

FORMANDENS KLUMME

Den aktive sejlads sæson er ved at være slut og vi kan se tilbage på en sæson der har været præget af epidemien COVID-19 der har sat sine spor hen over hele sæsonen fra medio marts måned.

Sejladsen har været vanskelig gjort med operative nedlukninger og vanskelige arbejdsforhold, som helt klart har været nødvendige for at bekæmpe denne langvarige og alvorlige epidemi. Besætningens forhold ombord har været vanskelig gjort af krav om sikker afstand mellem personer som naturligvis stiller store krav til den enkelte i et forholdsvis lille fartøj hvor pladsen trods alt er sparsom. den første fisketur blev sprunget over da vi havde svært ved at finde en måde hvor vi kunne overholde afstands krav og andre restriktive forhold, men vi fandt tilsidst melodien med en besætning på kun fire mand og uden kok men med levering af take away hele vejen rundt.

Så havde hver mand sit eget kammer og 2 mand delte badrum. Det gik rimeligt hele sæsonen selv om den reducerede besætning har givet mere arbejde til den enkelte. Alle tiltag har været accepteret af besætningerne og vi udtrykker en stor tak for jeres forståelse for nødvendigheden af disse tiltag.

På trods af disse vanskelige forhold har vi på bedste vis opfyldt vor charter ønske og har i skrivende stund gennemført 25 rejser og planlagt yderligere 2 inden sæsonen slutter.

Sæsonen for de traditionsrige ture med vore sponsorer har ligeledes været præget i svær grad af CORONAEN, som jo gjorde det umuligt under herskende restriktioner at tage op til 12 passagerer med.

Dette forhold indebar at turene først blev genoptaget midt på sæsonen da forsamlings restriktionerne blev lettet.

Herefter blev der travlhed og det Lykkes næsten at nå de normale ca. 40 ture.

ØKONOMI

Vor økonomi har været rimelig positiv hele sæsonen og viser i skrivende stund en positiv kontant beholdning på ca. kr. 300.000.

Selv om det ser positivt ud skal det tages med at vi de næste 4 måneder ligger stille uden egentlige indtægter.

HOVEDSYN

Hovedsynet i slutningen af Marts måned forløb uden store problemer det var det tolvte af slagsen og blev fremskyndet så det kunne afholdes samtidig med det schedulerede skruerækstræk. vi undgik således 2 dokninger indenfor samme år.

MANDAGS HOLDET

Vedligeholdet af såvel dæk som maskine varetages af mandagsholdet under skibets ophold i Svendborg.

Den forgangne sæson har været meget udfordrende, specielt for maskinholdet som det fremgår af maskinmester Hans Åge Andersens rapport på siderne 4 og 5.

BEMANDINGEN

Bemandingen gennem hele året har kørt næsten gnidningsfrit i alle afdelinger det er dog ønskeligt at funktionen som kok overvejende varetages af Svendborg gensere/Fynboere at hensyn til indkøb. Ellers bør kokken ankomme aftenen før afgang for at checke beholdningerne inden indkøb til næste rejse. Alternativt kan det overvejes at der kun handles til morgen kaffe og frokost inden af sejlingen, hvorefter indkøb til resten af rejsen foretages i Hadderslev.

AFFALD

Alt skibs affald skal fremover samles og leveres i Svendborg Havn efter aftale med myndigheder og Svendborg Havn. Der er til formålet opstillet store affalds containere tæt ved skibssiden på Frederiksborg.

Rengøring og oprydning efter ankomst Svendborg er blevet tydeligt bedre men der er dog stadig besætningsmedlemmer der har for travlt med at komme fra borde uden at give sig tid til prober oprydning. Det må vi finde en ordning på.

Som afslutning sendes en stor tak til alle involverede i Caroline S drift, som generelt varetages grundigt og professionelt. Denne tak gælder også til familierne der står bag når sømanden er på havet.

JULEPARTY

Som afslutning på min klumme plejer jeg her når året går på hold at annoncere til juleparty. Det afstår jeg fra i år da det er usikkert om Corona restriktionerne tillader det. Men bare rolig vi udsætter kun til bedre tider.

Tak til jer alle - Jørgen.k

DEN SIDSTE REJSE

Caroline Korets mangeårige, dygtige og vellidte, nu afdøde KORLEDER Steen Klausen er efter 9 måneders hvile på reolen, i hans "tidligere hjem hos Janne endelig stedt til hvile

Caroline S havde sat flaget på halv og modtog Janne og familie ved gangvejen kl. 1230.

Ved skipperens signal for afsejling dukkede Caroline koret op ved skibssiden og Caroline sejlede ud af havnen til tonerne af sangen " KLOKKEBØJEN".

Sejladsen fortsattes til en position i Storebælt udfor Skårupøre hvor familien ved en højtidelighed på afterdækket stedte Steen til hvile med blomster og harmonika musik.

Efter en omsejling af de udkastede blomster fortsattes rejsen tilbage til Svendborg hvor gæsterne gik iland igen efter en meget stemningsfuld afsked med et musikalsk unikum STEEN KLAUSEN

ÆRE VÆRE STEENS MINDE.



Se filmen - scan her



EFTERÅRSRAPPORT FRA MANDAGSHOLDET

Det hele var gjort klart til planlagt dokning, men så kom Corona'en. Alt blev anderledes med neddroglet bemanning til vedligehold - tre fra maskinen og en enkelt fra dækket til det daglige arbejde efter inddokningen. Forhalingen til Ring-Andersens dok krævede dog lidt flere end fire mand. I dokning blev bunden først rensat og spulet for muslinger. Der var mange. Derefter blev der gjort klar til skruaeakseltræk, som blev udført af Petersen & Sørensen. Ligeledes skulle der gøres klar til syn af vores ballasttanke, som var en del af det syn, som skulle udføres af Bureau Veritas. Ny bundmaling påførtes af Mester selv. Peter Ring-Andersen gjorde bunden rigtig flot, og glat som en barnenumse. Under dokning fik vi tillige overhalet alle vores søventiler. Skruaeakslen blev taget ud og bragt til P&S's værksted for rengøring og syn. Der var lidt tæring og rust på den agterste ende af akslen. Det blev drejet af, og vi var stadig inden for tolerancen i henhold til BV's regler.

Under dokopholdet udførte Veritas-surveyoren bundsyn og syn af ballasttanke, samt det meste af vores mellemliggende syn uden bemærkninger. Resten af de årlige og mellemliggende syn udførtes i april med afprøvning af brandpumper (både den i maskinen samt nødbrandpumpen for), lænsepumpen med pumpning fra maskinen, samt lastrum, alle lænsealarmer i maskinen og lastrum; foruden check af alt sikkerhedsudstyr. Ligeledes uden bemærkninger, og sågar med ros for vedligeholdelsen af vores skib. Her skal lyde en speciel stor tak til alle, som har gjort en indsats gennem det sidste år.

Efter halvanden uge i dokken var vi atter

klar til at forhale tilbage til vores plads i haven. Alt gik godt, indtil Svend-Erik fik våde tæer. Der var gået hul på søvandsrøret mellem søventil og søvandspumpen. Det blev så taget op med stort besvær. Det meste af dørken på forkanten af motoren måtte op. Røret kom til P&S til reparation og galvanisering, så det igen kan holde i mange år. Havde det været svært af få op, var det mange gange sværere at få det på plads igen. Jeg tror, vi kæmpede næsten en hel dag, men til sidst lykkedes det, og alt var tæt igen.

Så kom den første tur til Musholm med reduceret besætning. Afsted kom skibet med de tre mand, men ikke så langt. På turen til Haderslev gik der hul på en gummikom-pensator på søvandsrøret mellem olie- og ferskvandskøler. Det gav vand i maskinrummet. Så meget, at skibet måtte vende om og sejle tilbage til Svendborg. Her stod vi så klar til at hjælpe med reparationen, men det første, der dukkede frem, var en mester, som lignede en druknet mus. Han var VÅD - og det var i maskinrummet også. Meget af det elektriske, samt hjælpemotoren, havde fået søvand, men hovedtavlen slap. En ny kompensator blev monteret, og efter halvanden time i Svendborg, kunne de igen sejle mod Haderslev.

Denne episode betød dog efterfølgende en del reparationer på det elektriske omkring hjælpemotoren og ligeledes skift af smørelolie på hjælpemotoren, da der var en del vand i krumtaphuset. Det blev lavet og fungerer nu igen. Efter alt det vandsjov gik der også hul på røret lige ved flangen til olie-køleren, men efter et par omgange svejsninger blev det tæt. Den sidste tur før pinse var

den igen gal. Søvandspumpen på hovedmotoren havarerede. Der måtte køres med nødkøling, som fungerede uden problemer. Skibet kom hjem torsdag og skulle på en tur mere til Musholm, før vi kunne reparere. Og, så skulle vi lige over til P&S for at se, om de havde en pumpe, eller der skulle fremstilles nogle nye stumper. De havde ingen pumpe, så vi bestilte nye stumper, der skulle laves fredag, så vi kunne skifte dem fredag eftermiddag, når skibet kom tilbage fra Musholm. Det blev de, for da jeg kom på værkstedet fredag formiddag, var de allerede i gang. Klokkeren 11 kørte jeg fra værkstedet med de nye dele, samt værktøj til montagen, som blev udført fredag eftermiddag. Dermed var skibet klar til afgang tirsdag efter pinse. Da vi igen kom ind i den normale gænge, fik vi også tid til at overhale lænsepumpen på hovedmotoren (den, der var blevet brugt som nødkølepumpe). En god beslutning, da den også havde brug for nye dele.

Desuden har vi arbejdet med lys i både kabys, kaptajnskahyt, samt udskiftning af

pærer/rør i dækslys agter. Vi havde en del besvær med at finde fejlene på vores agterlanterne, samt styrbord lanterne, men de lyser nu igen uden problemer. I vinterens løb skal vi have løftet topstykkerne på cylinder 1 og 4 på hovedmotoren. Cylinder 4, fordi den er lidt utæt ved vandovergangen mellem top og foring, og cylinder 1, fordi den blæser lidt mellem top og foring. Den skal sandsynligvis slibes lidt. Ellers har det været en god periode. Skibet har sejlet perfekt. Hastigheden har været god; især efter, at vi fik rensat og malet bunden i dokken. Farten har været over 10 knob (medstrøm) og gennemsnitlig mellem 8 og 9 knob på foderturene. Dertil meget lavt forbrug af dieselolie; 600 -800 liter på en rundtur mod 1000 liter i 2019.

Der skal herfra lyde en STOR TAK til alle på Mandagsholdet samt til de besætninger, der har sejlet og vedligeholdt vores skib. Samtidig, tak også til Q8 for sponsorat af smørelolie. Det har været en livgivende hjælp, især i nødens stund.

Hans Aage Andersen



“NÆSSIE” - En lidelsesfælle

Motorfærgeren NÆSSUND er et lige så stolt syn på Limfjordens vande, som CAROLINE S er det i det sydfynske ø-hav. Begge skibe pynter ubeskriveligt i hvert deres miljø og smukke omgivelser. De skal opleves i sejlene tilstand. For, hvad er smuk natur og maritim kulturarv uden liv og bevægelse? Færgeren besejler Nees Sund - den ene af de to endnu eksisterende overfarter til limfjordsøen Mors. Engang var der hele syv færgeforbindelser. To er erstattet af broer. De øvrige er nedlagte. Nu har Ærø overtaget positionen som juvelen i det danske færgeunivers med sine fire søværts forbindelser til omverdenen. Ærø har dog, modsat Mors, samtidig undgået fornedrelsen at måtte se en bro udkonkurrere en færge. Ærøboernes



maritime stolthed er bevaret uden skår. Det er den - trods brobyggeri - nu også hos mørsingerne. Men, ikke uden sværds slag og ikke uden dedikeret indsats fra foretagsomme, frivillige hænder. Øer, havne og skibsforbindelser kæmper de samme kampe for overlevelse landet over. Når noget skal bevares, er det ikke sjældent borgerfrivillighed, frem for politisk vilje, der må tage lederskabet.

Da den tidligere kommunalt drevne overfart efter mere end 600 år stod over for nedlukning i 2015, var udsigten til, at endnu en færge og historisk arvestykke skulle få sit endeligt som husbåd i hovedstadens kanaler, tilstrækkelig motivation til at fostre stærke bevaringstanker i lokalsamfundet. Den anden lige så væsentlige faktor var ønsket om at bevare et vigtigt stykke infrastruktur og samfundsmæssigt bindeled. Den almenyttige forening, “Næssundfærgens Venner”, med nu omkring 600 medlemmer, overtog skib og rute med den erklærede mission at sikre driften ved aktiv tjeneste og kunne eet år senere genstarte overfarten i privat regi. Økonomien blev vendt fra kommunalt underskud til privat overskud. Kommunen deltager dog, uafhængigt af færgedriften, med tilskud til kulturelle arrangementer. Supplerende indtjening indhentes via af-tenture med udflugtsgæster, eller færgen udlejes til selskaber. Der kan medtages 95 passagerer. Vogndækket kan inddækkes og rumme 65 bænkedegæster.

Ligheden med forholdene omkring CAROLINE S er til at få øje på. Udfordringerne er de samme for mørsingerne som for folkene

omkring vort eget skib. De lovmæssige krav vælter som syndfloder ned over små færger såvel som over små fragtskibe. Alle fartøjer - og specielt de ældre af historisk bevaringsværdi - kræver indgående vedligehold. Og, så skal der folk til at sejle dem. Småskibssøfolk er tæt på at være en uddøende race. Det er de også omkring Limfjorden. Bemanningen af m/f NÆSSUND er ikke ligetil, selv om der blot kræves en besætning på to mand - skipper og bedstemand. Da artikelskriveren på en flot sommerdag tog en tur med færgen over sundet fra Thy til Mors, var det Kjeld på broen og Lillian på vogndækket på den omkring een sømil lange overfart, der eliminerer 55 km omvejskørsel over land. Bedstemanden m/k skal løbe stærkt for at klare billettering, betjene



Kontingentindbetaling for året 2021

Kære medlemmer så er det igen tid for kontingentindbetaling. Bemærk venligst at kontingenter er steget. Det blev vedtaget på generalforsamlingen i 2018. Der er stadig nogle som har indbetalt kontingent, og kun har indbetalt 250,00 kr. Carolineforeningen håber at de manglende 50,- kr. vil blive tilsendt foreningens konto.

Kontingentet for 2021 er:

Almindeligt medlemskab.	Kr.	300,-
Firmamedlemskab	Kr.	600,-
Sponsormedlemskab.	Kr.	4000,-

Der bliver ikke udsendt girokort, da det er for dyrt. Men beløbet kan indbetales på konto: 0815 – 0000278793.

Der kan ikke betales med mobilpay.

Husk at indbetale kontingentet inden den 15. april 2021, hvis du vil have adgang til generalforsamlingen.

Hvis I er i tvivl om betaling, så ring til kartoteksbestyrer Kurt Løve Kølle på tlf. 62231707 eller 52147907. Jeg er også at træffe på mail: koelle@aabyskovmail.dk

Med venlig hilsen Kurt Løve Kølle

broklapper og ekspedere rejsende kunder i færgens "Duty Free" kiosk.

Adspurgt om bemandsituationen udtalte skipperen: "Hvor bliver de af? Søfolk har åbenbart fået nok af at sejle, når de går på pension." Der sejles 20-minutters-drift i dagtimerne med to alternerende besætninger på 12-timers vagt. Stambesætningen er lønnet, men støttes af et antal frivillige søfolk på stand-by til afløsning. Nu skal Caroline-folkene så ikke komme med innovative forslag til ny overenskomst. Vores aflønningsform med kost, logi, transport, optjent sejltid samt nostalgisk, socialt samvær er mindst lige så meget værd. Årets første kvartal tilbringer færgen på værft med vedlige-

holdsarbejde, der udføres af både værftsfolk og af frivillige hænder blandt foreningens medlemmer. Det forsøges med konstant tæt overvågning i driftsmånederne at komme eventuelle motorhavarier i forkøbet. Man er fuldt ud klar over, at større reparationer kan være livstruende for færgeprojektet.

M/f NÆSSUND er den sidste klassiske limfjordsfærge; bygget af eg og bøg i Nykøbing Mors i 1964. Hos en svendborgenser af ældre årgang vækker færgens udseende en stærk erindring om de længst hedengangne Vindeby-færger, der pløjede et endnu smalle sund - og led netop den skæbne, som morsingerne forsøger at afværge.

Niels Strand



BEMANDING

Med Corona spredt i samfundet, fik vi en helt ny, ubekendt faktor med indflydelse på bemanningen, der skulle vise sig - foreløbig - at følge 2020-sæsonen til dørs. Da Musholm-sejladserne indledtes med forsinkelse i forhold til tidligere år, var det med blot tre mand og en madpakke på første tur. Det var en meget upraktisk ordning med for lange vagter for de to navigatører, når der også skulle bakes med lugedæksler og hugges an under lastning. Fra anden tur udvidedes besætningen med en tredje navigatør til ialt fire mand, der samtidig servicerede hinanden med medbragte færdigretter og takeaway leveret i Haderslev. Således forblev standardbesætningen, ind til det fra rejse-10 besluttedes at inkludere en hovmester. Ialt fem mand fordelt i fem enkeltmands lukker. Denne smittebegrænsende ordning muliggjorde desværre ikke medsejlad af ekstra folk; hverken ubefarne dæksmænd eller nye maskinmestre på oplæring. De grupper

måtte tilfredsstilles lejlighedsvis på dagturene med gæster, hvor overnatning ikke var påkrævet.

Corona fik samtidig direkte betydning for sejladsernes afvikling, idet alle reservede dagture, af gæsterne selv, blev annulleret eller udsat. Første tur med gæster var den 26. juni; en afkortning af kalendere med to måneder. Men, derefter blev der ekstremt travlt for besætningerne for at indhente forårets tabte ture på kortere tid, medens vejret stadig var venligt til turistsejlad.

Turene med fiskefoder var underlagt de efterhånden "vanlige" ændringer og udsættelser, forårsaget af store spring i havvandets temperaturer i Storebælt. Dermed var der rigeligt mange ommønstringer af besætningerne. På det område gav Corona os en hjælpende hånd. Rådighedspuljen af søfarende var større hele sæsonen igennem. Formodentlig, fordi folk stort set var afskåret fra deres normale aktiviteter over sommeren. Der opstod aldrig kritiske situationer med knaphed på folk. Ej heller, selv om sygdom, skavanker og delvis erhvervsaktivitet snævrede det samlede rådighedstal lidt ind.

I korte træk - hvor står vi så inden 2021? Med tillid til, at maskinen kan bemandes til enhver tid. Med forventning om, at hovmesterbestanden er tilstrækkelig. Men, med nogen bekymring over antallet af styrmænd. Uanset tjenestegren, opfordres alle til fortsat at sprede det gode Caroline-budskab. Vi vil gerne have flere folk med i kredsen.

Tak til alle sejlene for jeres bidrag og samarbejde!

Niels Strand

Går skipperens tanker på langfart eller hjemover?



SAR-ØVELSE I LILLEBÆLT

Den 7. august sen eftermiddag var en helikopter fra Flyvevåbnets redningseskadrille på vej hjem fra en veloverstået redningsaktion ved Rømø og med flyvetid tilovers. Samtidig befandt Caroline sig i Lillebælt ud for Helnæs undervejs til Svendborg efter lastning af fiskefoder i Haderslev. Helikopteren ledte efter en mulighed for at øve en undsættelse med et læge-team til et skib i søen. Anmodning over radioen om samarbejde blev efterkommet. Afgivelse af instruktion om kurs og fart, og på ganske kort tid "hægtede" helikopteren sig på skibet i tilsyneladende meget lav højde. Inden for minutter landede en mand på den trange plads på agterdækket i bedste Spiderman-stil. Hurtigt derefter fulgte i rækkefølge de to læger. En meget actionfyldt operation, hvor teamet også øvede ophejsning i tandem. Carolines besætning deltog blot i operationen som benovede tilskuere.

Niels Strand



Havariet på Cylinder 3

En spændingsfortælling af Hans Aage Andersen

Denne historie begynder i slutningen af juni, da Ib Kabell fortæller, at der er en cylinderforing i Søby som passer til vores motor og, at vi må få den, hvis vi vil. Der takkes straks for tilbuddet, men der går desværre lidt kuk i forsendelsen. Den vil først blive modtaget, når ferieperioden er overstået, men det er nu også OK. Der er umiddelbart intet hastværk.

I begyndelsen af august vil Mandagsholdet prøve, om vi ikke kan få motorens banke-lyde væk, eller i det mindste få dem til at blive mindre. Derfor skiftede vi en indsugningsventil og brændstofdysen på cylinder 4. Motoren startedes op, men uden nogen ændring fra tidligere.

Efter frokost, da vi kommer tilbage, ser vi, at det meste af vandet fra ekspansionstanken er væk. Der fyldes derfor efter. Vandet forsvinder igen. Da vi ikke kan se vandet på ydersiden af motoren, åbner vi lemmene til krumtaphuset. Her ses meget vand komme ud ved cylinder 3. Nu er gode råd dyre. Vi ringer til Ib Kabell. Vi har brug for den cylinderforing, som ligger klar i Søby. Vi har konstateret, at cylinderforingen er revnet. Ib melder tilbage to timer senere og bekræfter, at foringen vil stå hos P&S næste morgen kl. 06.

Vi skulle så lige have fat i P&S til at skifte cylinderforingen, men de var også klar næste morgen. Til sidst var der Q8. Vi var jo også nødsaget til at skifte smøreolien, da den var fyldt med vand. Det var ikke et problem. De ville gerne sponsorere 2 x 200 liter, hvis vi selv hentede dem i Horsens. Senere fandt vi ud af, at der var løbet 60-70 liter vand ned i krumtaphuset.

Alt var nu planlagt. To mand kørte til Horsens, mens andre hjalp P&S ombord. Før vi kørte, ville vi dog gerne se, hvad det var for en cylinderforing, de havde sendt til os. Alle mand gjorde store øjne, da det viste sig, at cylinderforingen var helt ny - aldrig brugt. P&S fik taget topstykke, stempel, samt den revnede foring op tirsdag. Vi selv fik tappet smøreolien af, rengjort cirkulationstanken samt krumtaphuset. Plejlstangslejet kom også ud. Der var ingen skader på dét. Onsdag blev topstykke og stempel rengjort hos P&S. Alt blev gjort klar til at samle delene. Skibets folk fik den ny olie pumpet tilbage i tanken, rensede smøreoliefiltre - det fra C.C. Jensen og det på hovedmotoren.



Fortsætter side 14



Torsdag blev motoren samlet færdig og var klar til prøvekørsel om eftermiddagen. Vi på skibet havde da forinden rensat ekspansionstank og fyldt vand på igen så snart, alt var samlet så meget, at der ikke løb vand ud. Der skulle gerne lidt varme på, inden opstart. Før opstart fik vi også pumpet den nye olie rundt, så vi var sikker på, at den olie som var i systemet, nu også var ren og uden vand. Opstarten gik fint uden problemer. Motoren fik lov til at køre i tre timer, så den kunne være klar til næste dags sejlads.

Alt det her betød, at vi måtte udsætte den planlagte tur til Musholm og dermed kom i tidnød. For at genoprette fartplanen sejlede skibet til Haderslev fredag for lastning og til Musholm søndag for losning, da havbrugene var langt nede i beholdningen af foder. Efterfølgende udførtes så 2 ture i streg, og så

var der igen balance i Musholm-regnskabet. Efter et par sejlads skiftede vi igen vores smøreoliefilter (CJC), da det så havde taget de sidste rester af urenheder. Vi måtte gå til C.C. Jensen med besøgshatten i hånden for at bede om nye filtre. Dem fik vi uden tøven – og tak for det!

Efter alle reparationerne gik der så hul på et dieselolie-returrør til cylinder 4, men det blev hurtigt fikset.

Efter alle trængslerne endte det hele lykkeligt som i H.C. Andersens eventyr. For alles indsats kvitterer skibet med TAK til Søby Værft for cylinderforingen, til Q8 for smøreolie, til C.C. Jensen for smøreoliefilter, samt til P&S for et godt stykke arbejde. Ikke at forglemme egne folk, der hjalp til under dette havari.

Kære besætning

Skibets generelle rengørings tilstand lever ikke op til den tilstand vi alle ønsker. Derfor bedes alle nøje overveje hvorledes man ønsker at overtage skibet når man mønstrer og samtidig sikre at efterlade skibet i samme stand inden man mønstrer af. Følgende bør udføres inden afmønstring:

Opgave type:

Afrigge køjer og placere køjetøj, håndklæder og viskestykke i vasketøjs pose.

Feje last og spule hvis behov.

Holde broen ryddelig.

Rengøre/Oprydde benyttede lukafer og salon

Stoppe hydroforen og lukke toilet afløb.

Færdiggøre opvask, rengøre kabys, toilet og bad.

Afleverer affald i grønne affalds container på kajen.

Låse af

Ansvar:

Alle/deltager

Alle/deltager

Skipper

Alle/deltager

Maskinmester

Kok/Hovmester

Kok/Hvomester

Skipper

DET ER ØNSKELIGT AT DISSE TILTAG VIL FORBEDRE SKIBETS RENGØRINGS TILSTAND TIL GLÆDE FOR OS ALLE.

"Gammel kærlighed ruster ikke"

Et medlem af "Frokostklubben" beretter om klubbens seneste oplevelser med Caroline S. og det mangeårige forhold til skibet

Fredag den 10. juli. Kl. er 09:00 og "Caroline S" lægger fra kaj i Svendborg på vej til Avernakø. Vejret kunne være bedre. En let regn er begyndt fra tunge skyer. Det tegner ikke supert. Vi var, inden afgang, advaret om at denne sejlads måske kunne blive udfordrende, så forventningerne til vejret er ikke i top. Ombord på skibet er vi et selskab af tidligere Mærsk folk, der dette år har Avernakø og Drejø på scheduleden. Det er tiende gang vi er på en sådan sejlads med "Caroline S", og herligt atter at være ombord.

Vor gruppe af ex-Mærsk folk mødes en gang om måneden, til en frokost der sædvanligvis indledes med et kulturelt indslag, til tider maritimt, andre gange historisk, eller noget helt andet, som kan udvide vor horisont, som f.eks. et besøg på Carlsberg bryggerierne eller Tøjhusmuseet. Men ved den månedlige sammenkomst i juli, er det "Caroline S" som udgør det kulturelle indslag, og danner

rammen om gode oplevelser i det sydfynske øhav. Valget af juli måned, for denne aktivitet, hænger sammen med hr. Mærsk McKinney Møllers fødselsdag, d. 13. juli, og vi søger derfor altid at komme så tæt på denne dato som muligt, for vor sejlads.

Vi er hovedsageligt landkrabber, men kan alle prale af en betragtelig anciennitet som for nogens vedkommende ligger over 45 år. Så der er nok at tage fat på når oplevelser huskes, og gamle historier genfortælles, hvilket de sjældent bliver dårligere af. "Caroline S" danner således en fortrinlig ramme om uendelig snak, når minder fra tiden i Mærsk Line skal genopleves og genfortælles. Når vi ind imellem diskuterer vore månedlige sammenkomster, er der ingen tvivl om at den årlige sejlads med "Caroline S", også repræsenterer årets absolutte højdepunkt. Sejladsen fra Svendborg til øerne skaber, for selskabet, en fred og ro og dermed et fristed, som hver gang giver grobund for refleksion og uovertruffen hygge. Om det så er ved morgenmad nr.2 ombord, eller den høflige



selvbetjening ved fadøl anlægget på agterdækket, under resten af turen.

Kl.10:45. Vi er ankommet til Avernakø. Det er første gang vi har fornøjelsen, og vi bliver taget rundt på øen af Henrik Lemke, en fortrinlig guide, som med entusiasme og indsigt fortæller om øens historie og geologiske fortid. Turen slutter på Landhotellet med en frokost med sild, snaps og mørkt øl fra Thurø. Derefter æggekage. Æggekage! Kan dårligt huske de mange variationer over denne ret vi har prøvet igennem årene.

Kl. 13:55 er der afgang fra Avernakø mod Drejø. På tidligere ture har skibet også haft vort selskab med til andre øer og destinationer i det sydfynske, og således udvidet vor horisont i øhavet. Ærøskøbing med Det Gamle Værft, Skarø med Fulton Museet, Strynø og det Gl. Mejeri, Rudkøbing og Fåborg (super æggekage på "Restaurant Tre

Kroner" i 2013), har vi gennem årene gæstet på vore sejladser.

I 2019 var det Marstal, for her at se skonneren "Bonavista" i de sidste stadier af restaurering. Som altid dygtigt og underholdende præsenteret af Erik Kroman fra Marstal Søfartsmuseum. Museet og Marstal Navigationskole, var også destinationerne i 2011 og 2016. Sidstnævnte år var ligeledes rammen om et spændende besøg på "Villa Anna" i Svendborg, hvor Rederiet A.P. Møller blev grundlagt for mere end 100 år siden.

Men nu bliver det Drejø, eta 15:30. Vejret er stadig regnfuldt omend der nu er nogen afstand mellem byerne, der kommer fra et imponerende skydække med mange smukke grå nuancer. Drejø har været med på ruten næsten hvert år siden 2011. Et fast højdepunkt på turene hvor eftermiddagskaffe, d.v.s. kaffe og lagkage med flødeskum

og jordbærsyltetøj, indtages hos søstrene Sanne og Beth på Gl. Elmegård. Modsat tidligere besøg, hvor traktementet blev nydt i haven, fik vejret os denne gang indendørs i hyggelige omgivelser. Og så hører det med, at alle vore besøg på Drejø krones med goddag -og farvelkram af søstrene på havnekajen, hvilket tydeligvis værdsættes af passagererne (og besætningen) fra "Caroline S".

Afgang Drejø 17:07 med eta Svendborg 18:15. Vejret er nu væsentligt bedre og solen gør sig gældende i lidt blå himmel imellem skyerne. Det har været endnu en fantastisk sejlads, på trods af de lidt bekymrende vejrudsigter, som aldrig kom i vejen for sejladsen, vore stop undervejs eller det altid hyggelige samvær. Og endnu engang sendes en varm tak til skibet og dets dygtige besætning!



Af sejlede medlem Henrik Lemke

Magien fra barndommen vækkes af sin dvale

Jeg har siden 1955 tilbragt mange gode dage på Avernakø. Sammen med min kone har jeg et fritidshus på øen, 55°01'57.4"N 10°15'01.3"E. Derfra har vi udsyn over mod gabet mellem Bjørnø og Dyreborg.

En sommerdag i 2017 sad jeg ved spisebordet i vores stue og fik for første gang øje på Caroline S. på vej vestover - sikkert med kurs mod Haderslev.

Nakkehårene rejste sig, jeg fik fat i kikkerten og kunne akkurat læse hendes navn. Derfra og ud på nettet, og kontakt til Jørgen Frederiksen. Siden 2018 har jeg sejlet med som hovmester.

Oplevelsen kom bag på mig. Hvorfor reagerede jeg så stærkt og umiddelbart på synet af Caroline S.? Der var noget jeg kendte, som jeg måtte genbesøge, magi fra barndommen og drengedrømme.

Den magiske færge fra min barndom

Fra min familie og jeg startede med at feriere på Avernakø, sejlede vi 1955-90 med m/f Faaborg, bygget på Howaldtswerke i Kiel 1935, i rute Faaborg - Avernakø - Lyø.

Der var så meget spændende, mælkevogne, traktorer, grise, kreaturer, lugte og lyde - og færgen i sig selv. En tur med den var ren magi for den lille dreng.

Magien voksede, fordi en af maskinmestrene så mit lange drenge-blik til lejderen ned til maskinen og inviterede mig ned. Det var før der var direkte maskinkontrol fra broen, så ved hvert anløb og afgang var der gang i maskintelegrafen, gearhjul og gashåndtag. Jeg kom til at tage mange ture sammen med ham; også bare rundture til øerne om vinteren, når jeg besøgte min familie i Faaborg. Han gennemgik tålmodigt maskinen og forklarede hvordan det hele virkede. Jeg kan stadig huske, da jeg spurgte hvad der skete i maskinen, når man skiftede retning med det store gearhjul - messingskilte med sirligt malede grønne og røde bogstaver.

Vorwärts Han tog maskintegningerne fra pulten og gennemgik hvordan det hang sammen. Jeg var bare 10 år, da han en vintertur gav mig lov til at betjene maskinen ved afsejling fra Avernakø og Lyø. Jeg glemmer aldrig

M/f Faaborg på vej ud af Faaborg havn, hvor den oprindeligt lagde til i inderhavnen. Ukendt dato, formentlig omkring 1960

spændingen, da jeg havde fat i håndtagene og ventede på klokkesignalet og maskintelegrafens ordre. Havde jeg kræfter nok til at dreje det tunge gearhjul lige så hurtigt som min mentor? Det var mesterlære når det er bedst.

Det var den magi, der vågnede af mange års dvale, da jeg fik øje på Caroline S. - zurück til barndommen.

Hvad fandt jeg?

Synet af Caroline S. i sommeren 2017 blev døren, der gav mig en chance for at afprøve det sømandsliv og genopleve den magi, som var en drøm i barneårene.

Det var den gamle maskin-magi som lokkede mig ombord, men det var noget andet jeg fandt. Jeg har ikke professionelle færdigheder til maskinen, men jeg kan lave mad og har nu sejlet som hovmester med Caroline S i godt 2 år. Jeg trives fint i kabyssen og føler mig virkelig godt hjemme ombord. I dag er lydene og lugtene fra maskinrummet nok. Mit udbytte af medlemskab og sejladserne er meget bredt og giver meget med hjem til dagligdagen på land. Det er ikke min specifikke funktion der er vigtig - det er det overhovedet at være ombord.

En hel palet

Når nu det ikke er vigtigt, om det er gearhjul eller kyllinger, hvad er det så, der driver mig ombord? Jeg får en hel palet af glade farver:

Kammeratskab og professionalisme: Jeg holder meget at kammeratskabet ombord, og det er spændende at være med til at få en ny gruppe til at fungere hver gang. Besætningen er frivillig, men viser altid en skarp professionalisme med det stærke, personlige ansvar, som kendetegner søfarten. Tingene bliver gjort uden at der skal holdes møder. Der er ingen gule post-its, og det er godt sådan.

Indblik i mange liv: Med de mange timer sammen, især på Musholmturene, fortælles der meget fra vore liv. Det er altid en stor oplevelse at få

indblik i de meget forskellige liv, der leves og er levet - og at nyde den umiddelbare tillid og fortrolighed og give igen den anden vej.

Gode venskaber: Efterhånden møder jeg flere og flere besætningsmedlemmer, jeg har sejlet med før - og det giver gode professionelle venskaber, som giver et ekstra udbytte ved sejlturene. Det værdsætter jeg højt.

Fornemmelsen for farvandet omkring Fyn: Ud over lidt jolleture ud fra Avernakø har jeg ikke sejlet med andet end færger, før jeg gik ombord på Caroline S. Nu er det efterhånden blevet til mange ture rundt om Fyn og ind i Haderslev Fjord. Det udvider mit Danmarkskort, og jeg har en meget stærkere fornemmelse af hvor jeg er, når jeg er på de kanter. Det giver en særlig fornemmelse at køre over Storebæltsbroen og tænker på, at "Der sejlede jeg i går".

Når jeg ikke er ude at sejle, sker det tit at jeg på Marinetraffic holder øje med, hvor Caroline S. er, og sådan er vi vist mange der har det. Det er et godt fællesskab at være del af. Jeg glæder mig til i næste uge at servere boeuf bourguignon på årets sidste fodersejlad.



Kyllinger på vej til ovnen, Musholm 24/25, september 2020

BÅDMANDEN - En institution i Haderslev

Man øjner manden på cyklen, der overhaler os på styrbord side ud for indløbet til Haderslev Havn. Kendetegnene er den sorte Caroline-kasket og de kraftfulde tramp i pedalerne. Der er ikke noget oldefaragtigt over personens adfærd. De 84-årige ben er veltrænede. Støvet når dårligt at lægge sig, før rytteren på den tohjulede er fremme ved sin destination på Kulkajen, hvor sækkene med fiskefoder står opmarcheret i rette geled-der på hver side af det afmærkede felt, der anviser holdepladsen til Ole Vognmands kranvogn. Cyklisten med det kvikke antrit er vores selvbestaltede trossfører, der uge efter uge trofast afventer skibets ankomst. Ankomstmelding er overflødig. Bådmand Ejvind Madsen har udviklet en speciel sans, der forudser skibets ankomst og overflødig-gør det oprindeligt aftalte fløjt ved passage af vagtboligen. Han bor nemlig meget belejligt i en af de fine lejlighedsblokke, der er op-ført, hvor by og havn glider over i boligom-råde. Der er herfra frit udsyn ud ad fjorden til anduvende fartøjer og samtidig udsigt til Haderslev Lido, hvor i følge tydelig skiltning SOPNING ER TILLADT. Underforstået - hvor badning ikke er tilladt. Hvem finder også på at anlægge en indbydende kunstig sandstrand inderst i fjorden på grænsen til havnen, hvor fjordvandet er en stillestående grå-grøn, grumset suppedas?

Vores ven tager imod kastliner fra skibet og sørger for, at trosserne fastgøres på de rette pullerter samt assisterer med kabelføring til landstrømsudtaget på kajen. Arbejds-funktionerne er selvlærte og efterhånden

godt indøvede. Det er en win-win situation. Ejvind hjælper os med fortøjning. Vi giver ham til gengæld en anledning til at slippe hjemmefra en bajers-tid og samtidig få ud-videt sin intellektuelle horisont. Det er ikke hverdagskost i Haderslevs havn med frem-me søfolk, der medbringer impuls udefra og historier fra fjernere egne. Indsatsen af-lønnes i naturalier. Er dåsen ikke klar til øje-blikkelig udlevering, må nærmest stående besætningsmedlem hører for ubetænksom-heden. Vores lokale hjælper opfatter sig som del af fællesskabet og har med tiden antaget en familær omgangsform.

Egentlig burde Ejvinds hovedbeklædning være den blå baret fra tiden som udsta-tioneret ung værnepligtig ved FN-styrken i Gaza. Dengang i 1956, hvor det gik hedt for sig på de kanter. Baretten er formuldet i årenes forløb, men nu erstattet af Caroline-cap'en, der bæres med tilsvarende stolthed under embedets udførelse. Der hængemmer sig langt fra maritime kompetencer i jydens tidligere virke, der via en uddannelse som smørmejerist førte til en livslang stilling som assurandør i Vojens. Familiens fælles interesse for aktiviteter på is i alle former - ishockey specielt - er for Ejvinds vedkom-mende erstattet af krolf; nu med handicap 12. Hobbyen kommer dog aldrig i vejen for indsatsen på kajen. Når arbejdet kalder, må vennerne vente. Spillet kan færdiggøres en anden gang. Ja, kan man ikke sejle, er der således utallige andre måder at støtte Caro-line-projektet på!

Niels Strand



Prisliste 2021

Følgende priser er gældende for 2021.

Sejltimer: kr. 750,- Per time .

Liggetimer i fremmed havn : kr. 200.

Måltider efter tilbud.

Drikkevarer:

Fadøl kr. 40/0,4 liter

Rød/Hvidvin kr. 125.-

pr. flaske. Kr. 25 pr. glas

Bitter kr. 15.-

Vand kr. 15.-

Sejltimer for sponsorer er gratis.

Max Antal gæster ombord 12.

Morgencomplet, frokost og aftensmål-tid leveres efter aftale.

Drikkevarer skal købes ombord.

Vin kan dog medbringes mod betaling af propafgift kr. 60,- pr. /flaske.

Retningslinier ved bestilling af Sponsor og medlems arrangementer

Henvendelse om arrangementer inklusiv catering skal stiles til:

Formand Jørgen Frederiksen

Telf 40 75 87 03, mail

Haagenfrederiksen@yahoo.com

eller, Kasserer Margrethe Andersen

Telf 29 60 54 67,

mail besse43@yahoo.dk

Catering forslag:

- | | | |
|------------------------------|----------|-------|
| • Morgen complet | pris kr. | 80,- |
| • 4 stk håndmad | pris kr. | 100,- |
| • Gule ærter | pris kr. | 110,- |
| • Gullasch Suppe | pris kr. | 110,- |
| • Skipper Labskous | pris kr. | 110,- |
| • Andre ønsker efter aftale. | | |

MANDAGSHOLDET PÅ MARSTAL SØFARTSMUSEUM

Afhovmester Jørgen Bang

Mandag formiddag den 21. september 2020 stævnede Caroline S. ud med 15 mand ombord. Det var mandagsholdet, der i stille vejr og med en del tågebanks sejlede østerud med Thurø om bagbord forbi Troense og Stenodden, målet var i dag Marstal med besøg hos Erik Kromann på Marstal Søfartsmuseum. Besætningen var i dag lidt anderledes sammensat end ellers. Hans Aage Andersen var påmønstret som maskinmester; men som på de store skibe havde han en førstemester og en andenmester i Jens Ditlevsen og Ib Nielsen, der forestod det praktiske arbejde i maskinrummet. På broen var Brian Jensen skipper med Jørgen Frederiksen og Niels Rasmussen som styrmænd. I kabyssen stod hovmester Leif Rasmussen for et veldækket formiddagsbord.

I år er det 40 år siden Erik Kromann blev ansat på Søfartsmuseet. Jubilæet blev fejret på en noget anderledes måde i april, end det

ellers var planlagt. På grund af Covid-19 var der ingen gæster, og det har nok været medvirkende til Caroline S.'s besøg i dag, hvor man også kom for at sige farvel til Erik, der fratræder 1. november i år.

Vel ankommet til Marstal gik turen til museet, hvor Erik Kromann ventede og bød velkommen, og så startede der en rundvisning, hvor Marstals storhedstid og fald blev levende fortalt. Først tiden i slutningen af 1800-tallet og op til den første krigs slutning med sejlskibene, derefter fulgte tyverne og de trange kår i trediverne, hvor sejlskibene blev udstyret med hjælpemotorer, og efter den anden krig kom coasterflådens æra. Skibene var for størstedelens vedkommende partsrederier, hvor såvel søfolk som folk i land havde en større eller mindre part i skibet, og det var styrken i såvel gode som dårlige tider. Men da coasterflåden viste sig med en stor succes, var der folk, der byggede coaster mere på grund af afskrivningsregler end et reelt behov for skibsfarten, og det var med til at ødelægge skibsfarten, sagde Erik Kromann.

Under den første krig blev en ung thuriner

A.E. Sørensen ansat i toldtaten i Marstal. Det blev dog ikke som tolder hans livsbane formede sig, men derimod søfarten. A.E. Sørensen byggede stille og roligt rederivirksomheder op, og i 30-erne begyndte han at sejle på Grønland, og efter den anden krig, fik han sejlads på Falklandsøerne, og han havde i mange år det største rederi uden for København i Svendborg.

Malerisamlingen er et helt afsnit for sig, og Carl Rasmussens grønlandsbilleder – der er rigtig mange af dem – pryder væggene. Carl Rasmussen bosatte sig, da han var blevet gift, i Marstal og ikke i sin fødeby Ærøskøbing. Flere af malerierne er købt på Bruun Rasmussens auktioner, fortalte Erik Kromann, og han havde mange historier om, hvorledes han havde fået sponsorer til de

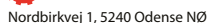
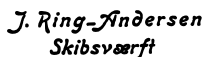
forskellige malerier. Carl Rasmussen døde, da han var på vej hjem fra Grønland. Han stod på skibets agterende og malede, og rorgængerer var den sidste, der så ham der. Man antager, at han er faldet overbord.

Dagen sluttede med en rigabalsam, hvorefter Jørgen Frederiksen takkede for den fantastiske rundvisning med en flaske rom og undertegnede kvitterede med 2 glas flydende skovhonning, fordi det først er i nyere tid, der er kommet skov på Ærø.

Da vi igen samledes på Caroline S., blev der holdt mandtal, og da alle var ombord, ville Jens og Ib ned for at starte motoren. På vej hen over lugerne lød der pludselig en lyd, som vi alle kender. Motoren startede, Jens og Ib kikkede forundret på hinanden, og kort tid efter kom Ib Kabell op fra maskinrummet. Ingen havde set ham gå derned. Mættet og beriget af Erik Kromanns fortælleevne vendte mandagsholdet tilbage til Svendborg.



Tak til alle vores Sponsorer



Firmamedlemskab

Revisionsfirmaet Deloitte
Restaurant Børsen
Ole Bang Jensen

Svendborg Museum
Svendborg Søfartsskole
Erik Jørgen Bodal

N. Kjær Bilcenter.
Rederiet Rousing
A/S Sv. Å. Jacobsen

Udgiver: Foreningen Caroline S - næste nyhedsbrev

Næste nummer udkommer i marts 2021. Input senest 1. marts 2021.

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

Besøg hjemmesiden: www.caroline-s.dk - og følg os på Facebook