

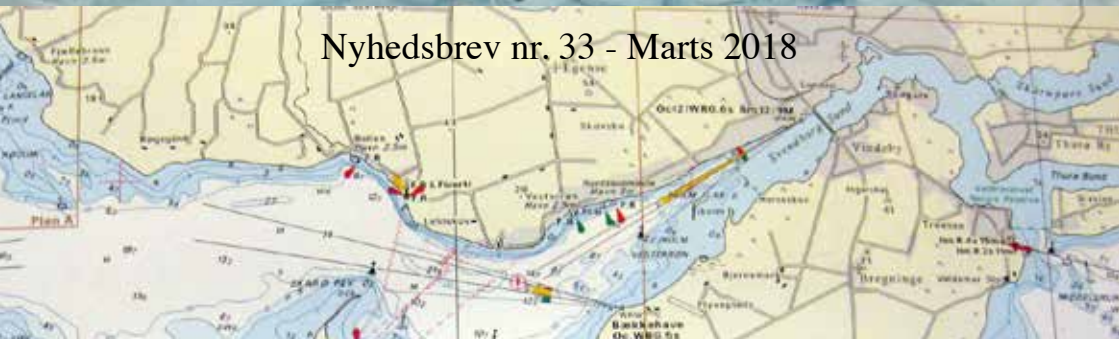
Efterretning for Søfarende  
**Caroline S. af Svendborg**

Indkaldelse til generalforsamling 2018 - Se side 3

Caroline S ud for Horneland på vej til Haderslev - akvarel af arkitekt Ulrik Storm, Hellerup



Nyhedsbrev nr. 33 - Marts 2018



# FORMANDENS KLUMME

Så gik igen et år med stor aktivitet for for både skib og besætninger. Et år præget af både travlhed og nogle økonomiske problemer.

Som i vil erindre startede vi året med reparationsregninger på knap en million hvoraf vi selv kunne dække ca. det halve. Den anden halvdel fik vi henstand med således at vi kunne betale i takt med at vi i løbet af året sejlede fragter hjem.

Det gik nok bedre end man kunne forvente, da sæsonen sluttede i oktober skyldte vi således kun kr. 135000 væk.

Ved årets udgang skyldte vi stadig ca. 35000, som dog nu er betalt ved at anmode vore sponsorer om at betale kontingentet allerede i januar.

Summa summarum vor gæld er i skrivende stund betalt til gengæld er vor kontant beholdning ikke eksisterende.

Vi siger stor tak til de sponsorer og enkelt personer som beredvilligt indbetalte det nye års kontingent i begyndelsen af januar.

I lyset af ovenstående så er det regnskab vi kan præsentere ved årets general forsamling noget deprimerende og må animere til at vi i 2018 får et år uden uheld, hvor vi kan få rettet økonomien op, specielt når vi står overfor et hovedsyn med skæringsdato medio september.

Kontingent indbetalingen i 2017 gik desværre noget trægt og efter 3 rykkere måtte vi til sidst slette medlemmer. Medlemstallet er per 1. januar 472 enkelt medlemmer og sponsorer.

Skibets beskæftigelse i 2017 med fiskefoder sejladserne - 35 rejser - var den bærende indtægtskilde, hvortil kommer ca 35 weekend arrangementer, og må betragtes som fuld beskæftigelse

Af weekend arrangementerne skal specielt nævnes SHANTYFESTIVALEN i Struer

hvor vi på bedste vis deltog med både skib og kor. Også vor egen KORFESTIVAL i Svendborg blev en succes med ca 350 deltagere og ikke at forglemme et overskud på kr. 15000.

Som meddelt tidligere måtte formanden midt på året melde ud at administrationen med arrangementer, møder og bemanning havde nået et niveau hvor formanden ikke fandt at han alene kunne fortsætte med alle opgaver, hvilket der i bestyrelsen var fuld forståelse for hvorefter det besluttedes at gruppere samtlige arbejdsopgaver og lade hvert bestyrelses medlem varetage de opgaver der med rimelighed lå inden for den enkelte kompetencer. især mangler et bestyrelses medlem der kan påtage sig ansvaret for skibets maskineri og lede mandagsholdets reparations arbejde.

Strand Nielsen at overtage de tunge opgaver med bemanning, og som redaktør af bladet "Efterretninger for Søfarende."

Begge tiltag er iværksat og specielt Niels Strands overtagelse af bemanning er blevet godt modtaget og det af Niels oprettede program hvor man selv kan melde sig synes at passe de fleste.

Fordelingen af opgaver blandt bestyrelses medlemmerne synes også at virke, der er dog et par opgaver som ikke passer på de nuværende bestyrelses medlemmer. Dette må tages op på den kommende general forsamling.

Blandt andet har vi ingen som har kompetancer til at påtage sig det overordnede ansvar for maskinen.

Lad mod slutte dette indlæg ved at udtrykke en stor tak til alle dem som på en eller anden måde har gjort en indsats for Caroline S og til alle vore sponsorer uden hvis støtte vi i specielt i det forgangne år ville have haft problemer.

*Formanden, 21. feb 2018, jhf*

# Generalforsamling 2018

Der indkaldes til GENERALFORSAMLING I Foreningen Caroline S.

**Tirsdag den 24. april, 2018 Kl. 19.00**

I Svendborg Marineforenings lokaler, Færgevej 5

Dagsorden ifølge vedtægter:

- Valg af dirigent.
- Formandens beretning.
- Fremlæggelse af revideret regnskab.
- Beslutning om anvendelse af overskud eller dækning af tab.
- Fastsættelse af kontingent.
- Valg af formand.
- Valg af bestyrelse og suppleanter.
- Valg af Revisor.
- Indkomne forslag
- Eventuelt

Forslag til behandling skal være bestyrelsen i hænde senest 10 april. Efter generalforsamlingen er foreningen vært et kaffebord/sandwich. HUSK AT BETALE KONTINGENT KR. 250,- SENEST INDEN GENERALFORSAMLINGEN MEN GERNE TIDLIGERE PÅ KONTO: 0815 - 0000278793

Februar 2018  
Bestyrelsen.



# Af skrot er du kommet...

Af Niels Strand

Carolinerne og Carolinerfolket var, uden overdrivelse, bærende elementer i dansk industri i efterkrigstidens genopbygningsår. Udviklingen byggede på et sammenkog af småskibe, coaster-søfolk, skrotindsamlere, Det Danske Stålvalseværk, havnen i Frederiksværk, Marstal og H.C. Christensens Stålskibsværft. Det hele hang integreret sammen i et nærmest selv bærende univers, der var af afgørende betydning for skibsbygningsvirksomheden i Danmark. Småskibene transporterede metalskrot, der var nødvendigt råmateriale, fra danske provinshavne til valseværkets smelteovne og returnerede med færdige stålprodukter til danske grossister, og i særdeleshed med plader til de danske, svenske og norske skibsværfter, hvis aktivitet ellers var afhængig af datidens begrænsede leverancer fra England og fra nordeuropæiske stålproducenter. Uden skrot - ingen skibsbygning - ingen Carolinere. De blev, populært sagt, bygget af det skrot, de selv transporterede til Frederiksværk. De 23 skibe, der byggedes i årene 1951-59 til modernisering af Danmarks indenrigsflåde, blev en succes ud over al forventning - en win-win for alle implicerede interessenter.

Det var nu helt andre skibstyper, der tog den første tårn i skrot- og stålfarten efter Anden Verdenskrigs afslutning. En armada af småskibe var i fast fart på Frederiksværk med skrot og råjern - små motorsejlere, aldersstegne sejlskibe med hjælpemotor, jagter, tjalker, loggere, gamle hollandske jernskibe - typisk med lastindtag på omkring 150 tons og ofte

bygget helt tilbage ved århundredets begyndelse. Alt, hvad der kunne flyde ind i Isefjorden, blev taget i anvendelse, indledningsvis. Først fra 1956-57 holdt Carolinerne deres indtog i fast fart med skrot til Frederiksværk. Ind til da deltog de kun på spot-basis. Rederne var grundlæggende tilbageholdende. Fast fart med skrot betød en form for stavnsbinding. Var man først i suppedasen, kom man ikke ud af den igen. Skrot lod sig vanskeligt kombinere med finere ladningsarter. Skrot kunne til gengæld blive den sikre beskæftigelse, om end til en jævn basis-fragt. Men, tilstrækkeligt til at holde liv i de små coastere. Hvis en reder evnede at finde kombinérbar returlast, var det glasuren på lagkagen.

Nok var Carolinerne en betydelig modernisering af småskibsflåden, men vilkårene for besætningerne i skrotskibene fulgte ikke helt med tidens teknologiske udvikling. Økonomien rakte ikke til moderne navigationsmidler. Gyro, radar, selvstyrer var uopnåelige forbedringer. Og, spritkompasset var til dels uanvendeligt på grund af kraftig deviation. Der måtte navigeres efter bedste bestik og helst med kending af land. Lastningen foregik godt nok med kajkran, men besætningen skulle selv lempe lasten med håndkraft. Anno 2018 er CAROLINE S, som noget selvfølgelig, udstyret med alskens tidssvarende hjælpemidler til navigation, men søfolkene må stadigvæk stille deres personlige fysiske ressourcer til disposition, når der skal slæbes lugedæksler og lastes fiskefoder.

Da Frederiksværk-farten kulminerede omkring 1990, var 12 mindre coastere i fast

fart, inklusive fire Carolinere. Heraf var kun JANE (nu CAROLINE S) ikke blevet forlænget. De øvrige lasteevne var øget fra 240 tons til 290/320 tons, som dog snart efter skulle vise sig transportøkonomisk utilstrækkelig. Småskibene i skrotfart var på vej ud samtidig med, at stålvalseværkets produktion blev omlagt fra skrot-baseret fremstilling af stål til rulning af stål baseret på importerede steel-slabs. Alligevel har skrotfarten overlevet, men i et helt andet logistikmønster med transport i større coastere. Nutidens "Carolinere" laster 2.000 tons skrot. Der bliver sta-





digvæk indsamlet skrot, som transporteres fra større danske havne til H.J. Hansens Genindvindingsindustri i Odense, der årligt omsætter omkring 500.000 tons. Efter sortering eksporteres skrotprodukterne i oceangående bulk-carriers via havnen i Lindø til oversøiske destinationer.

Et navn, der synonymt tegner skrotfartens udvikling, er ROUSING. Carsten Rousing har været med hele vejen fra dreng og bestemand i "vores skib". Tre år på karrierelederen i JANE ledte efter navigationsskolen til andele i, og fører af, mindre motorskibe; siden til ejerskab af 340-tonneren PALMYRA, der blev den første ANN ROUSING; dernæst til ejerskab af Carolineren DORA,

der blev til SARAH ROUSING og indgangen til en rederinæring med skibe, der voksede i størrelse i trit med tidens behov. Nu er ANN ROUSING på 2.550 TDW det typiske skrotskib og Carolinerens afløser. Skrotfarten har ændret sig. Carolinerne er udkonkurreret, men skibene og Carolinerfolkets betydning for udviklingen i dansk industri og skibsfart står for evigt mejslet i historien.

I Hanne Poulsens fine skrift "Jern og skrot, skibe og skippere", skrevet til Museet for Søfart, kan man detaljeret læse om hele udviklingen i dansk stålindustri, om skibene og, ikke mindst, om de karismatiske skippere, der sammen med deres skibe tog førerskabet og slæbet, og fandt en livslang levevej i skrot.

Søg på: <http://mfs.dk/wp-content/uploads/2016/05/HannePoulsenJernogskrotskibe>



## Planlagte aktiviteter 2018

### Caroline Arrangementer booked d. 16. februar

12 Maj.	Jørgen Krebs Konfirmatipnstur.	23 Juni.	Skt. Hanstur
20 Maj.	Jørgen Lundsgaard Pinsetur.	30.6-1 Juli.	Frederiksens Familietur
25 Maj.	Henrik Lemke dagsejlds.	13 Juli.	Frokostklubben.
31. Maj.	Nordic Marine Golfturn Ærøskøbing	18-22 Juli.	Eventuelt Esbjerg Shanty Festival.
02 Juni.	Strand Nielsen frokost arrangement til Drejø.	11. Aug.	Human Data heldags- tur på Sundet.
09 Juni.	Finn Markussen Golfarrangement.	18 Aug.	Bryllups arrangement Ærøskøbing.
16 Juni.	Kis's Frisør familie dagtur.	01 Sept.	Berit golfvenner på tur.

#### SPONSOR ARRANGEMENTER

Vi gentager, at vore sponsorer har ret til et endags arrangement med indtil 12 deltagere, hvor skibets drift er gratis. Der betales kun for fortæring og drikkevarer.

RET TIL ÆNDRINGER FORBEHOLDSES

## Prisliste 2018

Følgende priser er gældende for 2018.

Sejltimer: kr. 600,- Per time .

Liggetimer i fremmed havn ; kr. 200.

Måltider efter tilbud.

Drikkevarer:

Fadøl kr. 40/0,4 liter

Rød/Hvidvin kr. 100.-

pr. flaske. Kr. 20 pr. glas

Bitter kr. 15.-

Vand kr. 15.-

Sejltimer for sponsorer er gratis.

Max Antal gæster ombord 12.

Morgencomplet, frokost og aftensmåltid leveres efter aftale.

Drikkevarer skal købes ombord.

RET TIL ÆNDRINGER FORBEHOLDSES

# Hvem er vore gæstesejlere?

Ture med gæster - og vel at bemærke betalende gæster - fyldte meget i skibets kalender i 2017. Alle weekends var stort set besatte. Caroline var kontinuerligt at spotte i farvandet syd for Fyn. Fraregnet turene med sponsorer, havde vi omkring 35 arrangementer med gæster til vands eller under land. Den store efterspørgsel er naturligvis både velkommen og kærkommen, selv om den ikke levner den gamle MaK megen hvile ind i mellem fragtsejladserne, og så er bemanningen udfordret. Vi klarede det hele ved fælles hjælp og forståelse. Ud fra gæsternes feedback ved vi, at vore kunder fik ubestridt gode erindringer med sig i land efter timerne ombord.

Hvem er det så, der drages af skibet? Ikke sjældent er det gengangere, der har en årlig Caroline-tur som fast tradition.

Seks medlemmer i besætnings-puljen lejede skibet til en familietur. Nogle klarede selv sejladserne eller sammenstykkede deres egen besætning. Det letter bemandings-

chefens arbejde. Skibet er midtpunkt for adskillige traditionsture, så som Lundsgaards pinsetur, Svendborg Marineforenings sommerudflugt og flere lokalfirmaers golf-ture til Ærø. Pressen har smag for Caroline. Et af landets store blad huse er at finde blandt de tilbagevendende brugere.

Arrangørerne bag Svendborgs årlige filmfestival, "Svend Pris", holdt præsentation af tv-serien om Radio Merkur i Lundeborg havn - om bord i skibet, der jo spillede hovedrollen i serien forklædt som M/S CHEETAH under Panama-flag. Vore genboer på havnefronten, etableringerne, "Svendborgsund" og "Hotel Ærø", gjorde brug af Caroline til søværts adspredelse for deres venner.

En børnefødselsdag var tilrettelagt som en sørejse fra Marstal til Svendborg. Ungerne tog færgen hjem til Ærø. Et kendt københavnsk smykkefirma fejrede 50-års jubilæum for medarbejderne med et sund-cruise i forrygende efterårsvejr. Af mere eksotisk

karakter var en meget lang, og meget lystig tur til Årøsund, hvor gæsterne lod sig frokostbeværte på det stedlige badhotel. En ekstra god dag med højt brændstofforbrug i alle henseender. I samme underholdningskategori - en polterabend i lastrummet med vovet indslag med bar kvindehud og kulørte lamper. I den alvorlige afdeling - en enkelt bisættelse i sundet.

Vinteren bød ikke kun på den altid populære havnerundfart med julemanden i december. Flere lystfiskerselskaber trodsede det sure vejr og stod til søs med grej og store forventninger. Eller var de måske mere tiltrukket af kabyssens gule ærter end af den sparsomme fiskebestand i Svendborgsund? Der findes mange gode anledninger til anvendelse af skibet, der promoverer sig selv blot ved at være CAROLINE S af Svendborg.



## Foto konkurrence 2018

Der bliver taget mange fotos om bord i Caroline. Ikke alle kommer til redaktionens kendskab. Vi vil rigtig gerne se så mange som muligt, og vi vil til gengæld præmiere de bedste motiver.

Alle er hermed opfordret til at indsende til besse43@yahoo.com eller til nielsstrand@gmail.com så mange optagelser og så hyppigt, som I lyster i tre forskellige kategorier:

- 1) Situationer med besætningen
- 2) Situationer med gæster
- 3) Caroline S og verden omkring skibet

Ikke-medlemmer kan også deltage. Vinderfotos præsenteres i næste udgave af dette blad. Sidste frist for indsendelse er 15. september 2018. Husk navn og dato - og gerne en kommentar til fotoet.



# Nyt fra mandagsholdet

Caroline har været travlt beskæftiget i efteråret 2017, hvorfor hun sent kom til at ligge stille i en længere periode, således at mandagsholdet kunne komme i gang med nogle af de planlagte motor vedligehold, som i det daglige ikke kunne lade sig gøre grundet Caroline S skulle være sejlklar, her sidst i 2017 og begyndelsen af 2018 hvor der har været tale om typisk sponsor/fiske ture.

Da vinteren så småt begyndte at sætte ind, var det vigtig at vi havde varme i apteringen samt naturligvis på motoren, således at vi kunne undgå mulige frostskafer. Hvorfor vort oliefyr fik en overhaling, med check af brændkammer, olie dyse, tænd elektroder og luft swirl med mere. I samme øje med blev spjældet i motorens ferskvands kølesystemet overhalet (spjældet sørger for at kølevandet ledes igennem en varmeveksler, hvor det bliver opvarmet af centralvarme vandet). Det er i øvrigt meget vigtigt at dette spjæld åbnes under motor drift!

Vi har længe døjet med en underlig banke lyd fra motoren, lyden syntes at ændre karakter fra "kold" til drift varm motor, der er mange teorier og meninger omkring hvor lyden stammer fra, dog er der udbred accept om at lyden syntes at stamme fra den forreste cylinder (Cyl. # 4) hvilke har givet anledning til inspektion i motorens krumtap hus, herunder check af spillerum i krumtap lejerne, dog uden at der er blevet fundet noget udsædvanligt, ovennævnte har ligeledes givet anledning til at adskille såvel udstødnings og indsugnings ventiler for inspektion uden dog at finde nogen fejl ved disse. Begge ventiler blev renoveret med slibning af ventil spindler, hvor vi meget venligt fra P&S lånte deres ventil spindel slibe maskine, for herefter at "lappe" ventil spindel og

ventilhus sammen, ligeledes blev brændstof ventilen testet for korrekt åbnings tryk og spray-profil. Udstødnings ventil for cylinder # 1 er ligeledes blevet overhalet. I skrivende stund genstår at justerer alle udstødnings- og indsugnings ventiler.

Gennem det sidste halve årstid har vi set en øget kølevands lækage mellem topstykker og motor blok, uden dette dog på nogen måde har været alvorligt, dog mere udbredt når motoren ikke var drift varm, et gammelt "mester råd" var at tilsætte kanel til kølevandet som så skulle tætnede disse små lækager. Hvilke blev gjort og også havde en positiv effekt, det blev dog besluttet at vi ville efterspænde alle topdæksel tappe når tiden kunne afses til dette, nu er alle dæksel bolte blevet efterspændt med moment nøgle (således at alle tappe er ens spændt). Moment nøglen som vi lånte hos P&S er en "net" sag på vel cirka 20 kg og omkring godt 1.5 meter lang, så det krævet lidt behendighed at få plads til moment nøglen for diverse rør, lejder, regulatoraksel og aftræks rør med mere, lige som der skulle to voksne mænd til at trække momentet.

Et af vor "smertens børn" hydrofor pumpen, en pumpe som pumper fersk vand op på en forbrugs tank, hvorved der opstår en luftpudder som derved tryksætter vand tanken, tjener som en forsyning af tryksat vand. Der ved opnås et tryk i vandrørene, der vil variere mellem indstillede tryk for pumpen til og fra. Det betyder, at pumpen ikke starter hver gang en vandhaner åbnes. Denne hydrofor pumpe havde i længer tid lækker vand fra pak-dåsen, det havde ikke været muligt at spænde pak-dåsen da der var store tæring og kalk aflejringer der havde ligeledes været problemer med pressostaten

for selv samme pumpe. Da dette er medvirkende til at kabyssen kan lave kaffe og mad er det selvsagt en ganske vigtig pumpe.

Vi havde en ekstra pumpe ombord dog var denne mindst lige så gammel som den der var i funktion, men Jens havde haft nogle af pumpehusets samt jævnstrøms motorens dele under kyndig reparation, hjemme i værkstedet, så ved at adskille pumpen og bruge de bedste dele fra hver pumpe fik vi liv i en renoveret hydrofor pumpe som ved samme lejlighed fik en anden brugt men virksom pressostat monteret, sidst nævnte på et mere tilgængeligt sted. Sveden blev tørret af panden for nu var der igen mulighed for kaffe og mad.

Maskinrummet har fået en "ansigts løftning" Ib har svunget pensler og malerrulle og det gælder hele farvepaletten, således at diverse rør, tanke og ventil håndhjul nu har deres korrekte farve iht. gældende farve kode. Det har dog ligeledes givet anledning til at nogle af os har skiftet hår farve.

På "to do listen" for vinterens overhal, stå der også at vi skal åbne og overhale/rene

ferskvand og smøreolie kølerne inden sæson start, herunder eventuelt udskiftning af zink anoder.

I efteråret modtog vi nogle reservedele fra firmaet Rovsing, her er tal om to (2) Lister motorer, den ene skulle være overhalet og i orden, men har stået opmagasineret en hel del år efterfølgende, den anden i en mindre god tilstand med manglende dele, dog kan det ikke udelukkes at der kan bruges nogle dele som reservedele. Sidst men ikke mindst modtog vi en del MAK udstødnings og indsugnings ventiler dog er disse meget medtaget af rust og bærer præg af at havde stået urørt hen i gennem mange år. Vi har sat alt på lager og vil fremadrettet se hvilke dele vi eventuelt kag gøre brug af til Caroline eller anden steds.

Om cirka 3-4 uger kan vi efter en vellykket test kørsel vel slå stand-by i maskinen, der skal lyde en kæmpe tak til alle som har givet et nap med til at få maskinrum klar til endnu en sæson, dette gælder ikke kun med hensyn til det fysiske arbejde men også for alle de gode faglige og tekniske løsninger til gavn og glæde for Caroline S.





# Poul Rasmussen

Afboet efter afdøde, tidligere medlem af foreningen, Poul Rasmussen, blev CAROLINE S i 2014 betænkt med et anseligt beløb, der var øremærket uforudsete udgifter. Denne forudseenhed skulle vise sig at blive en kærtkommen økonomisk hjælp i forbindelse med de store havari- og reparationsudgifter i 2016. Bidragyderen var meget interesseret i

Caroline-projektet og var altid nærværende ved foreningens og korets arrangementer. Pouls liv og virke i den maritime verden er en historie værd. Den historie nedskrev han selv til Marstal Søfartsmuseum, som han også var mæcen for. Med museets og familien Rasmussens samtykke gengives hermed dette selvbiografiske erindringsstykke.

## En Marstallerdrengs Livshistorie

*Af Poul Rasmussen*

Jeg er født i Marstal 1928 som næstnyngste barn i en børneflokk på ni. Det var året før det store krak på Wall Street i New York og i min barndom i mellemkrigsårene var der stor arbejdsløshed og generelt ikke mange penge blandt folk, men vi gik nu aldrig sultne i seng. Det var også den gang hvor man stadig havde toppede brosten og åbne kloakker, der blev tømt regelmæssigt af kloakrenseren, der kom rundt med sin lille kassevogn, trukket af en islænder hest. Det var også i den periode hvor mange folk skiftede fra petroleumslamper, til elektrisk lys, og fik anskaffet deres første radio. Jeg startede i Kommuneskolen i 1935 efter at have gået et år i Pogeskolen (den tids børnehave).

Vores opvækst i mellemkrigsårene blev stærkt præget af livet på en mindre ø med dens mange tilbud på fritidsbeskæftigelser. Som drenge færdedes vi dagligt på havnen og blev hurtigt fortrolige med vandet, og lærte at sejle en båd, enten det var med årer eller sejl. Selv ejede jeg en lille og meget gammel skydepram, som jeg havde købt for en femmer, og snart fik jeg min mor til at sy sejl af et gammelt lagen, og så var jeg skibsreder. I vores fantasiverden gjorde vi anløbsbroer i Marstal Havn til storbyer som Hamburg, London, og New York, og vores

joller og sejlbåde blev befragtet med fantasilaster mellem disse havne. Vi udfærdigede oven i købet primitive certepartier og manifeste og betalte fragter med pengesedler, vi selv havde lavet. Alt dette foregik ud fra et dækshus fra tremasteren Frida som skibsbygmester Erik Eriksen havde givet os lov til at bruge, blot vi lovede ikke at tænde bål derinde. Denne form for leg fik startet min store interesse for skibsfart.

Den anden Verdenskrig satte sit præg på Marstal, mere end nogen anden by i Danmark, idet næsten hundrede søfolk mistede livet som følge af krigen. Selv mistede jeg en bror, der omkom efter torpedering nord for Skotland.

Det var også tiden med de strenge isvintre, hvor øen i lange perioder kun havde forbindelse med omverdenen over isen, og jeg husker mangan en nat som blev tilbragt i en dertil bygget is-hytte udenfor Kommunkontoret, for at man kunne være blandt de heldige som næste morgen fik udleveret en kupon, der gav ret til indkøb af en hektoliter koks, fra det lokale gasværk, og som blandet op med gode tørv fra Jylland, skulle række til en uges opvarmning i en kakkelovn, der oven i købet skulle opvarme hele huset.

Som dreng under krigen havde jeg byplads

efter skoletid hos guldsmed Hinsch, til den formidable løn af 50 øre om ugen, men da dette arbejde tog mindre end en time, var der god mulighed for at tjene betydeligt mere ved at hjælpe fiskerne på havnen, med at klargøre deres fiskegrejer til krogefiskeri efter torsk i Østersøen.

Jeg var glad for at gå i skole, og klarede mig godt gennem Mellem- og Realskolen, som jeg var færdig med i april 1945. Min hu stod til søen, men da jeg var nærsynet var der ikke rigtig nogen fremtid i at sejle til søs. Jeg ville have noget at gøre med vandet, og så forsøgte jeg med en læreplads, hos en af de lokale skibsmæglere, men der var ingen læreplads, og så blev det Toldvæsenet, for det smagte da af vand. Jeg skulle starte 1. september 1945, så jeg skulle have noget at rive i mellemtiden, og jeg tog hyre hos brødrene Skov, der drev ålefiskeri i farvandet uden for Marstal. Jeg startede i Toldvæsenet til en gage af kr. 90.00 om måneden, men arbejdet var for rutinemæssigt for mig, og opgaver, hvor man selv skulle tage stilling og ansvar, var der ikke mange af. Jeg var også nervøs for at skulle blive udstationeret til en by som Viborg eller Tønder, langt væk fra vandet, så derfor efter mindre end to år, tog jeg den store beslutning, og skrev til de største rederier i København, om en stilling. Jeg hørte hurtigt fra DFDS, at de kunne bruge mig, men som i Staten lagde de hele min fremtid hos dem ned på et stykke papir, så der var heller ingen udfordringer der. Et par af de andre rederier beklagede at de ikke kunne tilbyde noget, men hos A P Møller var der bid. De ville gerne have en samtale med mig, når jeg kom til København. Nu var København ikke et sted jeg rejste til hver uge eller måned, jeg havde kun været der en gang i mit liv, men jeg mente, at der måtte handles hurtigt. Jeg tog en uge fri og henvendte mig til skipper Knud Madsen på paketten, der hver mandag sejlede til Nyhavn, via Fejø og Femø, om jeg kunne arbejde mig til en fri passage.

Efter samtale med hr Georg Andersen, der dengang også fungerede som personalechef, blev jeg antaget til start 1. september 1947. Tilbage i Marstal måtte jeg fortælle toldforvalter Schou Jørgensen om min beslutning, og jeg husker at han udtalte De er en modig mand Rasmussen. Fire år senere mødte jeg ham på gaden i København, hvor jeg lige havde været i Rederiforeningen for at blive vaccineret, inden jeg skulle til Bangkok, og hvor han nok ville indrømme, at jeg havde truffet det rigtige valg. Jeg startede med en månedsløn på 150 kroner, og det var ikke tilstrækkeligt, til at betale for værelse og kost, så det første år boede jeg hos min søster og svoger, indtil Ejner Grønne kom til København, for at gå på Maskinmesterskolen. Vi delte så et værelse med kost på et pensionat på Østerbro, og kunne lige få det til at løbe rundt, ved at sende vasketøj hjem til Marstal, og så ellers begrænse lomme-penge til 15/20 kroner om måneden. Rederiet A P Møller havde mistet over halvdelen af deres flåde under krigen, og i 1947 bestod flåden af omkring en snes skibe, mest gamle dampskibe, plus fire Hansaskibe, og et par nybygninger, Leise og Sally Mærsk. Dertil kom fire C1A skibe og to Libertyskibe. Jeg startede i Rederiets Maskininspektion som dengang tog sig af alt det tekniske inkl. nybygninger, samt alle mandskabsforhold. Vi var ikke mange mennesker i rederiet (ca.60) så der var rig lejlighed til at lære noget indenfor flere områder. Efter halvandet år blev jeg overflyttet til tankskibsafdelingen, der tog sig af befragtning af rederiets tankskibe. I Juli 1950 blev jeg indkaldt til militærtjeneste i Marinen, Rekruttiden blev aftjent i Arresødallejren, og resten af tjenestetiden ved Kystflådens Meldecentral på Holmen. Hjemsendt i juni 1951, og efter fem måneder i proviantafdelingen med gennemgang af skibenes kostregnskaber blev jeg i november 1951 udsendt til Bangkok, hvor vi netop var ved at åbne eget kontor. Bangkok

for 55 år siden var meget anderledes end i dag. Der var ingen højhuse eller asfalterede veje og byen og tilværelsen derude dengang var som man havde læst det i Kiplings romaner om livet i troperne. Dengang var ØK det dominerende firma og Mærsk "the under-dog". Vi havde imidlertid skaffet os en stor kontrakt for næsen af ØK, med transport af jernbanemateriel fra Japan. Mit arbejde bestod mest af at tilrettelægge og overse skibenes ekspeditioner. Dengang var det ikke muligt for større skibe at gå direkte til Bangkok, og de måtte først lægtres for en del af lasten, i munden af den flod, der fører op til Bangkok. Dette forhold indebar for mig mange oplevelsesrige stunder med lossemandskabet i trucks ad meget dårlige veje, til et lille fiskerleje på kysten, hvorfra vi så blev transporteret med båd ud til ankerpladsen ved Kohsichang, hvor losningen/lastningen ofte tog op til en uge. Danskerne på kontoret boede ¾ personer sammen i to messer. Når vi efter dagens dont kom hjem og skulle i bad, skete det tur efter tur, i en stor træbalje med varmt vand, og skrubbet på ryggen af en gammel tjenestepige, så det var ret primitive forhold...

Da jeg blev sendt til Bangkok, havde jeg kun været gift i godt et år, og planen havde været, at jeg skulle være der max 6 måneder, men det blev til i alt 14 måneder, inden jeg var hjemme igen, så det var en lang tid, især for min kone. Ved hjemkomsten fra Bangkok blev jeg ansat i Linieafdelingen, hvor jeg de næste 12 år havde skiftende positioner med stigende beføjelser, og ansvar og sluttede som stedfortræder for Hr. Georg Andersen. Det var i denne periode hvor Rederiet udbyggede sit linienet, og det medførte megen rejseaktivitet, mest i Østen og Mellemøsten, og jeg havde da også fornøjelsen i en kortere periode, at fungere som chef i Bangkok i 1959. Oprindeligt havde rederiet kun haft den store linie mellem USA og Østen, og i en kortere periode efter krigen havde der

været en transatlanticservice fra USA til Nordeuropa, hovedsaglig baseret på Mars-hallhjælp, men dette var nu blevet udvidet med en linie rundt om jorden, gennem Suez Kanalen, og dertil kom linierne fra Østen til Persergolfen, Indonesien, Syd og Vestafrika, og endelig linien mellem Europa og Østen. Rederiets første linie mellem USA og Østen blev startet i juli 1928. Baggrunden var at Hr. A P Møllers fætter Hans Isbrandsen havde en Import og Eksport forretning i New York, og han havde været efter sin fætter, om de ikke skulle starte et fælleskab, hvor Isbrandsen ville skaffe noget last, og A P Møller komme med tonnagen hertil. Som basis for linien lykkedes det dem at få en kontrakt med Ford, om at transportere Knocked Down automobiler fra USA til Japan, hvor bilerne så blev samlet, og solgt til hele Østen. Hjemgående bestod lasten mest af sukker fra Philipinerne og gummi i baller. Samarbejdet med Hans Isbrandsen varede til Anden Verdenskrig, hvor Hr. Mærsk Møller blev sendt til New York, for at varetage rederiets interesser, men hvor Isbrandsen mente, at han skulle køre løbet, og samarbejdet fortsatte derfor ikke efter krigen. Isbrandsen forsøgte selv, at starte sit eget rederi under amerikansk flag, og det gik også rigtig godt i en årrække, men da Isbrandsen døde, og hans sønner tog over, gik det ned ad bakke, og endte med at lukke i tresserne.

Trods de mange aktiviteter i USA blandede København sig ikke meget i deres forretningsgang m.m. og jeg havde for eksempel aldrig været i Nordamerika, da jeg i januar 1964 blev forflyttet til New York som Vicepresident og stedfortræder for Hr. Thorkil Høst, der var President for Møller-Steamship Co. Inc., det var rederiets generalagent for USA og Canada. Foruden kontoret i New York med ca. 60 ansatte, havde vi et mindre kontor i Los Angeles men var ellers repræsenteret gennem agenter i de øvrige havne. Disse agenter repræsenterede for-

uden Mærsk andre rederier. Det fandt vi ud af var ikke særligt fremmede for forretningen, så efterhånden fik vi egne kontorer over hele USA og Canada, og da jeg returnerede til København i 1978 havde vi 28 egne kontorer med omkring 2000 ansatte.

I modsætning til de fleste andre rederier i New York havde vi en moderne terminal på Pier 11 i Brooklyn. De andre terminaler var typisk fingerpiers, der havde pakhusene liggende helt ud til doksidens, hvor vi havde et bredt stykke mellem pakhus og dokside, således at der kunne køre trucks langs med skibet, og vi havde masser af åben plads ud over et stort pakhus og med glimrende tilkørselsforhold. Alt dette passede fint til tiden før der rigtig kom gang i containeriseringen.

I 1967 gik Hr. Høst på pension og jeg blev

udnævnt til President og startede på mit nye job med at blive sendt på et re måneders lederkursus på Harvard Business School i Boston. Vores kontor lå oprindeligt på Broad Street i finanskvartret, men da The World Trade Center blev bygget, var vi en af de første lejere og optog hele 36. etage i Tower One. Vi boede der indtil slutningen af firserne, hvor vi købte et dejligt stykke land i en park i Madison, New Jersey og byggede et nyt flot US Headquarter dér, og vi var således ude af the World Trade Center, da ulykken skete i 2001. Grunden til at vi flyttede var at det var blevet for dyrt i New York, og med udviklingen inden for elektronisk overførsel af dokumenter og data var det ikke længere nødvendigt at bo nær sine kunder, og samtidigt kom vi nærmere vores nye Container Terminal, som blev indviet den 1. oktober 1975.

## SPONSORARRANGEMENTER

Alle vore sponsorer har ret til en årlig "Sponsor tur" på tidspunkt, de selv vælger, dog helst fredag, lørdag eller søndag. Selve sejladserne er omkostningsfri, det eneste der betales er den ønskede foræring.

Støt vore sponsorer!



De støtter os!



Der blev brugt mange mennesker og mange timer, da beslutningen om fuld containerfart på den store rute skulle tages. Jeg var en af medlemmerne i den store komité, der tog beslutningen i 1972, og for at være sikre på at gøre det rigtige, blev det også besluttet at denne linie skulle drives separat fra de øvrige linier d. v. s. have sin egen organisation i København. Det var den rigtige beslutning, men kom til at påvirke min karriere senere.

Da jeg i april 1978 blev kaldt tilbage til København som leder af Linieafdelingen minus containerlinien var jeg meget glad for at blive gjort til Chairman for bestyrelsen i Moller Steamship således at jeg fortsat ville være involveret i firmaets trivsel, og ved mine mange besøg over de næste 10 år kunne holde mig orienteret om forholdene i dette store land. Samtidig blev jeg rederiets repræsentant i Danmarks Rederiforening i sager angående skibsfartspolitik og overenskomstforhandlinger med søfartens organisationer. I løbet af de 8 år jeg virkede som leder i Linieafdelingen, var jeg naturligvis også involveret i de mange beslutninger, der blev taget i forbindelse med overgangen fra konventionel liniefart til containertrafik, samt opbygningen af egne organisationer i Europa, Mellemøsten, Østen og Afrika, hvoraf den største nok var terminalen i Algeciras. Som resultat af en strukturændring i 1986, der samlede alle linieaktiviteter i en afdeling, og hvor der som jeg havde forudset skulle yngre kræfter til, blev jeg flyttet til direktionssekretariatet, her blev jeg ansvarlig for alle udekontorer i USA, Europa og Mellemøsten, samtidig med at jeg beholdt min tilknytning til Rederiforeningen. Da jeg i 1987 fik tilbuddet om at overtage ledelsen af organisationen i Schweiz, der ville give en aftrapning i rejseaktivitet og arbejdspris, tog det mig ikke længe at slå til, og startede dernede i februar 1988. Arbejdet omfattede foruden skibsfartsaktiviteter gennem kontorer i Geneve og Zürich, også det danske

konsulat i Kanton Geneve, samt involvering i skibsfartspolitik gennem UNCTAD, der har hovedkvarter for Europa i Geneve. Senere blev jeg af rederiet bedt om at genoptage ansvaret for kontorerne i Mellemøsten og Afrika. Jeg blev pensioneret fra Geneve 31. august 1993 efter 46 år i rederiet. I alle disse mange år, har jeg haft lejlighed til at arbejde sammen med, og møde mange mennesker, hvoraf mange har haft indflydelse på min egen udvikling. Som yngre fik jeg ved flere lejligheder mulighed, for at forelægge ting for Hr. A P Møller og senere gennem mange år har jeg haft fornøjelsen af at arbejde sammen med Hr. Mærsk Mc-Kinney Møller. Jeg er taknemmelig for den tid jeg oplevede i rederiet, og er glad for, at have været med til den store udvikling, der fandt sted, og som er fortsat endda i stigende fart, så det nu er svært at følge med.

På den familiære front, blev jeg gift med Inge i 1950, og fik to børn, en søn, der blev i USA og er regnskabschef i et firma på Long Island, og som har to sønner, og en datter, som har sin egen sagførerpraksis i Fåborg, og har en søn. Vi bosatte os som pensionister i Fåborg i 1993.



## Kontingentindbetaling

### Kære medlemmer!

Carolines administration skal have din mailadresse!

Med de portopriser det danske postvæsen opkræver, er det alt for dyrt at sende meddelelser og opkrævninger med posten. Vi kan bruge jeres penge bedre end ved at klistre dem på breve.

Så gør det nu - inden du glemmer det igen - send en mail - den behøver kun at indeholde dit navn - mailadressen fremgår jo - til denne adresse: koelle@aabyskovmail.dk

Så er det igen tiden til kontingentindbetaling for året 2018.

Kontingentet er:

Almindeligt medlemskab	kr.	250,00
Firma medlemskab	kr.	500,00
Sponsormedlemskab	kr.	3.500,00

Der bliver ikke udsendt girokort i år, da det er for dyrt. Men beløbet kan indbetales på konto 0815-0000278793 i Fynske Bank.

Husk at skrive navn og eventuelt medlemsnummer i feltet, hvor der står: Besked til modtager.

På adresse labelen på kuerten vil der stå et nummer. Det er jeres nye medlemsnummer, men det er ikke nødvendigt at skrive dette nummer, men hvis I gør det, letter det registreringen af betalere.

**Der kan IKKE betales med mobilpay.**

Hvis I er i tvivl om betaling, så ring til kartoteksbeholdningen

Kurt Løve Kølle på telefon  
62 23 17 07 eller 52 14 79 07.

Jeg er også at træffe på  
mail: koelle@aabyskovmail.dk eller

Jørgen Frederiksen som træffes på 40 75 87 03 eller  
mail: haagenfrederiksen@yahoo.com

Betal hellere idag  
end imorgen !!

Med venlig hilsen  
Kurt Løve Kølle

# BEMANDING - På snarligt gensyn!

Shanghaing og press-gangning var fortidens metoder til at få skibene bemanded. Forhyring hos os hviler heldigvis på frivillig udmønstring. Som andetsteds omtalt, slap vi godt igennem 2017. Det er en fornøjelse, når folk melder sig til turene uden utidlig tilskyndelse. Når det er sagt, er besætningsgruppen fortsat lige lovlig tynd, og vi tager hul på en ny sæson, hvor alle, der stod igennem sidste års sejlads, nu er blevet eet år ældre. Man kan vælge at nedtone aldersstigningen ved at kalde folkene eet år mere "modne og erfarne", og dermed fremhæve styrken af alle de kompetencer, som vore vedholdende søfarende byder ind med.

Der gik blot få minutter, fra tilmeldingssystemet blev åbnet for on-line tilmelding til ture i 2018, ind til de første navne figurerede på listen. Den umiddelbart udviste interesse tegner godt og er forhåbentlig ikke kun et udtryk for kortlevet forårsenergi efter vint-

rens lediggang. Den bemandingsansvarlige tillader sig at have store forventninger til hele sæsonen. Ud over tilliden til at gense jer alle sammen ombord i år, vil det være ønskeligt, om nye kom til. Alle I med et maritimt netværk - hvad enten I selv sejler eller ej - må rigtig gerne forsøge at motivere andre til at tilslutte sig besætningskredsen.

Vi finder altid plads til nye interesserede - navigatører, maskinfolk, madlavere, vedligeholdere. Det drejer sig ikke kun om råt arbejde. Der er masser af belønning i form af gode, meningsfulde oplevelser og samvær med andre med hang til søen.

Kontakt mig gerne og få en snak om mulighederne og de krav, der stilles til en aktuel tjenestegren. "Blå Bog" er obligatorisk for alle

Niels Strand - Mobil: 28 92 45 75  
E-mail: nielsstrand@gmail.com

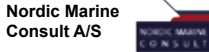
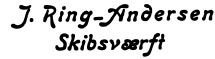


Hjemvé?



Belønningen

# Tak til alle vores Sponsorer



## Firmamedlemskab

Flemming Schmidt Advokat  
Maritim Center  
Rederiet C. Rousing ApS

Ole Bang Jensen Vognmand  
Svendborg Museum  
Revisorfirmaet DeLoitte

Svendborg Marineforening  
Svendborg Søfartsskole

## Udgiver: Foreningen Caroline S - næste nyhedsbrev

Næste blad udkommer medio oktober. Input senest 15. september:

Redaktør Niels Strand Nielsen, tlf. 28 92 45 75, nielsstrand@mail.com

Stefan H. Andersen, tlf. 20293949, stefan@jump-out.dk eller til

Ansvarshavende Jørgen Frederiksen, tlf. 40758703, haagenfrederiksen@yahoo.dk