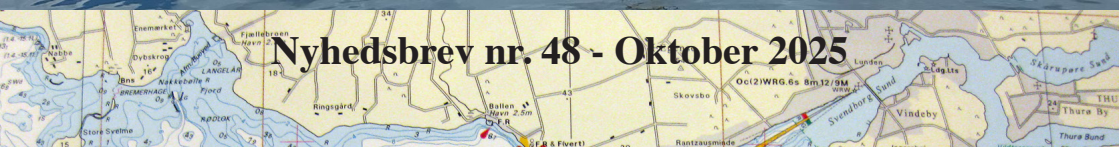


Efterretning for Søfarende
Caroline S. af Svendborg



Nyhedsbrev nr. 48 - Oktober 2025

Formandens klumme

SEJLSÆSONEN 2025: Så er en god sommer gået på hæld, dagene er blevet korte og der er ikke meget at sejle med resten af året. Vi kan se tilbage på en sejlsæson 2025 med stor aktivitet på både fragt, sponsor og charter siden. På fragt siden med fiskefoder fra Haderslev til Musholm har vi rundet 23 rejser, heraf en del med 20 tons dækslast, det svarer omregnet til 25,5 "normalrejser". Foderkvoten er vist opnået, så der bliver højest en rejse ekstra - måske. Der har ikke været mange aflysninger i år pga. vejret og vandtemperat-uren i Storebælt, men rejserne med dækslast gør at vi sandsynligvis når budgettet for 2025. Antallet af besætningsmedlemmer især hovmestre og styrmænd er desværre stadig kritisk i perioder, især til de lokale dags-sejladser, derfor opfordres alle, nok en gang, til at medvirke til at tage en tårn, og forsøge at få mulige emner i netværket til at deltage i sejladserne. Igen ved afslutningen af sæsonen, tak til alle ombord der har deltaget som besætning og mandagshold i løbet af sejlsæsonen 2025, en særlig tak til Niels, vores bemandingschef, for at få enderne til at nå sammen i puslespillet med altid at stille besætninger til vores sejladser. Alle har bidraget til at sikre økonomien samt glæde sponsorer og chartergæster.

SPONSOR OG TURISTSEJLADSER: Som

tidligere år, har Caroline S. foretaget en række sponsor og chartersejladser, mere end 20 ture, og igen i år, har mange af gæsterne givet masser af roser til besætningerne på turene. Vi håber og forventer at vi kan fortsætte med et højt aktivitetsniveau også i 2026. Priserne på disse ture bliver ikke reguleret for det kommende år.

ØKONOMI: Økonomien i foreningen er stadig sund med god likviditet i begge kasser. Så vi går fortrøstningsfuldt ind i 2026, hvor vi fortsætter med vedligeholdelse af Caroline S. så vi har et velsejlende og godt vedligeholdt skib vi kan være bekendt at vise frem og byde vores sejlen-de besætninger.

VEJLE FJORD FESTIVAL: Igen i år deltog Caroline S. i Vejle Fjord Festival den 30-31. august. Vi sejlede 9 ture på fjorden med mere end 100 glade turister, alle udtrykte begejstring for skibet. 3 af gæsterne meldte sig ind i foreningen som aktive medlemmer (1 styrmænd; 2 maskin-mestre). Styrmænd og den ene mester har allerede haft deres første læringsture i september.

VEDLIGEHOOLD: Igen i år, har vi igennem forår og sommer haft løbende vedligehold, både på dæk og i maskinen af det trofaste mandags-hold under ledelse af Hans Åge Andersen, Lars Østergaard og Niels Rasmussen. De sørger for

at skibet altid er sejlklart tirsdag morgen, og til vores charterturer. Det er stadig en lille trofaste skare der sikrer skibets vedligehold. Især på dækket mangler der hænder, Niels og Børge kæmper alene kampen mod rusten, men alligevel ser skibet heldigvis altid velholdt og præsenteret ud. Igen i år var skibet en tur i dok hos Ring Andersen. Her fik vi lov at ligge lidt længere end planlagt, det gav Niels og Børge chancen til at få behandlet hele skroget, så skibet stod flot nymalet igen, tak til jer alle for indsatsen. Der blev skiftet stål og repareret skrog flere steder, og alle fire topstykker blev overhalet.

LEVETIDSFORLÆNGELSE: De fleste aktuelle arbejder med levetidsforlængelsen er overstået. Det nye lensefilter fra C. C. Jensen er i drift, men med lidt udfordringer. Når der, efter rengøring, kommer for meget Marine Cleaner i sumpen emulgerer olie, vand og sæbe. Det giver problemer med at settle olie og vand i sumpen, og filteret bliver fyldt med denne emulgering. Der er skaffet nyt filter, og maskinbesætningen arbejder med en blivende løsning, så vi både kan rengøre dørken og anvende det nye lense-system som planlagt.

Bestyrelsen har modtaget en liste fra Bemandingschefen fra de sejlede besætninger med ønsker til forbedring af forholdene om bord. Flere af forslagene blev lagt til side, da de krævede mere 240 V vekselstrøm end vi for nuværende kan levere med vores omformer. Men ønske om en emhætte over komfuret og flytning af kaffemaskinen er gennemført.

KONTINGENT: Medlemstal og sponsorer i foreningen er i rimelig fornuftig gænge. Vi har mistet flere personlige medlemskaber, men fastholder heldigvis ca. 40 firma sponsormedlemmer. Vi forsøger af øge medlemstallet for personlige medlemmer i samarbejde med Caroline Koret.

Til sidst vil jeg gerne takke alle medlemmer for jeres støtte i sæsonen 2025. Alle sponsorer og medlemmer giver i kraft af jeres medlemskab et positivt bidrag til Caroline Foreningens fortsatte eksistens. En særlig tak til bestyrelsesmedlemmer, besætningsmedlemmer samt medlemmer af mandagsholdets som sikrer skibets drift og vedlige hold. **EN STOR TAK TIL JER ALLE.**

Kontingent 2026

På generalforsamlingen i april blev vedtaget uændret kontingent for 2026 på kr. 300.

Kontingentet vil blive opkrævet ved udsendelse af mail til medlemmerne i januar 2026, hvori en såkaldt FI-kode bliver angivet.

Medlemmer har tidligere år "frivilligt" indbetalt kontingentet allerede i december/ januar.

Vi beder om, at man afventer med kontingentbetaling indtil opkrævningen er modtaget, da det letter kasserer og medlemsadministrators arbejde betydeligt.

Alle medlemmer bedes være opmærksomme på at meddele ændringer i både post- og e-mailadresser til medlemsadministrator på tortran@outlook.dk.

Udgiver: Foreningen Caroline S - næste nyhedsbrev

Næste nummer udkommer i marts 2026 - input senest 1. marts 2026

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

Stefan H. Andersen, tlf. 20293949, stefan@harbograf.dk eller til

Ansvarshavende Troels J. Ankerstjerne, tlf. 21 49 24 29, troels@ankerstjerne.one

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

Mandagsholdet

Lars Østergaard

Så er det blevet efterår og sæsonen nærmer sig en afslutning. M-holdet har arbejdet flittigt med at sikre problemfri drift og leverancer af foder til Musholm. Vi bruger tiden med overhaling af div. udstyr, filtre, pumper og rørsystemer. Ud af alt det, er der nogle emner, jeg vil fremhæve.

Vi har givet forepeak-rummet et løft, efter at Caroline S. flere gange har oplevet, at stævnen bruges som "bremseklods", hvilket betød lækager og vand i forepeaken. Nu er der blevet ryddet op. Der er kommet nyt lysarmatur, og håndpumpen er blevet flyttet, så man rent faktisk kan komme til at tømme for vand med pumpen. Der er lagt an til at



Forepeakpumpe

få svejset en ny stævnprofil, inden den nye sæson starter.

Der er bestilt en ny nødbrandpumpe (se foto). Den gamle er efter mange års tjeneste ved at drage sit sidste suk. Desuden vil vi skifte kontraventil i sugeslangen til mindre størrelse, så slangen bliver væsentlig nemmere at håndtere. Det bør gøre opstart og betjening til en nem sag.

M-holdet modtog en opfordring fra sejlenre maskinmester angående renholdelse og oprydning i maskinrummet. Det vil jeg sige tak for. Det er rart af få beskeder om praktiske opgaver, der bør prioriteres, så vi har mulighed for at komme til rette med hinanden til fælles gavn.

Jeg vil påpege, at det er min erfaring, at alle



Ny nødbrandpumpe

opgaver skal have en ansvarlig person. Hvis ingen har ansvaret, slår opgaven fejl. For at vi kan pålægge nogen et ansvar, må vi have nogle fælles forståelsespunkter.

Mit forslag vil være følgende:

M-holdet arbejder med: Reparation, vedligehold og nyanskaffelser; fra filtersystemer, brandpumper, håndværktøj til forbrugsting som klude, olie, skruer og bolte.

Driftsmaskinmester arbejder med: Driftsrelaterede opgaver, pumpe fedt i HVM pumpe, skrueaksel, stævnør, fylde smørekopper og fedtpumper, fylde vand på HVM, pumpe startluft, pumpe olie i dagtank, tømme dræneliebeholdere (3 stk.) og rense søfiltre.

Vi vil i den kommende tid foretage oprydning i maskinrummet. Det betyder, at alt ikke driftsrelateret vil blive fjernet. Det betyder til gengæld, at alt driftsrelateret skal bringes i orden og have en plads. Vi har indkøbt 10 lagerreolkasser i forskellig farve. Der vil vi så starte med at lagre og samle, samt katalogisere, så der er en liste over, hvor tingene er i de mærkede kasser. Det er helt nede på jorden simpelt: I stedet for at have eks. vinkelslibeskærer og slibeskiver 3 forskellige steder, er disse ting kun eet sted. De gamle og dårlige skiver ryger ud. Det er princippet. Lagerkasserne skal opbevares bag ved smøreolietanken, hvor der er opsat reolskinner, der passer til kasserne. Samme sted vil vi oplagre gummiplader og rør til nødtætning af utætte rør.

Det er vigtigt, at vi får gennemført dette, så

vi kan få gjort dørken så fri som mulig med god plads til at rengøre med det nye dørkvaskesystem. Så sikrer vi mod glatte dørkplader og risiko for at falde og brække både arme og ben.

Slamfilter status:

Som de fleste af jer ved, kom der nye udfordringer, da vi prøvede at køre vaskevand med Marine Cleaner gennem filteret. Filtret kan ikke håndtere den emulsion, der opstår. Det betyder, at vi får fejlmelding (EE) på udstyret. Når vi får en fejlmelding, kan vi ikke pumpe overbord, da grænsen på 15 PPM er overskredet, hvilket systemet netop skal forhindre. Det er jo fint nok, men vi kommer i en låst situation, hvor vi ikke kan sænke niveauet i maskingraven. Derudover får vi andre vanskeligheder, da filteret ikke kan holde den partikelstørrelse tilbage < 15 PPM. Resultatet er, at vi får forurenset vand ind i rør og pumpesystem til brand- og spulepumpe.

Ovennævnte betyder, at der forestår en større rengørings- og gennemspulingsproces for at gøre systemet klar til almindelig drift efterfølgende. Vi vil under den proces ikke kunne undgå at skulle gennemspule afgangsrørsystemet fra brand- og spulepumpen (hjælpe motoren), og det vil give en fare for udpumpning af slamvand direkte ud i havnen. Min grænse for "støj" angående bortskaffelse af olieslam/vand og Marine Cleaner er nået. Det bør jo kun være en mindre detalje under drift og anvendelse af maskinen.

Vi må anskaffe et system:

- Der er effektivt i den daglige drift
- Der kan betjenes af alle
- Der har mulighed for at pumpe i land og derfor muliggøre anvendelse af Marine Cleaner i mindre mængder
- Der sikrer mod fejlbetjening og utilsigtet forurening
- Der kan pumpe ud efter reglerne < 15PPM, så vi kan klare flerdages ture som Vejle og lignende havne

Det, jeg i den forbindelse ønsker at iværksætte er, at vi får en aftale med Svendborg Havn om, at vi kan pumpe direkte fra maskingrav og op i palletank på kaj ved siden af den palletank, der tilhører "Kammerateriet". Jeg arbejder med Havnen om en 500 l eller 1000 liters palletanksløsning. Det vil betyde, at vi kan gøre klar til en simpel sammenkobling og styring fra dæk. Så når skibet kommer til kaj, kan man koble en slange på beholderen, trykke på en startknap, og vi kører. Derudover vil vi kunne køre med det eksisterende filter fra CJC, hvis skibet skal ud i flere dage til Vejle eller andre steder, hvor vi ikke kan pumpe direkte i land. Så vil



Vi holder det sikre, at udstyret er klar til brug

På denne måde sikrer vi mindst mulig støj ved håndtering af vand/olieslam. Desuden lever vi fuldstændig op til alle krav fra myndighederne ved at kunne pumpe i land og kunne garantere < 15 PPM ved udpumpning til søen. Jeg er desuden overbevist om, at vi snart vil blive mødt med et lovkrav om at kunne pumpe i land. Mange større rederier har allerede valgt den løsning, da 15PPM-kravet er svært at overholde, og bøderne er store. I den forbindelse har jeg arbejdet sammen med CJC's kemi- og filterteknikere om en løsning. Vi får nyt filter-element til montagen, så vi er klar til opgaven. Vi vil starte løsningen op hurtigt; vi taler om dage. Det gør, at vi må starte med en løsning, der kører på 200 liters tromler, da havnen ikke har en færdig godkendt løsning på 1000 l palletanke. Så vi arbejder på at få en logistisk løsning med 200 liters tromler, så det bliver nemt at håndtere. Vi kan øve os på det, indtil vi forhåbentlig får palletankløsningen på plads.



BEMANDING

Niels Strand

Så kom vi mandskabsmæssigt behørigt gennem endnu en sæson. Ikke uden sværdslag, men en forventet bemandingskrise viste sig heldigvis ubegrundet. Med lidt fleksibilitet og gensidig forståelse fandt vi brugbare løsninger således, at alle indgåede aftaler kunne overholdes. Vi oplevede sågar nettotilgang i mandskabspuljen generelt. I micro-skala godt nok, men lidt har også ret.

Maskinmesterguppen ser rigtig fornuftig ud. Den blev pænt styrket i årets løb, hvilket tegner lovende fremadrettet. De nytilkomne har stort set samme erfaringsprofil som de fleste af vore maskinmestemedlemmer: En yngre maskinmester, som forlod karrieren i skibene til fordel for landjobs, får genvakt interessen for at fortsætte i en uforpligtende pensionistkarriere til søs. Otte maskinmestre fik en Musholm-oplevelse; seks mestre dækkede vort bemandingsbehov på gæstesejladserne.



Retningslinier for sponsorer og andre gæster ved bestilling af ture og arrangementer

Bookinger skal foretages på skibets hjemmeside - www.caroline-s.dk

Personlige henvendelser skal rettes til
Troels J. Ankerstjerne
Tlf.: 21 49 24 29
E-mail: troels@ankerstjerne.one

Af hensyn til rettidig sejlsplanlægning er det ønskeligt, at oplysninger om turens

Velkommen ombord i CAROLINE S ønsker Bestyrelse og Besætning!

varighed og destination, antal personer og forplejning oplyses ved booking.

Husk at booke med pænt varsel!

Hvis egen fortæring medbringes, ser vi gerne, at besætningen er omfattet af eventuelle måltider ombord.

Se i øvrigt annoncen TAKSTER
GÆLDENDE FOR 2026 andet sted i bladet.



Anderledes tegner det sig for navigatører. De synes almindeligvis mætte af søen efter pensionering og gemmer sig ukendte steder med andre interesser og muligheder - end selvvalgt, lejlighedsvis optræden til søs - hvilket Caroline åbenbart ikke kan konkurrere med. Hjælp gerne med til at finde frem til disse ellers fortabte sjæle.

Tjansen som skibsfører er den nemmeste at besætte. Seks mand tørnede om Musholm-turene; fem mand dækkede dagturene. Styrmandene er vores akilleshæl. Elleve



tjenstivrige navigatører lyder af meget, men betænk lige, at vores bemandingsfastsættelse betinger to navigatører på foderturene, ud over skipperen. De fem styrmænd, der dækkede gæstesejladserne, efterlader ikke noget reelt spillerum. Der er virkelig mangel på lokale folk til disse ture - hovedsagelig med vore sponsorer.

Vi er henrykte for alle vores hovmestre uanset deres tilgang til hvervet. Har de en professionel baggrund, eller er de selvlærte i hjemmets køkken - der stilles ingen krav. Seks



kabysmedlemmer stod for Musholm-turene, suppleret med tre navigatører, der tog en dobbelttjans. Dagturene er udfordret med blot to medlemmer til at servicere gæsterne.



Det er et stort ønske for 2026 at have rådighed over en bredere flok af hovmestre til både stort og småt!

Ud over 23 rejser med fiskefoder - ialt 3.000 tons, inkl. 272 tons på dæk fordelt på 14 ture - sejlede vi 11 dagture med sponsorer. Ikke alle sponsorer gjorde brug af deres mulighed for en gæstesejlad. Til gengæld er de mest populære weekends klumpet sammen i inden for kort tid i august-september.

Tak for samarbejdet i 2025 - ser frem til kontakt igen med jer alle i 2026!

Taksterne gælder for 2026

Sejltimer	kr	1.000
Liggetid i fremmed havn	kr	300
Tilrigning hhv afrigning	kr	1.000
Askespredning pr. time + til- og afrigning	kr	1.000
Fadøl	kr	40
Fustage	kr	1.600
Bitter, hel flaske	kr	260
Vin, hel flaske	kr	125
Proppenge, egen vin	kr	60
Morgenkomplet	kr	110
Morgenkomplet med bitter, hel flaske bestilles separat	kr	260

Med forbehold for evt. nye prisstigninger på indkøbte varer (efter 31.12.2025).

VEJLE FJORD FESTIVAL 2025

Som bebudet efter sidste års succes deltog Caroline for anden gang i Vejles maritimkulturelle festival. Om det skal blive til gode-gange-tre må bero på stemningen og interessen i besætningskorpsen, når vi går ind i 2026 og skal tage stilling til en eventuel

invitation fra Vejle Kommune, der er arrangør, og som afgør, om Caroline kan være en del af programmet. Det er måske ikke fysisk belastende at håndtere en gæsteskare på tolv personer, men skal gæsterne serviceres på en anstændig måde, kræver det besætnin-



gens konstante nærvær under en en-times sejlads.

For at udnytte tid og olieforbrug mest hensigtsmæssigt undgik vi at positionere skibet tom fra Svendborg. Efter en losning i Musholm forsejledes direkte til Vejle; fra Vejle gik skibet til Haderslev og indtog en

ny last føder dagen efter. Under opholdet i Vejle udførtes ni ture ud og ind ad fjorden. I alt 108 betalende, taknemmelige festivalgæster fik en god oplevelse ombord. Heriblandt ganske mange udenlandske turister samt tre nyrekrutterede, aktive medlemmer. Skibet hjemsejlede et anerkendt bidrag til bankkontoen.



NIHIL INTENTATUM

Niels Strand

Kan oversættes fra latin med noget i retning af ”ingenting forsøges forgæves / intet uforsøgt”. Det er mottoet for Redningseskadrille 722 i det danske Flyvevåben. Eskadrillen har redningshelikoptere stationeret i Aalborg, Skrydstrup og Roskilde som del af dens SAR-beredskab (Search And Rescue). Udover eftersøgnings- og redningsopgaver udføres også ambulance-

flyvninger, lægetransporter fra øerne samt overførsler mellem hospitaler. Den nuværende anvendte helikoptertype er EH 101 Merlin med rækkevidde på ca. 1.400 km; topfart ca. 277 km/t; udstyret med redningsspil, natkikkerter og termisk kamera, avanceret navigationssystem, plads til bære og medicinsk udstyr.

Helikopterens besætning er 3-4 personer; pilot, co-pilot, systemoperatør og evt. læge/redder, som Carolines skiftende besætninger kommer i kontakt med 1-2 gange årligt, når der anmodes om medvirken til en øvelse til søs. Det sker spontant uden forudgående varsel. Som for eksempel den 3. juli i år ud for Helnæs i Lillebælt, da helikopterfolkene inviterede sig selv på 10-kaffe ombord under skibets sejlads fra Svendborg til Haderslev. Som tilskuer i første parket bliver man til stadighed overvældet af disse indsatsøvelser, der udføres med finmålt præcision og efterlader en følelse af, at søfolks sikkerhed understøttes af et effektivt beredskab.



15 år med "Frokostklubben" ombord

Af klubmedlem Poul Bjerre

"Frokostklubben" er baseret på Mærsk shippingmænd i deres bedste alder samt nogle få yngre medlemmer, der løb af stablen samtidig med "Caroline S."

Klubben samles hver måned om forskellige kulturelle aktiviteter – altid kombineret med samvær omkring et veldækket frokostbord. Sejlsadsen med "Caroline S." er årets højdepunkt, der altid gennemføres i juli måned, og som i årenes løb har bragt os trygt rundt til næsten alle havne i "Det Sydfynske Øhav".

Med enkelte afvigelser har vejret i årenes løb været os venligt stemt, og 2025 blev ingen undtagelse med høj sol og en behagelig brise 3-5 m/s fra nordvest.

Torsdag eftermiddag var der arrangeret "Åbent Skib" med hyggeligt besøg af venlige venner fra nær og fjern - og kontrol af fadølsanlægget med rettidig omhu og sund tørst. Om aftenen fornem middag på "Svendborgsund" med Henrik Solmer som æresgæst.

Fredag morgen afgang mod Marstal med en yderst erfaren besætning, og med Ærø

"Høflighedsflag" sat i styrbord saling og med "Kontorflag" til bagbord. Efter 3 timers behagelig sejlsads med en enkelt overhaling af "M/S ÆrøXpressen" mellem Rudkøbing og Marstal klappede vi langs ved WWII mindesmærket på "Dampskibsmøllen".

"Motorfabrikken Marstal" ligger midt på havnen og havde sin storhedstid i tresserne, hvor man klargjorde og afskibede 8 motorer om ugen inden man lukkede og slukkede i midten af halvfemserne og bygningerne blev forladt og forfaldt indtil 2017, hvor 3 kvindelige ildsjæle overtog konkursboet for et symbolsk beløb.

Motorfabrikken har efterfølgende gennemgået en omfattende renovering og fremstår i dag som et levende museum, hvor pensionerede maskinmestre passer, plejer og starter en perlerække af grønne Marstalmotorer, der i sin tid var anerkendt for pålidelig og stabilitet.

Således opmuntret fortsatte vi rundturen i søfartsbyen Marstal, indtil vi nåede frem til "Marstal Marineforening", hvor frokosten

skulle indtages. Marineforeningen overtog i 1988 den nuværende bygning fra Marstal Biografteater, og man kan således uden at overdrive sige, at der er både langt til døren og højt til loftet i den smukke sal.

Vi blev forkælet med en fremragende frokostbuffet med alt, hvad mave og hjerte kunne begære ledsaget af udvalg af Albani drikkevarer (Odense Pilsner og Odense Classic) suppleret med Marstal Bitter (også kendt som Riga Balsam).

Frosten blev afrundet af et forfriskende foredrag af Erik. B. Kromann og hans advarsel om, at hans stemme måske var lidt rusten efter aftenens samling i "Marstal Småborgerlige Sangforening" lagde ikke en dæmper på hans oratoriske evner.

Således møt på både sjæl og mave kunne

vi bevæge os tilbage til "Caroline S.", hvor vi via Mørkedyb, Højestene Løb og Svendborg Sund vendte hjem til Svendborg, hvor dagen - traditionen tro - blev afsluttet på behørig vis med gallamiddag i Martha-stuen.



CAROLINE PÅ SPORET AF 2. VERDENSKRIG

Kapitel 2

Gustav Schmidt Hansen, pens. maskinmester, foredragsholder og forfatter til flere bøger om danske skibe og søfolk i kontakt med krigen, har velvilligt opridset situationen for danske søfart i krigens første syv måneder. Carolines nuværende fartsområde var i den periode endnu ikke direkte et risikofarvand, men blev det efter den tyske besættelse af Danmark i april 1940. Herefter var vilkårene de samme for alle hjemmeflådens søfolk. Hvad enten de sejlede i småskibene i dansk farvand, i de større skibe i Nord-Østersøfart, eller i fiskefartøjer. Søfolkene og deres skibe var udsat for farer overalt og fra mange kanter. Gustavs forfatterskab omfatter udgivelserne "Mindetavlen", "Danske skibe i malmfarten" og senest "Handelsflådens tab 1939-1945".

Fra krigens start forsøgte de danske politikere at navigere ud fra en neutral holdning. I oktober 1939 mødtes Otto Mohr fra det danske udenrigsministerium med den tyske befuldmægtigede i Danmark, Cecil von Renthe-Fink og Dr. Walter fra det tyske udenrigsministerium. Resultatet blev en ordning, hvor Danmark kunne eksportere varer til de krigsførende nationer.

De danske skibe, der sejlede til England med landbrugsvarer, skulle tydeligt markeres med et Dannebrog og et malteserkors, som viste, at der var tale om neutrale skibe. For at tyskerne

accepterede en sådan ordning, skulle dan-

ske skibe også sejle landbrugsvarer til Tyskland. Det var imidlertid en politisk aftale, som krigsmarinen ikke gav sin accept. For søfolkene viste det sig også hurtigt at være en falsk tryghed, hvilket de dystre tal tydeligt viste. Inden Danmark blev besat, var 35 danske handelsskibe krigsforlist, og 386 danske søfolk omkommet. I samme periode var 11 fiskekuttere blevet sænket, og omkring 40 fiskere var omkommet.

Der blev også lavet en aftale om, at danske skibe for tysk regning skulle transportere kul mellem Tyskland og Sovjetunionen og træ fra Finland/Sverige til Tyskland. Det var præcis den aftale, der senere i krigen fik fatale konsekvenser for de danske søfolk i hjemmeflåden, der ofte blev angrebet af allierede flyvemaskiner, både til søs, men også i tyske og hollandske havne.

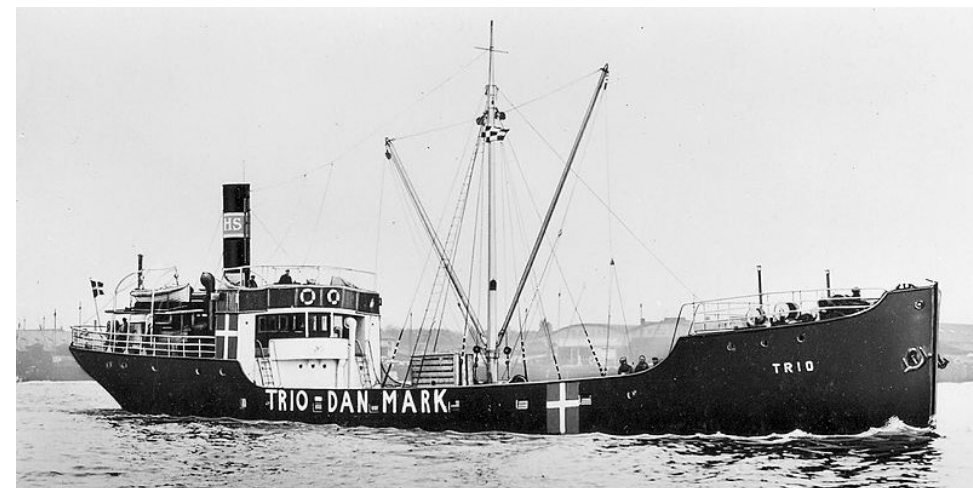
Senere bestemte fragtnævnet, at danske skibe også skulle sejle pligtrejser med kul, koks, træ, gødning og papirmasse fra polske, tyske og hollandske havne til Danmark for at holde det danske samfund kørende. Danske skibe blev også indsat i tysk kystskibsfart med blandt andet korn og kul, samt grus, sten og moler fra Danmark til Tyskland.

En dansk delegation forhandlede i foråret 1940 i hemmelighed med englænderne. Resultatet blev War Trade Agreement. Det var en mystisk aftale, hvor der intet blev ført til

protokols om dansk skibsfart, men i et særligt dokument, Agreement Concerning Danish Shipping, blev der fastlagt retningslinjer om, at den danske regering ikke måtte indblandes i arrangementet. Befragtninger skulle aftales direkte mellem de danske redere og de engelske skibsmæglere. Og nok så vigtigt, lasterne måtte ikke bestå af våben, eksplosiver eller ammunition, og skibene skulle ikke sejle på kanalhavnene og så vidt muligt heller ikke på østkysthavnene. Da det i praksis ville betyde nogle meget lange rejser op langs den norske vestkyst og så videre vestpå mod Færøerne, inden der kunne drejes mod sydvest ned mod de britiske vestkysthavne, indså man, at det nok vanskeligt kunne gennemføres i den virkelige verden. Og med den tyske besættelse af Danmark den 9. april 1940 smuldrede aftalen fuldstændig.

S/S TRIO var repræsentativt for de mindre skibe i hjemmeflåden. Bygget af stål i 1918 i Holland til et hollandsk rederi. Med 700 tdw var det cirka tre gange større end Caroline S. Skibet havde forskellige ejere indtil det i

1939 blev overtaget af rederiet Hans Svenningsen, København uden navneændring. TRIO sejlede mest i nordeuropæisk fart og befandt sig den 9. april 1940 tilfældigvis i dansk farvand, hvorefter det automatisk kom til at sejle i hjemmeflåden. Den 6. maj 1943 forliste skibet på rejse fra Horsens til København med en last brunkul, hvilket var en typisk, nødvendig beskæftigelse for småskibene i besættelsestiden. Kl. 08:05 befandt TRIO sig 800 meter fra Kattegat Syd fyrskib, da der indtraf en voldsom eksplosion under agterskibet. Styrehuset blev stærkt beskadiget, og skibet blev slået læk. Maskinen blev stoppet på grund af sprængte damprør. Besætningen på 13 mand kom væk fra skibet i styrbord redningsbåd og på en redningsflåde, og blev samlet op af fyrskibet. To timer senere sank skibet på 28 meter vand. I.h.t. søforhøret efterfølgende skyldtes forliset minesprængning. Som værn mod miner var skibenes påmalede dannebrogssflag ikke til megen nytte. TRIO blev senere hævet, repareret og sat i fart igen i samme rederis tjeneste indtil 1954.



NORSK VETERANSKIB

Aktivt medlem, hovmester Bjarne Skov beretter

I september d.å. blev det kendt, at M/S Nordstjernen ville aflægge Fåborg et visit. En mindre kreds af interesserede Caroline-folk opnåede en aftale om at kunne få en særlig guidet rundvisning på skibet.

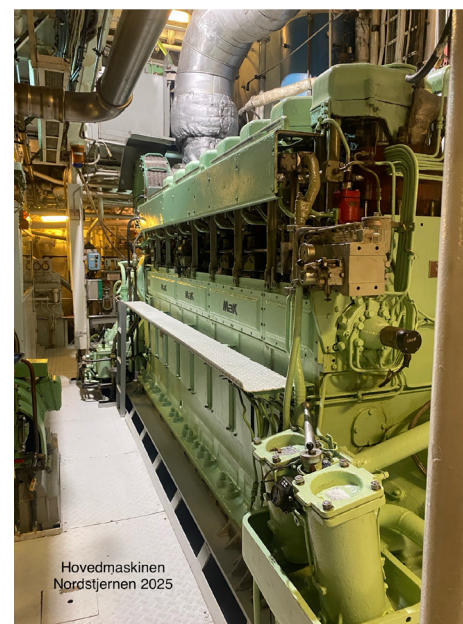
Nordstjernen løb af stabelen i 1956 og er således nogenlunde jævnaldrende med Caroline. Fartøjet blev bygget med henblik på at indgå i Hurtigrutens kystsejlad, hvor det har været det længst værende operationelle skib. De sidste år under norsk flag sejlede Nordstjernen på Svalbard. Da der rejstes krav om, at redningsbådene skulle overdækkes, blev Nordstjernen afhændet og disponeres nu fra Gdansk. I dag sejler hun krydstogt langs Norges kystlinje skibet er

fortsat hjemmehørende i Bergen og under norsk flag, hvilket tydeligt fremgår af billederne.



Under besøget afsløredes det, at Nordstjernen fortsat fremstår særdeles autentisk, idet der kun er foretaget få, men nødvendige moderniseringer, hvorimod vedligeholdelsesstandarden er i top. Således fornemmes der en ganske særlig atmosfære af klassisk passagerski, når man er ombord på den modne dame. Under besøget kom vi rundt på alle dæk og var også i "dybet", hvor det viste sig, at den "nye" hovedmaskine fra 1982 er en MAK!

Det vellykkede besøg kronedes af, at det var den sympatiske skipper, Master Od, der optrådte som vært og rundviser.



På sejltur med Caroline S.

Af Erik Klose Madsen - Logistics Development Manger - ALLER AQUA GROUP

Aller Aqua leverer fiskefoder til Danmarks største havdambrug Musholm, som ligger ud for Reersø. Det er logistikafdelingen hos Aller Aqua som arrangerer transporten af foderet, fra fabrikken i Aller, og til foderet bliver leveret med Caroline S, på foderflåden hos Musholm. For at få forståelse for processen i at levere foder med både bil og skib, var det nærliggende at kombinere arbejde med fornøjelse. Så tirsdag den 17. juni, så vi hvordan Caroline S blev lastet med 135 tons foder, i Haderslev havn, og efterfølgende stævnedes ud, med retning Reersø.

Logistikafdelingen havde fået arrangeret at de kunne sejle med Caroline S fra Haderslev Havn, ud gennem Haderslev Fjord, og op gennem Lillebælt. Vejret var fint, lidt skyet, da vi sejlede fra Haderslev, men det blev klart vejr med sol ud gennem Haderslev Fjord. Det er noget andet at se tingene fra vand siden, med en hastighed på 7 knob, man har tid til at se marker og huse, høre en røverhistorie fra besætningen, som består af pensionerede sømænd. Selv et par marsvin var undervejs i fjorden, og kiggede forbi.



Da vi nåede ud af Haderslev Fjord, gik vi nordpå op igennem Lillebælt, og vi fik at vide at det var tid for aftensmad. Der var dækket op til os i kaptajnens salon, hvilket vi som gæster var beærede over. Besætningen spiste i messen, og stod samtidig for at servicere os. En stor tak til dem, for god service.

Efter at have spist, var vi syd for Fænø, og kunne skimte de 2 Lillebæltsbroer. Så vi gik ud i stævnen af skibet, for at nyde udsigten. Virkelig en fantastisk udsigt man har fra skibet, når man sejler ind under broerne, forbi Middelfart, og fyrtårnet i Strib. Vores tur sluttede på Esplanaden i Fredericia havn. Der blev vi sat i land, lidt efter kl. 22.00, mens solen langsomt forsvandt. 4,5 time på søen, en fantastisk flot sejltur, med dejligt vejr. Caroline S og besætningen fortsatte deres kurs mod Reersø, hvor de forventede at være fremme ved 6-tiden, dagen efter.

En stor tak til skib og besætning, for en god tur, hilsen fra Logistik afdelingen hos Aller Aqua. Vi håber på et fortsat godt samarbejde.

de de næste mange år. Måske vi får chancen for at gentage turen.



SPONSORARRANGEMENTER



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

Støt vore sponsorer!

De støtter os!

Servicesponsorer:



J. Ring-Andersen
Skibsværft



PETERSEN & SØRENSEN
MOTORVÆRKSTED %

TONNY MADSEN %
Vognmand



Økonomiske sponsorer:

Tranberg
Revisionsaktieselskab



NAVTEAM
Professional Marine Electronics

Nordic Marine
Consult A/S



Svendborgsund
www.restaurantsvendborgsund.dk

BDR. RASMUSSEN ApS
Marin & Entreprenørforening
Aut. Højesteret
Mark TV

Ask Askholm
SVENDBORG



C.C. JENSEN

Hjarbæk Klubben



JClausen ApS

Kurt Høst Petersen
Pædagog Marinehjemmeværnet
MHV911 / BOPA Dragor

DANSK DIA-BOR A/S
Nordbirkvej 1, 5240 Odense NØ



trykteam
det grafiske univers



J.P. KLAUSSEN CO. A/S

Syddjyske
Dampskibsselskabs
Fond

Officers Club
v/ Ole C Jørgensen



BALTIC SHIPPING CO

BSO Svendborg
Efficient · Practical · Easy

ALBERS-HANSEN

Blowing Bubbles

KISTLER
measure. analyze. innovate.

BlueTech Center
Creating Maritime Future

CAMOZZI

Automation

JAR MARINE CONSULT

M.H. Simonsen ApS

LONG ISLAND HOLDING ApS

CBJ Ejendomme ApS

KNUD E. HANSEN
SHIP DESIGN SINCE 1937

**Slagtergader
installation/forretning**

SEVA
Administration

Firmamedlemskab

Human Manual Data
Restaurant Børsen ApS
Ole Bang Jensen ApS

Svendborg Museum
Svendborg Søfartsskole

Svendborg Marineforening
Postbåden Hjortø's Venner
Rederiet C. Rousing