen af opgaverne, store som små." "Det er væsentlig ikke at skulle lave det hele selv, men at man inddrager så mange som muligt i løsning af opgaverne."

"Et stort problem er rekruttering til Bjørnebanden, gennemsnitsalderen er over 78 år, mange med et stort vidensniveau, der skal videreføres, men hvordan?"

*Ved afslutningen af samtalen falder der en*



bemærkning om Hal 16. Her får Stig julelys i øjnene og siger: "Egentlig er jeg træskibsmand" Han har i mange år haft egen båd.



Henning Bek

### ***Rettidig omhu.***

En af vores sponsorer brugte vendingen "om rettidigt omhu". Jeg tager vendingen alvorligt og spørger "hvor sejler vi hen?" Det kræver jo forberedelser!

Randers: I Randers ville de sikkert glæde sig, til at se SS Bjørn igen, - men har vi mandskab og pengene til det?

Hundested: Det kunne vi klare, både med mandskab og penge. Desuden er vi kendt i Hundested og økonomisk skal det nok køre rundt.

Køge: Stig, Preben og jeg besøgte Køge i 2019 og talte med havnechefen og formanden for handelsstandsforeningen. Begge var meget positive og mente også, at der er basis for sejladssmed med betalende gæster i form af havnerundfart,

som vil tage ca. 1 time.

#### København:

Med lidt ihærdig indsats vil der sikkert være betalende publikum, men vi skal undersøge, om og under hvilke betingelser vi kan bruge København som havn.

Og før vi sejler, skal vi lave vores hjemmearbejde:

Hvem laver tørelisterne?

Hvem laver funktionslisterne?

Hvem laver checklisterne for opfyrding og nedlukning?

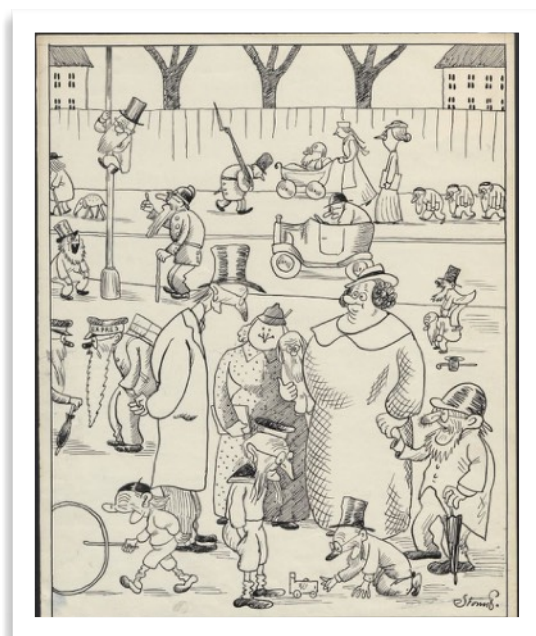
Og så videre.

**Og hvem sætter det hele i gang og samler frivillige til at hjælpe sig?**

Jeg mener, hvis vi skal nå det hele, skal vi starte nu!



Jochen Vom Brauche



Teksten til denne Storm P. Tegning lyder: "Statistikken viser, at Danmark er på vej til at blive et oldinge samfund" Bjørn er jo også en del af Danmark.

## ***Opfordring til medlemmerne af Dansk Veteranskibsklub S/S Bjørn.***

Kære medlemmer af vores forening af frivillige, som støtter op om SS BJØRN:

Nogle er aktive og udfører arbejder i remisen og ombord. Andre støtter op om projektet med at holde vores dejlige skib i gang, ved at betale et årligt kontingent til foreningen, eller betale for et livsvarigt medlems-skab.

Den årlige generalforsamling er stedet, hvor alle kan blive hørt, f.eks. ved at indsende forslag om emner, man ønsker behandlet.

Og en generalforsamling er også stedet, hvor man har indflydelse på, hvem der kan vælges til bestyrelsen

Desværre hører man tit i foreninger, at medlemmerne ikke gider møde op til en generalforsamling. Det kan der jo være mange grunde til, men faktisk er det jo ret vigtigt f.eks. for en forening som vores, at medlemmerne møder op og bakker bestyrelsen op i dens arbejde

2020 blev jo et sært år for alle foreninger, og man kunne ikke afholde de årlige generalforsamlinger, som man plejer

Men her i 2021 har vi så i juni afholdt den ordinære generalforsamling for 2020 og skal nu til november afholde den ordinære generalforsamling for 2021 (den indkalder bestyrelsen til på et senere tidspunkt).

Så: **Kom nu med og gør din indflydelse gældende** – det er meget vigtigt for vores forening, som jo desværre skrumper ind årligt

Det har vist sig svært at lokke nye medlemmer til – men PR-udvalget arbejder på det, og måske kender du nogen, som

kunne have lyst at komme med i vores forening, og ikke mindst give et nap med i remissen eller ombord. Der er nok at tage fat på – også når vi skal sejle igen i 2022.



Hilsen Lise

28.08.2021

## ***Endebunde til den ny kedel.***

På en herlig forsommerdag kom pladerne til endebundene på en lastbil.

Billederne taler næsten for sig selv. Bemærk at der er plader på mere end 3 m i diameter og ca 25 mm i tykkelsen.. Bundene sendes derefter videre til Global Boilers i Svendstrup hvor de svejses sammen med svøbet.



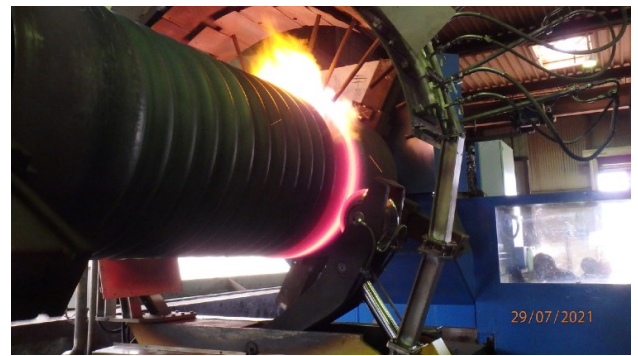




Fyr kanalerne er også valset op.







Transport af de renoverede fyr.

De renoverede fyr læsses på en lille lastbil sammen med to kasser ristestænger for at blive transporteret til Global Boilers, hvor de monteres i fyrkanalerne, der igen monteres i kedlen.



Fyrene gøres klar til transport til Ålborg



Henning Bek

På vores hjemmeside [ss-bjoern.dk](http://ss-bjoern.dk) kan du bl.a. se en video af valsningen af kedelbund

## ***Kedelbeskyttelse på SS – Bjørn.***

Når skibet sejler med drift på maskinen og damptryk på kedlen, så er det nødvendigt at sikre beskyttelse af kedlens indvendige side og røgrørenes overflade.

Hertil skal der opretholdes følgende tilstand på fødevandet til kedlen og på kedelvandet:

1. Kalkfrit vand i agterpeaken og på kedlen. Undgåelse af kalkbelægninger på overflader.
2. Beskyttelseskemikalier i det kalkfrie vand på kedlen. Undgåelse af tæring på metaloverflader (grubetæring).
3. Undgå havvand i kedelvandet.

Ad1: Det kalkfrie vand (også kaldet blødgjort vand) fremstiller vi på et afkalkningsanlæg. I 2 ionbytningstanke omdannes det kalkholdige postevand til kalkfrit vand. Processen er, at en mættet saltopløsning af kogesalt (natriumchlorid) ionbytter postevandets kalk (calcium- og magnesiumioner) med natriumioner. I princippet er processen som i en køkkenopvaskemaskine. Afkalkningsanlægget er leveret af Kryger Aquacare A/S.

Ad2: Beskyttelseskemikalier køber vi hos Kryger Aquacare A/S. Det er 2 basiske (alkaliske) væsker.

Den ene væske er en iltbinder, som sørger for iltfrit kedelvand. Det er en opløsning af Kaliumsulfid, som forbinder sig med ilt i kedelvandet og selv bliver til kaliumsulfat. En konstant koncentration af iltbindingsmidlet (sulfid) i kedelvandet skal opretholdes under sejlads.

Den anden væske er en metalionbinder, som sørger for metalionfrit kedelvand. Det er en opløsning af kaliumphosfat. Metalionerne forbinder sig med fosfat og danner metalphosfater, der er tungt opløselige i vand og derfor synker til bunds i kedelvandet.

Metalphosfaterne fjernes ved bundblæsning af kedelvandet. En konstant koncentration af metalionbinderen (fosfat) i kedelvandet skal opretholdes under sejlads.

Ad 3: Kontrol for indsivning af havvand i kedelvandet udføres med en ledningsevнемåler. Indsivning af havvand kan forekomme via kondensatoren, så hermed kontrollerer vi faktisk kondensatorens tæthed. Niveauet for kedelvandets elektriske ledningsevne skal være meget lavt målt i mikroSiemens. Havvand indeholder elektrisk ledende saltioner.

Perspektiv: **”Nu en langtidsholdbar ny kedel”.**

Du kan læse mere detaljeret om emnet i vor ”Manual for kedelbeskyttelse”.



Peter Sørensen

## ***Boiler-maker.***

**Boiler-maker** (kedelmager): anvendelsen blandt amerikanske industriarbejdere, før eller efter, men ikke under, arbejde.

Bjørnebanden har fået ”grønt lys” så vi kan gå i gang med at få lavet en ny kedel til skibet. Ud over den ny kedel bliver der installeret en elektrisk opvarmning af vandet, som vil spare tonsvis af kul og mange timers arbejde. Røgen fra skorstenen bliver formindsket og CO2 udslipet ditto.

Jeg kan dog huske hvor hyggeligt det var at møde op på skibet kl. seks om morgenen for at fyre op, så vi kunne sejle kl. tolv. Om sommeren så vi solen stige op over Sverige med farver som lignede flammerne i fyrkamrene.





Jeg vil fejre den ny kedel som er på vej. På grund af corona gik jeg glip af at synge til min 85-års fødselsdag på Remisen den 22.1.21. Mere vigtigt ville jeg dog fejre Joe Biden, som blev U.S.A. s præsident to dage før. For mig var Biden/Harris sejren en - foreløbig - afslutning på de fire pinlige år med Donald Trump i det Hvide Hus.

Hvordan fejrer man så mange glædelige begivenheder? Vores ny kedel bliver bygget i Ålborg på "Global Boilers"! Det var oplagt. Jeg vil servere *boiler-makers* på S/S Bjørns dæk!

Opskriften på en *boiler-maker* er simpel: En shot god amerikansk Bourbon whiskey med en dansk beer chaser. Jeg tog Jack Daniels med om bord.

I det amerikanske samfund er *boiler-makers* modsvaret til overklassens "Dry Martini", drinken lavet af gin og tør vermouthe med en lille bitte oliven i glassen.

Min begrænsede erfaring med *boiler-makers* er uforglemmelig: Jeg var hjemme i Detroit i juleferien 1954, det første år jeg læste på

universitet, 18 år gammel. Der var en julekomsammen for os, der havde arbejdet i en sommerlejr for børn fra byen Hamtramck, som er omkranset af Detroit. Bydelen Hamtramck var, efter Warsawa, verdens største polske by. Vi skulle mødes på et kæmpe værtshus lige overfor Dodge Main, den gang en af Detroit's største bilfabrikker, nu revet ned.

Hamtramck, på Detroit's øst side, var for mig næsten et fremmed land. Jeg fik lov af min far til at låne hans bil og køre til vores samlingssted. Min ven Louis bestilte *boiler-makers* til mig, to eller tre. Jeg husker ikke så meget, men jeg husker at jeg kørte én af vores kolleger hjem. Hun var fra en ukrainsk-amerikansk familie i den nordlig del af Hamtramck.

Da jeg skal køre videre, mærkede jeg på et tidspunkt flere hårde bump under bilen. Var det en punktering? Eller flere punkteringer af min fars bil? Jeg fandt snart ud af, at jeg havde kørt på jernebanesporet uden for en General Motors fabrik, Chevy Gear and Axle, tror jeg. Jeg bakkede op så hurtigt som muligt og fandt igen vejen hjem. Jeg måtte stoppe et sted i parken og kaste op.

Da jeg valgte *boiler-makers* for at fejre S/S Bjørn, var det ikke fordi jeg har været en *boiler-maker* fan hele mit voksenliv  
Jonathan Schwartz

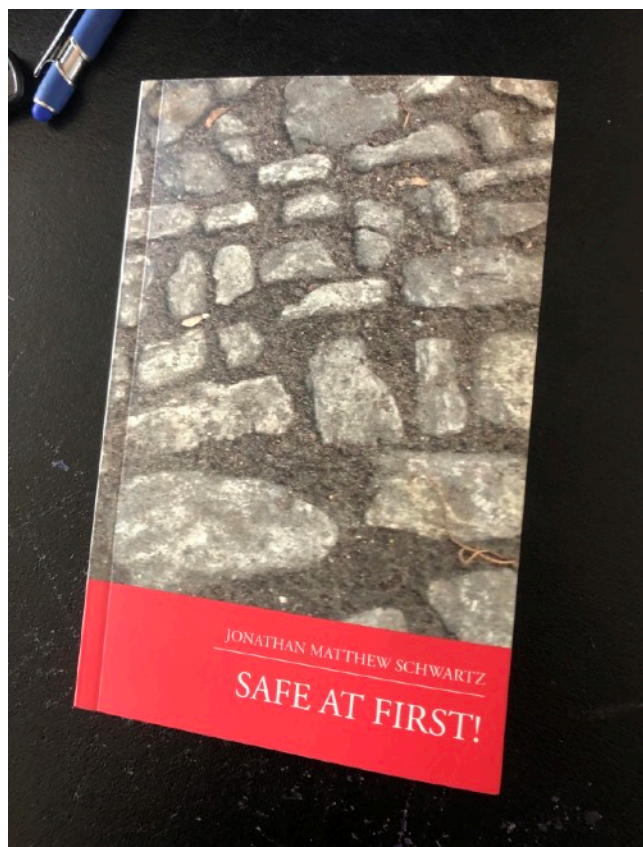


Jonathan Schwartz

## *Safe at first.*

Jonathan har iøvrigt lige udgivet en bog med digtsamling på engelsk og dansk.

Bogen kan købes i boghandlerne.



**fredag den 22. oktober** skal vi en tur til Espergærde og se revy, et arrangement, der består af spisning først, så selve revyen og for dem, der har lyst, er der efterfølgende dans (hvis corona-restriktionerne på det tidspunkt tillader det)

**tirsdag den 23. november** skal vi traditionen tro have julefrokost, forhåbentlig med et muntret indslag eller to

Til januar 2022 planlægger vi en aften, hvor et par bjørne fortæller om hele forløbet med den nye kedel

Og så skal vi naturligvis have en nytårskur til februar, men vi arbejder også på flere andre arrangementer

Vi vender tilbage hurtigst muligt med mere konkrete oplysninger om tid/sted/pris o.s.v.

## *Nyt fra festudvalget.*

Mandag den 23. august var der sommerarrangement for de bjørne, der trofast og trods corona har arbejdet i remisen eller ombord. Turen gik til Hammermøllen og vejret var med os

Vi har jo i den grad manglet socialt samvær, siden landet blev lukket ned 11.03.2020 så fest-udvalget forsøger at få lavet et arrangement hver måned (december undtaget)

**onsdag den 22 september** skal vi fejre, at vores forening modtog SS BJØRN i februar 1981 og vi vil derfor holde en slags 40-års fødselsdag for vores forening og dejlige skib



Lise Rindel



## Fyrskibe.

### Engelske Fyrskibe

Verdens første fyrskib var engelsk. "A ship with a prominent light affixed to it to serve as a navigation aid in the mouth of River Thames". Skibet startede i 1734.

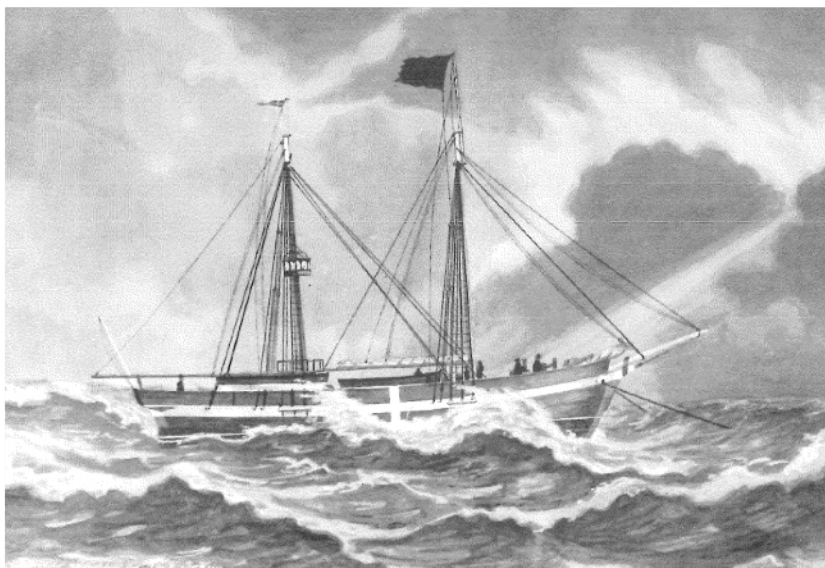
De fleste Britiske fyrskibe blev taget ud af service i 1970-80'erne. Der er dog stadig 9 fyrskibe i Storbritanien, alle placeret i den Engelske Kanal. De er dog alle automatiske og ubemandede.



Sydengland med fyrskibe (røde) og fyrtårne (gule)

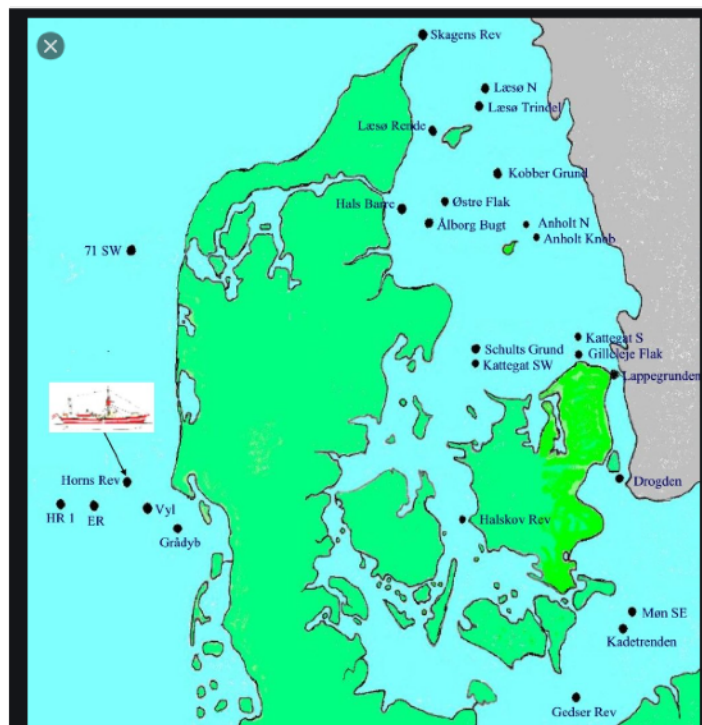
### Danske fyrskibe

Det første danske fyrskib TRINDELEN blev i 1829 udlagt nordøst for Læsø for at advare skibsfarten mod det farlige stenrev Trindelen.



Her ses skibet fastholdt med svære kæder på sin station, hvad også det røde stationsflag på fortoppen angiver. Akvarel udført af Jacob Petersen til skibets fører J. Hein på Dragør Museum.

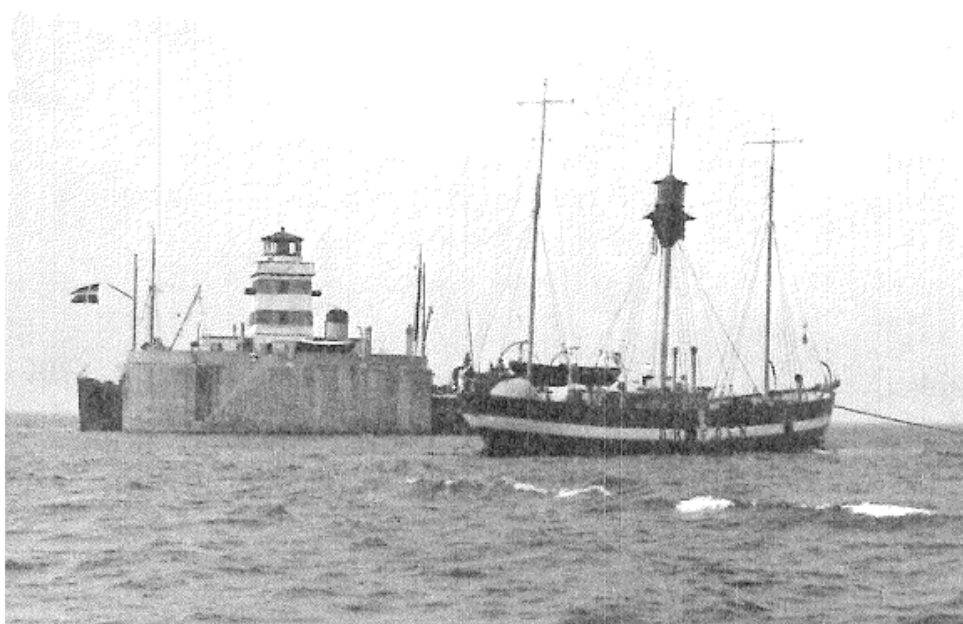
Danmark har sammenlagt haft 25 fyrskibe, som anvendtes i årene 1829-1980; Horns Rev var det sidste. De sidste fire var motorfyrskibe der selv kunne sejle. De var især udlagt på stationer



Danske fyrskibe

I starten lå fyrskibene ikke ude hele året, men fra 1866 lå de ude hele tiden, bortset fra når der var is. I 1878 udlagdes fyrskibe på Gedser Rev, Skagens Rev og Horns Rev. 1882 udlagdes der et fyrskib på Lappegrunden ved Helsingør. Fyrskibene havde en besætning på 7-11 mand. Den normale tjenestetid var oprindeligt en måned ombord, hvorpå mandskabet fik landlov i 1/2 måned og fører eller fyrskipper 1/2-1 måned. Denne ordning indebar 3-holdsskift og holdt sig op til 1960'erne, hvor 2-holdsskifte blev indført med 1 måned ude og 1 måned hjemme, hvilket endelig i 1970'erne ændredes til 14 dage ude og 14 dage hjemme.

En, heldigvis sjælden, begivenhed indtraf i 1909, da fyrskibet „Vyl“ udfør Esbjerg kom i drift under en storm og drev nordpå, tværs over Horns Rev, og strandede helt oppe ved Ringkøbing Fjord



Drogden fyrskib kipper flaget og overgiver stationen til Drogden fyr 12/6 1937. Bag fyret ses fyrinspektionsskibet M/S „Absalon“.



## Danske fyrskibe under krigene

Mandskabet på TRINDELEN talte passerende dampskibe. I 1913 var der 17.698 passager. Det faldt med 25% til 13.167 i 1914, på grund af verdenskrigen.

Hvis der under krigen opstod fare for, at en krigsførende magt vil bemægtige sig et fyrskib skulle det straks sende et faresignal, en kort bogstavkode, efterfulgt af en anden kode, der fortæller, om det drejer sig om et engelsk eller tysk krigsskib. Samtidig skal der gøres klar til at kaste kodebøger, kaldesignaler mv over bord i en pose, der straks kan synke. I en fortrolig skrivelse fra januar 1916, giver Flådens Overkommando regler for, hvordan meldinger om krigsskibe skal afgives. Meddelelser skulle altid sendes i kode, holdes fortroligt, og udenforstående måtte ikke få oplysninger om fremmede krigsskibes bevægelser - alt af hensyn til landets neutralitetsforpligtelser.

Under første verdenskrig fik alle fyrskibene radiostationer. På grund af faren fra Tyske og Engelske krigsskibe blev fyrskibene i Nordsøen inddraget,

I september 1939 erklærede England krig mod Tyskland. Englænderne udlagde en stor minespærring på 128 stk. langs Jyllands vestkyst, så de tre fyrskibe i Nordsøen blev inddraget. Danskerne udlagde minespærringer i Bælterne, og gennemsejlings-renderne i disse afmærkedes med fyrskibe og vagere. Gedser Rev fyrskib måtte inddrages, da tyskerne lagde et minefelt lige rundt om det. Mange andre forholdsregler måtte træffes, midlertidige fyr måtte oprettes for den neutrale skibsfart, og fyrskibenes radioer fik mundkurv på.

Så kom den 9. april 1940. De danske farvande var ikke længere danske. Drivende miner og undervandsbomber eksploderede ved flere lejligheder i fyrskibenes umiddelbare nærhed, og da tyskerne havde rekvireret et par danske fyrskibe og bevæbnet dem, måtte englænderne tro, at alle fyrskibene var blevet tyske. Læsø N fyrskib blev gennemhullet af maskingeværkugler fra engelske flyvere. Ved nytårstid 1944-45 var tilstanden nærmest kaotisk: inddragne fyrskibe, flyttede tønder og vagere, ingen radiotjeneste, fyrene slukkede eller neddæmpede,

## Den kolde krig; Gedser Rev fyrskib

Skibet rapporterede løbende sine observationer af skibe fra Warszawa-pagten via Marinestation Gedser til Langelands Marinedistrikt på Langelandsfortet, som sendte observationerne videre til Søværnets Operative Kommando (SOK) i Aarhus. Desuden blev skibene fotograferet til brug for Forsvarets Efterretningstjeneste.

Fyrskibet var samtidig placeret midt mellem DDR og Danmark. Derfor var fyrskibet målet for mange af de østtyskere, der flygtede over Østersøen på grund af Berlinmuren. Man var klar over, at DDR fulgte med i kommunikationen. Fyrskibet, sendte beskeden "fyrskibet mangler vand", når østtyske flygtninge skulle bringes i land fra fyrskibet.

Fyrskibet blev påsejlet flere gange under sin lange tjeneste Den mest alvorlige hændelse indtraf i 1954, hvor skibet blev påsejlet fra bagbords side og sank på få minutter. Matrosen, der havde vagt og stod på udkik, nåede at varsko den øvrige besætning, der alle blev reddet. Uheldigvis blev matrosen selv slynget over bord under kollisionen og druknede. Efter ulykken blev fyrskibet bjerget, istandsat og genanvendt ved Gedser Rev indtil 1972 hvor det blev slukket. I maj 2018 blev fyrskibet sejlet til Helsingør Havn, hvor det har fået fast plads..

## Svenske fyrskibe

Positioner med fyrskibe ses på kortet. Det første (1831) og samtidig det senest opgivne (1972) var Falsterbo Rev. Halvdelen af de svenske fyrskibe lå i Kattegat-Øresund og dermed tæt på danske fyrskibe.



## Russiske fyrskibe

I Zar-tidens Rusland fik man det første fyrskib i 1858 og toppede med 18 skibe ved revolutionen. Rusland dækkede den gang et meget stort område i østlige Østersø såvelsom den Botniske Bugt, da Finland jo var Russisk provins den gang. Man stoppede med fyrskibe i 1986.



### Kilder:



Frede Bak; Fyrskibsliv i gamle dage; Årbog Handels- og Søfartsmuseet 2001.  
John Nielsen; Fyrvæsenets historie. Årbog Handels- og Søfartsmuseet 1960.  
Trinity House, UK  
Iwona Pietkiewicz, Gdynia 2018; Russian