

BJØRNETJENESTEN

114 år i røg og damp med SS Bjørn

September 2022

www.ss-bjoern.dk

Formanden har ordet

Det er "sør'me" stejlt op ad bakke!

Kulpriserne er steget med ca. 250 %, og vi kan ikke se, hvor det ender, så længe Hr. Putin bruger energi som våben. Vi har kontaktet og vil kontakte fonde og firmaer for at samle penge ind til drift af vores skib.

Bjørnene er åbenbart gået i hi under Coronaen og kedeludskiftningen, og er svære at råbe op. Der mangler mandskab alle vegne. Bjørnene skal hurtigst muligt komme ud af dvalen og melde sig til tjeneste om bord. Vi starter et træningsprogram, så alle Bjørne kan overtage forskellige funktioner og ikke er fastlåst som fyrbøder, agterdæks- eller fordæksmand.

Vores tur til Hundested gav desværre ikke det forventede resultat. I den første uge var vejret ikke godt nok, og i den anden uge mistede vi 2 døgn på grund af at en ventil gik i stykker. Dvs. det hele blev en minus-forretning!

For Bjørnebanden betyder det: Det er magre tider og der skal spares! Vi vil helst ikke ende som museumsskib med ny kedel, funktionsdygtigt maskineri, men uden kul og uden mandskab.

Spareplanerne er klar, men de skal sættes i funktion, og det kan ikke gå stærkt nok.

Formanden har ordet

side 1

Teknisk koks

side 2

Sejlsæsonen 2022

side 3

Om en chartertur

side 3

To uger i Hundested

side 3

Kulprisens himmelflugt

side 6

Øresund på langs

side 6

De danske guldreserver

side 7

Bjørn sejler på lørdag!

Side 9

Afslutning af sæson 2022 den 4/9 side 9



"Black & White"

Vi blev bedt om at fyre til sikkerhedsventilerne åbnede efter 13 bar, under søfartstyrelsens operative syn 13/8. Vi blev godkendt, uden anmærkninger.

Vi havde planlagt en sponsorsejlad i uge 33. Sejladen måtte udskydes til bedre tider, forhåbentlig i 2023, i hvert fald vil vi samle penge til det.

Jeg beder alle Bjørne om at lave positiv propaganda for S/S Bjørn og Bjørnebanden.

Vi mangler medlemmer - med og uden faglig uddannelse - og helst nogle som presser vores gennemsnitsalder lidt ned.

Venlig hilsen
Formanden
Jochen har ordet.



Om lidt teknisk koks

Forventningerne var store da SS Bjørn skulle sejles hjem fra Gilleleje. Nu skulle der sejles.

Men allerede ved den første charter gik det ikke som planlagt. En askespredning med gæster langvejs fra. Der manglede et certifikat og så kunne vi ikke sejle.

Askespredningen blev gennemført med Bette Bjørn og alle var tilfredse.

Næste charter var nær gået i vasken. Da der om morgenen skulle fyres op, var ilden i styrbords kulbunker og ikke i fyret. Hurtigt blev der rigget brandpumpe op og ilden slukket. Årsagen var, at den fine nye

forvarmer, der var blevet tændt aftenen i forvejen var gået i udu, så den kogte tør for vand og glødede gennem skottet til kullene på den anden side.

Der blev derefter fyret op på sædvanlig vis og der kom tryk på kedlen og maskinen varmet op. Ved et check af vandstanden viste det sig at vandet ikke stod lige højt i begge sider. En adskillelse viste at de to kugler i de nye glas ikke var af rustfrit stål men ganske ordinært jern. Kuglerne kunne "hænge" og dermed vise fejl. Det blev rettet og der blev så sejlet en tur på sundet.

Henning Bek



Mogens arbejder med et meget varmt vandstandsglas

Sejlsæsonen 2022

Som sejlads betragtet har vi haft nogle fine ture, selv om det ikke gav overskud.

Vi har sejlet med turister den første søndag i måneden fra juni til september. Desuden flere charterturer og askespredninger, både for gamle bjørnemedlemmer og for fremmede. Eftermiddagen den 15/8 var det for Ole Hansen. Med Preben som skipper sejlede vi til Kronborg, hvor familien udførte ceremonien, hvorefter Bjørn lavede en cirkel rundt om stedet hvor asken var spredt. Det var fint, stille vejr. Dog fik vi en kort heftig solskinsbyge på tilbageturen, hvad der ikke gjorde noget, da alle sad i læ på agterdækket. Den 26/8 om aftenen havde vi endnu en askespredning for nogle fremmede fra Humlebæk. Tommy sejlede Bjørn sydpå. Vandet var totalt blankt og temperaturen omkring 25 grader om aftenen. Igen en fin tur, og familien syntes at være tilfredse med arrangementet..

Jan p.



En kort sommerbyge 15/8

Om en chartertur

50 år og 17 dage efter vi blev kærester; tur med S/S Bjørn

For 100 år siden -oktober 1922- stiftedes i Paris UIC; Union internationale des chemins de fer, eller på dansk Den internationale jernbaneunionen. Det var jo praktisk at gods- og personvogne havde de samme koblinger og bremsesystemer!., I 50 året for dette lavede man Interrail for unge mennesker i 1972; én måned med alle Europas tog for 500 kr! Nina og jeg var lige færdige med skolen og tog sådan en tur. Efter 38 tog-ture var vi på vej hjem til København, og Nina gav mig et smækkys! Den 6 august - 50 år og 17 dage efter dette-tog vi med 25 familiemedlemmer på en tur med Bjørnen. Alle - fra min 94 årige svigermor til den mindste 3-årige nød turen.

Søren C fyrbøder.



To uger i Hundested.

Bjørn sejlede to uger til Hundested for at tjene penge efter to års stilstand.

Sådan gik det desværre ikke!

Men for os der var med som besætning var det et sjovt, spændende men også anstrengende ophold.

Først turen fra Helsingør til Hundested. Afgang søndag den 17/7 kl.10. Vi havde 25 passagerer med, der glædede sig til en tur på 4-5 timer i dejligt solskin. Solen var der hele dagen, men det blæste kraftigt fra nordvest, og Bjørn er ikke bygget til åbent hav, fuldstændig rund i bunden, som den er. Frem til Gilleleje vippede den op og ned. Efter Gilleleje, hvor vi ændrede kurs rullede den fra side til side. Bjørn sejlede fint, selvom den opførte sig som en kvie der lige er sluppet på græs. Passagererne blev mere og mere

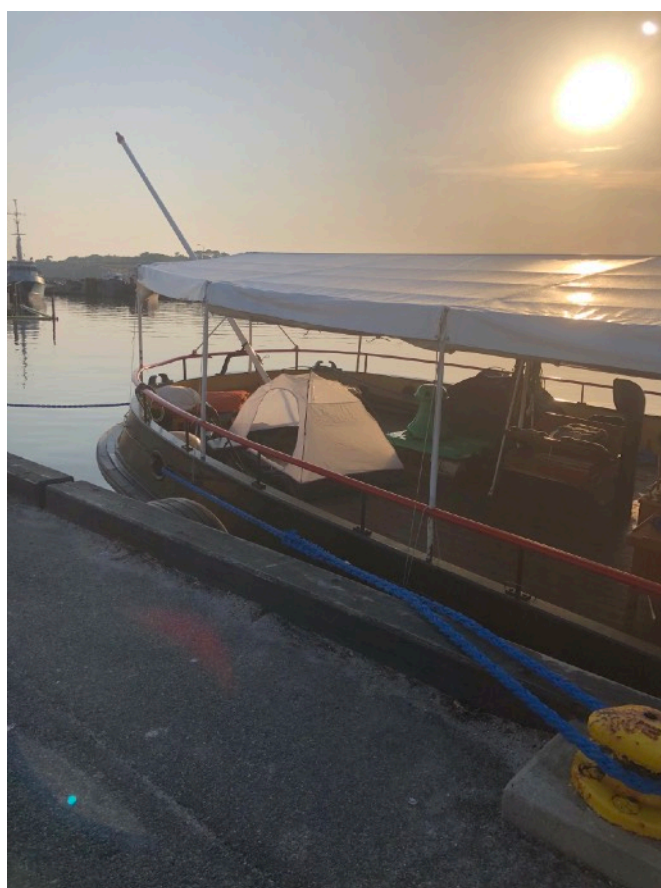
stille undervejs. Der var ikke meget salg i kabyssen efter Kronborg. Passagererne blev først grå, så hvide i ansigterne, undtagen nogle enkelte, der ikke lod sig mærke med Bjørns rullen. Alt var heldigvis surret fast, så intet skiftede ufrivilligt plads, undtagen da en af de få passagerer der ikke var søsyg, skulle hente en øl i køleskabet og pludselig stod med gryden med Børges sammenkogte ret til besætningen i favnen. De fleste passagerer søgte ud mod rælingen, hvor de holdt sig fast og gjorde hvad de var nød til at gøre. Det stod ikke meget bedre til med besætningen. Skipper blev søsyg og måtte gøre hvad han måtte gøre fra brodækket. Undertegnede blev søsyg. Fyrbøderne var uarbejdsdygtige. Her viste Søren Hansen sig sig som en ren helt. Ved at holde fast i skottet med den ene hånd, kunne han med den anden svinge skovlen og således ene mand holde dampen oppe. Det tog seks timer før vi var fremme. Anløb i Hundested var ikke helt ukompliceret, da vinden blæste os væk



Frisk sejlads mod Hundested

fra kajen, så efter et forgæves forsøg på at fortøje, måtte vi ud af havnehullet igen for et nyt forsøg, der heldigvis lykkedes.

Der er det gode ved søsyge, at når båden ligger stille, forsvinder den med det samme. Om aftenen efter den sammenkogte ret, måtte vi spule og skrubbe udvendig på lønningen. Der er sikkert mange af passagererne vi ikke ser igen efter den tur. Mandag i Hundested havde vi en sejlads hvor skibet var fyldt op, derefter gik det ned ad bakke, så vi måtte sejle med mere end halvtomt skib. De første dage var



Camping på Bjørn

hede bølge og vi regner med at folk hellere ville ligge på stranden end sejle. Vi havde nogle sejlads hvor vi var rimeligt fyldt op, men generelt manglede vi passagerer. At være på Bjørn uafbrudt i 14 dage er sjovt, men også anstrengende. Og om aftenen nød vi Børges gode mad. Overnatning kunne foregå i mandskabslukafet, eller som Peter K. og mig, i telt på agterdækket.

Mandag i anden uge blev det igen blæse vejr med store søer lige ind i havnen. Det ville ikke være nogen fornøjelsestur for nogen, så vi blev i havn. Det varede tirsdagen med. Onsdag var vi klar til at sejle, og



Lars med den defekte ventil

havde fyret op. Kl 12 manglede vi kun at åbne hoveddampventilen til maskinen. Alt på kedlen var nyt, undtagen denne 100 år gamle ventil. Den havde sat sig sig uhjælpeligt fast, og Mogens kunne ikke åbne den. Vi kunne ikke få damp til maskinen, og var nød til at aflyse en time før afgang. Der var temmelig mange passager tilmeldt og selvom vi aflyste på bookingplatformen, var de allerede begyndt at komme. De fik en gratis øl og en rundvisning og selv om de umiddelbart var ærgerlige var det ok.

Ventilen kunne først afmonteres når trykket var taget af kedlen og temperaturen faldet, så vi måtte lukke al den dejlige damp ud. Vi var heldige at Lars Bøllund. Havde en god kontakt til et maskinværksted i Solrød. Så Lars tog den afmonterede ventil med hjem om aftenen og afleverede den i Solrød kl. 6.30 næste morgen. Ved middagstid var den repareret og om eftermiddagen på plads igen, hvorefter opfyring kunne ske.

Det vil sige at vi mistede ialt fire sejldage i Hundested og vi havde faktisk en del bookinger de fire dage.

Lørdag sejlede vi. Vejret var fint og vi havde temmelig god belægning. En fin dag. Søndag gik det tilbage til Helsingør. Vejret var rigtig fint, med vinden ind agten. Vi havde næsten fuldt skib. Mange af passagererne skulle have været med en af de dage vi måtte aflyse. Men havde booket igen. Andre var med på deres tredje tur. Et par enkelte var ikke blevet afskrækket på turen op, og var med igen. Denne gang var vi fremme som planlagt, efter en tur der kunne minde om et krydstogt i Middelhavet.

Sammenlagt var turen en god, men anstrengende oplevelse. Men hvor det plejer at være her vi tjener penge til Bjørn, var det denne gang en underskudsforretning. Både på grund manglende passagerer, fire dages aflysninger, og værst: De vanvittigt høje kulpriser i år.

Jan P.



Ingen damp. Skibet vendes med håndkraft og ankerspillet



Der kan være køligt på agterdækket om aftenen

Kulprisens himmelflugt.

Gennem 2021 og 2022 er kulpriserne steget fire gange; se graf herunder. Den viste pris er incl. alle afgifter og moms. På Bjørnen betaler vi ikke moms og får også refunderet nogle af forurenings-afgifterne, så vi ender med at betale ca. 30% mindre end den viste pris.



Øresund på langs

Øresund på langs blev afholdt lørdag den 13. august i det mest fantastiske sommervejr.

Hele 43 træskibe fra smukkejoller til tremastede skonnerter som Helsingørs ZAR var tilmeldt og de blev skudt igang til tiden fra Svanemøllehavnen.

Men ak - der var absolut ingen vind overhovedet, så da skibene efter flere timers forsøg ikke engang var nået til Skovshoved Havn, blev sejladsen aflyst og skibene kom for motor eller blev slæbt til Helsingør af andre større fartøjer.

Om aftenen var der fest for alle deltagere i HAL 16 (Lige knap 200 personer) med helstegt pattegris med diverse tilbehør, taler, livebands og der blev danset til den lyse morgen.

Bjørns rolle var, at vi havde åbent hus for alle interesserede. Vi var nødt til at ligge ved Ydermolen, pga. snarlig opfyring, hvad vi jo ikke må på vores faste plads. I løbet af dagen kom en del mennesker der ville se skibene komme ind. 15.30, da vi var sat til at have åbent hus var det dog tyndet ud. Men vi havde nogle enkelte, meget interesserede besøgende. Bl.a. en franskmænd, der praktisk talt kun kunne fransk, men ved hjælp af google translate og lidt tysk/engelsk, fik han en rundvisning han var glad for. Vi fik også besøg af en smukkejolle med unge mennesker fra museet, der havde en dram med til os der var ombord. Også de var meget interesserede i Bjørn.

Lise / Jan p.





Masser af træskibe i havnen



Fint besøg på Bjørn



Smakkejolle i Snekkersten



Smakkejolle og ingen vind

Danmarks guldreserver

Nationalbanken frygtede tyskerne i 1938.

I 1930'erne var Nationalbanken bekymret for den danske guldbeholdning. Man ville beskytte gullet tyveri fra Tyskland, men samtidig ikke provokere Tyskland ved officielt at omtale sikringen.

Nationalbankens direktion får regeringen til at diskutere sikringen, September 1938. Det undersøges om gullet f.eks. kan deponeres i Sverige, selvom lov fra 1931 forbød udførsel af gullet!

I april 1939 er alt planlagt til mindste detalje; der er hemmeligt møde i Stockholm mellem Danmarks Nationalbank Sveriges Riksbank og Norges Bank - uden referat. Nationalbanken har pakket 1100 guldbarrer á 12,5 kg i 275 kasser.

24 april ansøger Nationalbanken Handelsministeriet om lov til at udføre guld for 31 mill. Kr. Der var dog for 68 mill kr, lidt under 1% af det årlige bruttonationalprodukt. Samme dag(!) gives tilladelsen. Nationalbanken spørger et forsikringselskab hvad

transportforsikring vil koste. Svar fra forsikringselskabet samme dag; alt er aftalt mundtligt, uden belastende referater!

25 april 1939 Gulbarrerne overføres til 11 lastbiler kl. 3.00 de afgår med en politimand i første og sidste vogn kl. 5.00. På Postbanegården er to svenske togvogne med svenske postarbejdere klar til at hjælpe med de 1100 guldbarrer. Kl. 8.45 rullede toget ud af Hovedbanegården via Helsingør til Stockholm. 26 april 1939 ringer direktøren for Riksbanken til sin danske kollega og fortæller at guldet er godt deponeret. Alt var gået efter planen, ingen

havde opdaget noget eller stillet ubehagelige spørgsmål!

Den 2. maj gentog historien sig, nu blot vedrørende 7,3 tons tyske guldmønter til værdi af 18 mill kr (0.5 mia i dag). Denne gang gik toget til Oslo og Norges Bank.

1. september 1939 er 2. verdenskrig i gang. Få dage før: polsk guld med lastbil til Constanta i Rumænien => eng fragskib S/S Econe => Istanbul => Beirut => franske skibe, til Frankrig => Banque de France => UK, Bank of England !

Disse skibe transporterede Nordens guld -fra Bergen til New York, november 1939 - marts 1940



↑ to af disse otte skibe blev sænket under krigen ↑

Skandinaviens og Finlands guld sejles til USA 1939-1940

Danmark, Sverige, Finland og Norge ville nu sikre landenes ialt 100 tons guld i Federal Reserve bank, New York. Det afgik november 1939 - marts 1940 med otte skibe fra Bergen, Skandinaviens vigtigste havn til oversøisk transport. Fragtrater og forsikringspræmier var steget. Tyske ubåde havde allerede i september sænket fire svenske, tre norske, to finske, to engelske og ét dansk skib.

I Bergen ventede 40-50 skibe på afgang i en konvoj. Tyskerne aflyttede skibsradioer som hjælp til angreb, derfor

Bjørn sejler på lørdag

Bjørn, og mange andre skibe sejler mellem kl.10 og 12 i Helsingør Gadekær. Lørdag den 3/9.

Afslutning af sæson 2022

På søndag den 4/9 kl.14 sejler Bjørn sæsonens sidste tur.

Der vil være farvel til sejlsæsonen 2022 på agterdækket når vi er i havn kl.15.30.

Det vil være rart at se alle Bjørne, der har mulighed for det.

kommunikerede skibene i konvojerne udelukkende med lyssignaler.

Guldet hjem 1950, til England i 1951 på grund af frygt for Sovjetunionen.

Det Danske Guld var hjemme igen i 1950, men allerede i 1951 overføres det til London på grund af frygt for Sovjetunionen. Der ligger det stadig; Boris Johnson er åbenbart ikke så farlig som Hitler og Stalin.

Kilde: Henrik Denta: Guld og Bedrag. Gads Forlag 2015.

Søren C.



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