

# BJØRNETJENESTEN

**114 år i røg og damp med SS Bjørn**

**Marts 2022**

**[www.ss-bjoern.dk](http://www.ss-bjoern.dk)**

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

Nu er der lys forude. Den nye kedel er leveret. Coronaen er ved at slippe sit tag i os. Foråret er lige om hjørnet og der er mulighed for at BJØRN kommer ud at sejle i maj måned.

For at udskifte kedlen har det været nødvendigt at skære en del af kedelcasingen af skibet. Den del incl. skorstenen står nu på kajen i Gilleleje. En del af dækket var det også nødvendigt at afmontere for at få hullet stort nok, til at få kedlen op.

Den nye kedel blev med specieltransport kørt fra Ålborg til Gilleleje, den 30. november. Der stod nogle våde og forfrosne Bjørnebandemedlemmer og tog imod på kajen i Gilleleje.

Maskin-og kedelrum er blevet rengjort og malet, og i uge 4, blev den nye kedel så lagt på plads i skibet. Der arbejdes i øjeblikket på at forbinde den til maskinen. Vi satser stadigvæk på at vi kan få tryk på kedlen sidst i marts eller først i april måned, så BJØRN kan sejle hjem til Helsingør for egen kraft.

BJØRN har under sit besøg i Gilleleje været taget på land, er blevet rensat og bundmalet. Samtidigt er skrueakslen blevet trukket ud for kontrol af slitage og slør, akslen var ok.

Arbejdet med den utætte kondensator fortsætter medens BJØRN har opholdt

## ***Formanden har ordet***

***Det store løft på 24,5 Tons***

***Nyt fra havnen***

***Booking & tørelister***

***En dato. Generalforsamling***

***Opdatering fra Gilleleje***

***Kære S/S Bjørn medlem.***

***Godstrafik i Danmark***



Den nye kedel på vej ombord

sig i Gilleleje, så vi håber nu på at den er blevet tæt. Det vil vise sig når der igen kommer vand på den nye kedel. Ventiler og trykrør i maskine-og kedelrum er blevet gennemgået og renoveret.

På værkstedet har der været en del aktiviteter. De to joller er blevet slebet og malet. Der er lavet et nyt skab til brandudstyr, som skal monteres bag på styrehuset. Trapper til salonen er blevet slebet og lakeret. Trappe til brodækket er slebet og lakeret. En ny lettere gangvej er ved at blive lavet.

Af de mere sociale tiltag, har vi haft vores årlige julefrokost sidst i november måned som var godt besøgt, på trods af coronaen. Sidst i februar skulle vi have holdt den årlige nytårskur med de gule ærter, efterfulgt af Martha. Desværre udskudt pga. problemer med lokalet.



Med disse ord vil jeg ønske jer alle et rigtig godt forår.

Børge Østergaard



To timer senere var kedlen på plads

## *Det store sving og løft på 24,5t*

Opdatering fra Gilleleje 1/2 22

Nogle kom kl. 7.00, andre havde læst den seneste mail, der annoncerede at "løftet" var udsat til kl. 8.00, men folk frøs alligevel.

Kranvognen kom til tiden, og mens kontravægte og sidestøtter blev placeret, så kranen var klar til løft, blev anlægsfladerne på kedlen, der skulle ligge i de nys blyforede vugger, klargjort.

Alle var spændte da kranen svingede den flotte kedel ind over skibet, hvor den gled planmæssigt ned gennem hullet i dækket. Men "djævelen sidder i detaljen", som man siger, og bund-og skumbæsningsrøret kom i vejen, så vi midlertidigt måtte kappe nogle profiler under fyrdørken. Også isoleringen blev vi nødt til at skære lidt i, men kl. 11.00 stod kedlen i vuggerne og dem, der ikke allerede forfrosne var kørt hjem, lykønskede hinanden og Jørgen Petersens folk (JP) med en flot arbejdssejr. Kedlen var nu på plads!

Der blev straks lagt tag over kedlen, og der arbejdes på at retablere fyrpladsfundament og de mindre isoleringsskader.

Mandag ved frokosttid ankommer Karsten Ewald med en assistent fra Global Boiler (GB), og der er truffet aftale med GB om at forsøge at få fremsendt optrækket, så det kan være i Gilleleje mandag eftermiddag.

JP ønsker hurtigt at montere den nedre del af optrækket, således at kedelcasing med skorsten hurtigt kan monteres. Derfor er det aftalt, at vi kører kedelbroen til Gilleleje nu, så den på forhånd kan monteres i casingen, inden den løftes på plads. Fyrbroen vil være en stor hjælp ved montering af ventilmanifold og hovedstopventil.

I uge 8 er følgende arbejder på programmet: Røgoptæk, opmærkning til montering af el-forvarmning, opmærkning og aftale vedr. sideriste samt støbning af fyrbro.

I ugen efter blev der støbt BB og SB fyrbroer, så når sideriste og ristestænger monteres er fyrkanalerne klar til opfyring.

Dog mangler røgoptæk. Især den underste del er en forudsætning for at kedelcasingen kan placeres og rørarbejdet kan påbegyndes.

Der vil komme hjælp til den første opstart af el-forvarmning.

Stig Sune Andersen



## Nyt fra havnen



Siden sidst har vi taget afsked med Jesper Schrøder, som har været havnechef de sidste 5 år. En efterfølger er endnu ikke fundet.

Så sagde vi i onsdags farvel til Øyvind Bordal, som var ansat af Museet for Søfart til opgaver på tværs i havneområdet. Vi sagde samtidig goddag til Mette Brask, som har overtaget jobbet Direktør for Museet for Søfart, Ulla Tofte arbejder på at første søndag hver måned i sommermånederne bliver en slags "åben havn" for alle der er med i Fripladsordningen. Meningen er, at man skal kunne købe én billet til museet, hal 16, fyrskibet, Anna Elise og Bjørn og alle holder "åbent hus"/"åbent skib" nogen timer den søndag eftermiddag.

Indtægten fra salget af billetter vil blive fordelt mellem aktørerne, når sæsonen slutter

Der er planer om til foråret igen at forsøge med et socialt arrangement for alle aktører der er med i Fripladsordningen, da det er vigtigt med et godt forhold på tværs i havneområdet.

Lise Rindel



## Booking og tørnelister

PR-udvalget overtager booking funktionen. På et møde mellem bestyrelsen og PR-gruppen i begyndelsen af februar blev det aftalt at fra den kommende sæson overtager PR-gruppen styring af booking af sejlads, aktiviteter, osv.

Det indebærer at PR-gruppen også overtager tørnelisterne, så vi er sikre på at der er mandskab til en ønsket sejlads. Forudsætningen for at få dette til at glide er naturligvis at mange Bjørne tilkendegiver at de er parate til at sejle når S/S Bjørn igen er sejlklar og ligger ved kajen i Helsingør. Efter næsten to år er der nok mange der er lidt rustne over for rutinerne, men øvelsen kommer hurtigt igen.

Det er vigtigt at så mange som muligt melder sig så det bliver nemt at få tørnelisterne til at gå op, til gavn og glæde for vore gæster og os.

Bestyrelsen er ved at sende opfordring ud om igen at være aktiv og tilkendegive hvor meget den pågældende vil og kan sejle. Uden mandskab ingen sejlads og så nytter den ny kedel jo ikke.

Henning Bek.



## *På den sociale front*

Tirsdag den 22. februar skulle der have været nytårskur for de mange aktive bjørne, der troligt vinteren igennem har gået og arbejdet på vores dejlige skib.

Pga. problemer med lokalebooking har vi været nød til at udskyde det et par uger. Man kan få pengene retur, eller lade dem stå til vi afholder arrangementet.

Men som skrevet i sidste Bjørnetjeneste er det tidlige Festudvalg ikke længere eksisterende, så vi skal her opfordre jer til at komme på banen og melde jer til at ville deltage i at arrangere sociale events i vores forening, noget der jo er yderst vigtigt for sammenholdet.

Lise Rindel



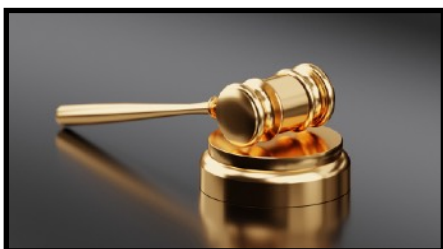
## *En dato*

Vi kan allerede nu oplyse at den næste ordinære generalforsamling vil blive afholdt tirsdag den 26. april 2022.

Og i den anledning vil vi ligesom sidst lave et lille særnummer af Bjørne tjenesten, hvori kandidater til bestyrelsen (På genvalg eller evt. nye) kan fortælle lidt om deres visioner. Vi regner med at udsende ca. 10 dage før general forsamlingen.

Selve indkaldelsen med angivelse af tid og sted udsendes senere.

Husk at det er på generalforsamlingen, man kan gøre sin indflydelse gældende, så kom nu og vær med den dag.



## *Opdatering fra Gilleleje*

**17/2-2022**

Kedlen er nu på plads i skibet og venter på røgoprækket. Vejret har været ret blæsende på det sidste, og Jørgen Petersen (JP) valgte derfor at koncentrere sig om sideristene i fyrene, som sammen med monteringen af den underste del af røgoprækket, er overdraget til Brdr. Petersen Gilleleje af Global Boiler Aalborg.

Det overvejes i øjeblikket af JP, om det vil være betimeligt at færdiggøre hele oprækket før kedelcasing påsættes, eller om det er bedst at vente med den øverste del af oprækket til casingen er på plads.



Her ses 8 sideriste af varmebestandig legering fæstnet til hver sin bundstok af samme materiale men med 10mm reduceret højde

Det har vist sig, at et par af de trykbærende damprør er ret tærede, og Erik Brasch er nu ved at gennemgå disse og vil i uge 8 have en liste klar vedr. længder og dimensioner således at JP kan give et tilbud på udskiftning af de tærede rør.

Denne øvelse, som har vist sig nødvendig, er der hidtil ikke taget hensyn til i aktivitetsoversigten, men må vi forvente, at det vil forrykke tidsskemaet lidt.

I uge 8 vil vi også forsøge at få et møde med Nicolai Johansen (NJ-service), der

kender skibet og har stået for design og installation af vores el-system med dynamo og invertere. Nicolai, der er en gammel kending, har også tidligere vikarieret som skipper på S/S Bjørn.



Stig Sune Andersen

## Kære S/S Bjørn medlem

Tiden nærmer sig hvor vi skal ud at sejle igen efter vi har ligget stille i 2 år.

Den nye kedel blev lagt i d.2.2, hvorefter der udestår et større arbejde med at klargøre Bjørn.

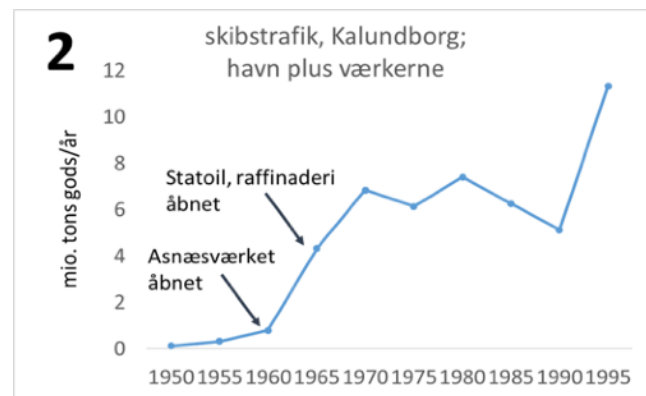
Vi forventer dog, at vi er sejlende til sommer. I den forbindelse skal vi nu til at tænke på besætning. Derfor vil vi gerne have en tilkendegivelse af, i hvilket omfang du kan sejle til sommer. Hvis du - som vi håber- siger ja, vil vi også gerne vide i hvilke perioder du kan sejle, så vi kan udarbejde tørelister.

Du kan melde tilbage til sekretæren, formanden eller andre i bestyrelsen, samt PR udvalget, både pr.mail og til tirsdagsmøderne

Bestyrelsen  
S/S Bjørn

enkelte skib i dag har 10 gange mere gods med end de havde i 1950!

Nogle havne har oplevet store ændringer. I Kalundborg (Sjællands dybvandshavn) er trafikken steget voldsomt, ved anlæggelse af Asnæsværket, og især anlæggelsen af Statoil raffinaderiet (Fig. 2). Havnen er i dag Danmarks største for fragtgods.



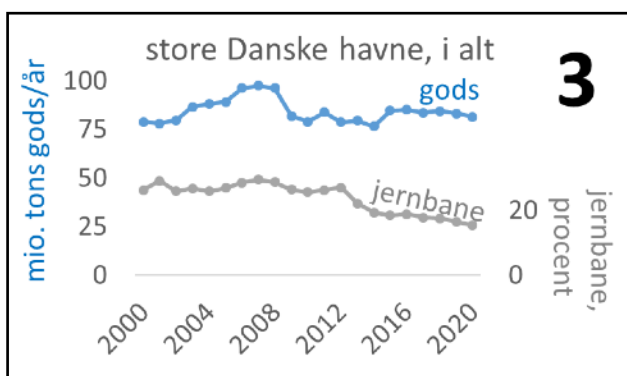
## Godstrafik i Danmark

**Op til 1950-60'erne foregik godstrafik i Danmark hovedsagelig med skib og jernbane. Senere fremkom store og effektive lastbiler, så en større og større del af trafikken sker med dem.**

### Godstrafik med skib

Godstrafikken gennem Danmarks 67 største havne er fordoblet gennem de seneste 70 år (Fig. 1). Samtidig er antal skibe der har anløbet de samme havne faldet fem gange (Fig. 1). Det vil sige at det

I år 2000 havde Fredericia Danmarks største fragtgodshavn med 16,2 mill. tons (21% af landets trafik), mens 2. og 3. største havne var Århus (13%) og København (11%). Fredericias andel faldt til 14% (5.5 mill. tons) i 2020 på grund af fald i transport af fossile brændstoffer. Danmarks største fragtgodshavn i 2020 er Århus med 8.9 mill. tons. Århus havn har længe været blandt Danmarks største fordi A.P. Møller i sin tid satsede på denne havn frem for København. For færgegods er Helsingør Danmarks største med 22% af trafikken mens Frederikshavn og Hirtshals er næst og tredjestørst med henholdsvis 12 og 5% af trafikken.



### Godstrafik med jernbane

Godstrafikken med jernbane er væsentligt lavere end med skibe og den er ikke øget i perioden hvor skibstrafikken er steget. Jernbanen står i dag kun for 15 procent af godstransporten i havnene, halveret gennem de seneste 20 år (Fig. 3).



(Fig. 1, 2, 3; Data fra Statistiske Årbøger; Danmarks Statistik).

Samtidig er der sket store forandringer med jernbanegodset. Tidligere var der banepakker og enkelte godsvogne til stationerne. I dag er der i Europa kun faste køreplaner for helgodstog for én kunde, mens enkelte godsvogne i dag "kommer når de kommer" -ikke en særlig god service for potentielle kunder! I dag kører varehuset Ikea rundt med godstog i Europa på over 30 vogne. På Fig. 4 ses godstog på Esbjerg havn med 12 store godsvogne med nåletræ-fra Harzen til opskæring og senere fabrikation af kasser i Ribe.

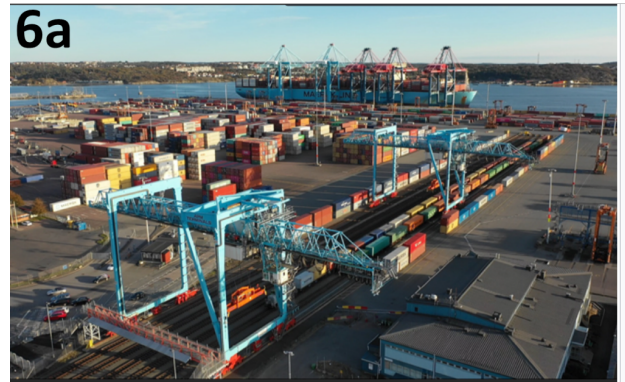


### Havnebaner

Da skib og jernbane var de vigtigste transport muligheder for gods skulle gods omlades mellem skib og jernbane mange steder; 113 havne havde sporforbindelse (ref: Thomas Boberg Nielsen; <https://s3.eu-central-1.amazonaws.com/thomasbobergnielsen/>

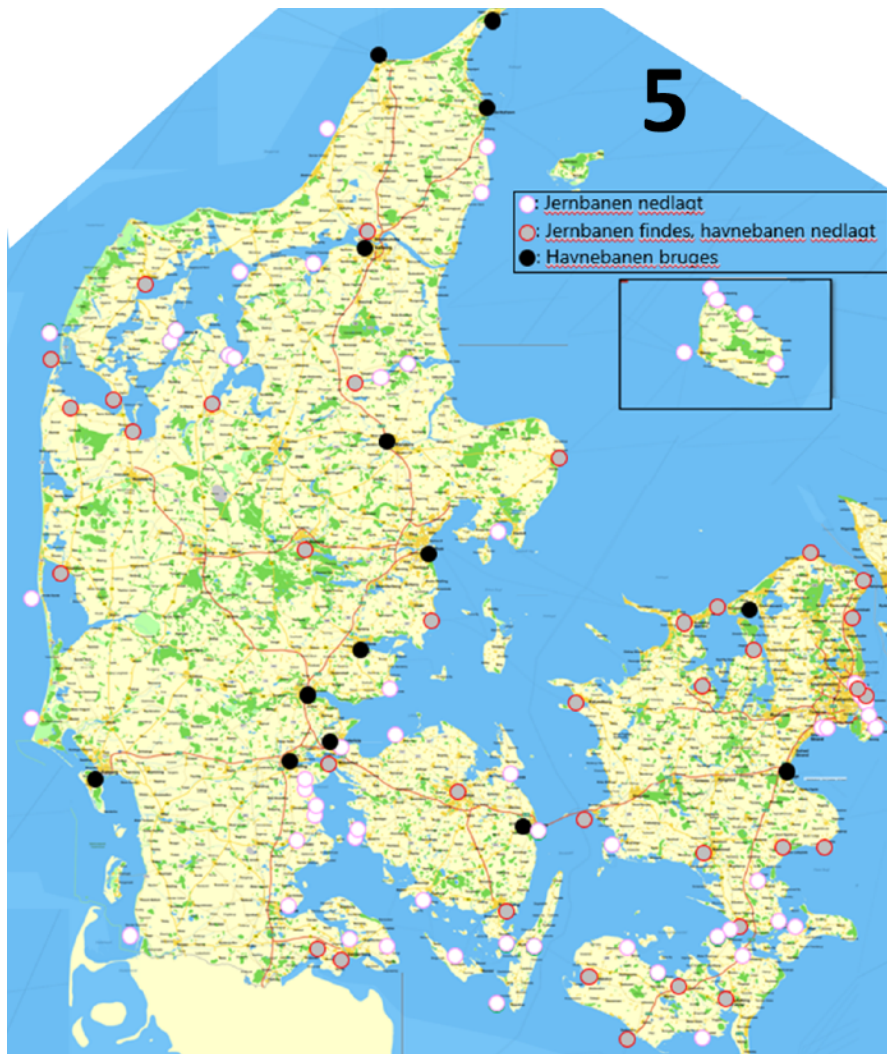
[www.havnebaner.dk+-+20170831/index.html](http://www.havnebaner.dk+-+20170831/index.html)). Senere er

jernbaneforbindelsen nedlagt mange steder, og selv havnebyer med jernbane har oftest ikke en havnebane; der er kun 14 havnebaner tilbage. Se de forskellige skæbner af havnebanerne på Fig. 5.



Hvis man går til Sverige kan man finde anderledes velfungerende havnebaner. Gøteborgs havn, Nordens største, sendte 456.000 containere via jernbane i 2019. Det er 1250 om dagen -alle ugens syv dage! (fig. 6a). Over halvdelen af havnens trafik sker via jernbane! Det kommer med havnens 8 km havnebane der er ved at blive udbygget til dobbeltspor til både nord- og syd-havnen (Fig. 6b).





Til slut kan du se stemningsbilleder fra nogle gamle havnebaner herhjemme (Fig. 7)



7a

Christians Brygge, før 1930;  
Langebrogade i baggrunden;  
Erik V. Petersen



7b

Ålborg Havn; tidligt 1960'erne  
Poul Wilhelmsen



7c

Esbjerg, trafikhavnen



Søren Christensen

***Husk at du kan læse mere om arbejdet i remissen og på Bjørn i Gilleleje, på hjemmesiden og på Facebook.***