

Efterretning for Søfarende
Caroline S. af Svendborg



Nyhedsbrev nr. 49 - Marts 2026

Formandens klumme

ÅRET DER GIK: 2025 er gået, og det er gået godt. Vi kan igen se tilbage på et år, der har været præget af god aktivitet både på fragt- og chartersiden. På fragtsiden, som sædvanligt, med fiskefoder fra Haderslev til Musholm. Året endte med 23 rejser, adskillige med dækslast, som gav ekstra indtjening, så den samlede indsejlede fragt blev større end året før.. Vejret har artet sig fornuftigt gennem sæsonen. I 2025 havde vi igen en spændende weekend i forbindelse med "Vejle Fjord Festival" i slutningen af august. Vi har været forskånet for større uheld igennem året, så omkostningerne har været overskuelige.

Igen i 2025 var udfordringerne med at skaffe besætningsmedlemmer til sejladserne forløbet bedre end de foregående svære år. Igenem året er der kommet nye folk til. Både på dæk og i maskinen, men situationen er stadig udfordret med hovmestre og lokale i det Syd-fynske. Selvfølgelig skal der lyde en stor tak til alle medlemmer, der har deltaget som besætning, mandagshold, bestyrelse, bemandingschef, samt andre vigtige opgaver omkring foreningen og skibet og dermed har været med til at sikre driften og økonomien i foreningen samt glædet sponsorer og chartergæster.

VEDLIGEHOOLD: Årets vedligehold har igen i 2025 været varetaget af vores trofaste man-

dagshold, ledet af Hans Åge Andersen og Niels Rasmussen. De sikrer, at der altid er et sejlklart skib til både Musholm-ture, sponsor- og charterture. Det er stadig en lille trofast skare, der kæmper med de mange opgaver, men heldigvis er der flere til at hjælpe til på mandagsholdet, især i maskinen. På dækket har Niels og Børge nu fået hjælp af Birger og Jens Åge, så det bliver lidt mere overskueligt at holde rusten fra borde og sikre et smukt skib.

SPONSOR OG TURISTSEJLADSER: Som tidligere år, har Caroline S. i 2025 foretaget en række sponsor- og chartersejladser. Både på de lokale ture, og også i weekenden på Vejle Fjord har mange af gæsterne givet mange roser til besætningerne på turene. Vi håber og forventer, at dette vil fortsætte i 2026.

MEDLEMMER OG SPONSORER: Foreningen har pr. 1. januar 2026 ca. 40 firma sponsormedlemmer, samt mere end 250 personlige medlemskaber. Medlemstal og sponsorer er begyndt at blive en udfordring. Vi holder antallet af sponsorer rimeligt stabilt, men antallet af personlige medlemskaber falder. Som jeg ser det, er det eneste, vi kan gøre at vise os synlige. Niels har gang i forskellige events rundt om i landet, hvor vi muligvis kan deltage og profilere skibet.

2025 REGNSKAB: Årets resultat er på nuværende tidspunkt ikke endeligt opgjort, men det ligger klart, at regnskabet for både rederi og forening lander med et positivt resultat for året. Økonomien i foreningen er stadig sund med god likviditet i begge kasser. Så vi er gået fortrøstningsfuldt ind i 2026, hvor vi fortsætter de igangsatte arbejder med vedligeholdelse af Caroline S. Skibet er for nuværende i dok for at blive shinet op til den kommende sejlsæson: bl.a. med ny type bundmaling, der skulle give os mere fart og længere mellem dokopholdene; vi skal have trukket skrueakslen til godkendelse af klassen; have skiftet stævnen på skibet, samt foretaget andre småreparationer.

HJEMMESIDE: Vores Web Master, Birte Gam-Jensen, opdaterer løbende hjemmesiden. Men det op til vores medlemmer at forsyne Birte med nyheder, billeder og info,

som kan deles på hjemmesiden, så den bliver levende.

GENERALFORSAMLING: Generalforsamling 2026 er fastsat til 27. april kl 19:00 i Svendborg Marineforening, Færgevej 5, 5700 Svendborg. Kl.18 vil der være tid til kammeratligt samvær og lidt til ganen. Alle betalende medlemmer er selvfølgelig velkomne.

Til sidst vil jeg gerne takke alle sponsorer og medlemmer for jeres støtte i det forgangne år. Jeres medlemskab giver et vigtigt positivt bidrag til foreningens fortsatte eksistens. En særlig tak til bemandingschef, bestyrelsesmedlemmer, besætningsmedlemmer, samt medlemmer af mandagsholdet, der alle bidrager til skibets drift og vedligehold. **EN STOR TAK TIL JER ALLE!**

Troels Ankerstjerne

Udgiver: Foreningen Caroline S - næste nyhedsbrev

Næste nummer udkommer oktober 2026 - input senest 1. oktober 2026

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

Stefan H. Andersen, tlf. 20293949, stefan@harbograaf.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



SØLVBRUDEN CAROLINE

2026 er et jubilæumsår i den forstand, at det i år er 25 år siden, at vort skib kom til Svendborg. CAROLINE SAMSØ blev forvandlet til CAROLINE S. Borgerne i byen tog meget hurtigt damen til sig som en af deres egne. Måske ikke helt fuldblods, hensyntaget fødestedet. Men hun har selv fundet sig rigtig godt til rette som Svendborgenser.

De initiativrige folk i Svendborg, der fostrede idéen med at overtage skibet, er ikke alle iblandt os længere. Mange af de oprindelige aktive sejlere og vedligeholdelsesfolk er afmønstret af forskellige årsager. Men de, der husker hele projektets tilblivelse og de tidligste års drift, må gerne læse med her, fordi de besidder værdifuld førstehandsviden om en helt enestående historie.

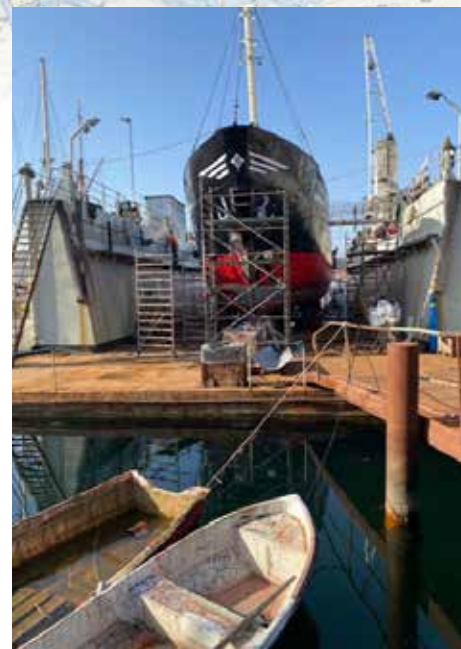
Selvfølgelig findes optegnelser og dokumenteret information, men de bedste og mest ægte fortællinger, der ikke er nedskrevet, er de mest interessante for eftertiden - og dermed for os andre, der løbende har sneget os ind i Caroline-universet og har købt ind på en andel i kulturen. Men, vores kendskab til fortiden er formidlet ved overlevering mand-til-mand og bliver derfor ofte noget mytisk. Det kan ikke udelukkes, at der over tid er pyntet på og om-

skrevet en del af de faktiske begivenheder. Og, det er helt fint. De krydrede fortællinger er jo ikke de mindst underholdende.

Skribenten håber inderligt at komme i kontakt med flest mulige i "den gamle garde", der har noget at fortælle om Caroline-historiens begyndelse. Måske udsigten til deltagelse i jubilæumsfejringen kan lokke fortællerne frem. Der må være andre end Eigil Schmidt, der kan bryste sig af et antik medlemkort. I sit tilfælde dateret 2004. På det tidspunkt gik skibet i fri fart. Læs Eigils beretning andetsteds i bladet. Udmønstrengerne kunne vare 7-10 dage i træk. Dengang var alle mindst femogtyve år yngre. De "vilkår" holder ikke i dag.

Foreningen Caroline S. blev stiftet i Svendborg den 27. august 2001 for efterfølgende at kunne overtage skibet. Bestyrelsen har besluttet at markere dette 25-års jubilæum med en fest ved skibet, hvortil alle medlemmer vil blive indbudt. Af hensyn til allerede indgåede sejlads-bookings afholdes festen lørdag den 8. august 2026. Reservér allerede nu datoen. Invitation og endeligt program vil fremkomme i løbet af sommeren.

Niels Strand



Mandagsholdet

Richard Pedersen beretter på vegne af maskinafdelingen om vinterens småreparationer og vedligehold af skibet:

1. Skiftet den roterende pakdåse i brandpumpen, som trækkes af hjælpemotoren
2. Der er indkøbt en ny brandpumpe og ny sugeslange til nød-pumpen på fordækket
3. Der er lavet aftale med Kommunen om afhentning af spildolie fra sumpen under hovedmotoren
4. Alle ventilhuse er efterspændte og er ventilerne justeret
5. Brændstoffdyserne har været oppe og er

trykprøvet. De åbnede fint ved 240bar; monteret med nye kobberringe, som vi udglødede inden montage

6. Der er udskiftet et brændolierør til forsyning af hjælpemotoren. Ny gummislange og spændebånd er monteret. Så er den lækage fjernet
7. Skiftet sugeslange ved smørelie-cirkulationstanken og hen til vores CJC-filter.

Skibet gik i dok den 2. marts med følgende dokplan:

1. Udskiftning af plader i stævnen (P&S)
2. Skrueakseltræk (P&S)

3. Reparation af casing ved døre på soldæk p.g.a. rust
4. Reparation af nedgang til kamre for; også p.g.a. rust
5. Reparation af dørkarm ved nedgang til kamre for

Inden vi skal ud at sejle igen, bliver begge vores små CJC-filtre skiftet. Vi får også installeret den nye brandpumpe med suge-slange og afprøvet, om det virker.

Til slut vil jeg fortælle om en sag, vi havde, da vi skulle prøvestarte maskinen efter genmontering af dyserne. Motoren sad urokkelig fast. Vi kunne ikke tørne motoren, selv om tre velnærede fra mandagsholdet hang i tårnastangen. Da vi havde kløet os lidt i hå-

ret og pumpet olietrykket op igen, måtte vi åbne ind til krumtappen. Så tog Hans Åge, et koben og skubbede plejlstængerne fra side til side på alle cylindere. Derefter var det pludselig muligt at tørne motoren. Om det skyldes, at vi ikke havde drejet motoren i 3 uger, eller om motoren var stoppet på et uheldigt punkt, hvor alle stemplerne stod midt i foringen, vides ikke. Faktum var, at vi fik slået gang i motoren og lod den køre i en times tid.

Birger Lyhne beretter om ”dækket”s ind-sats: I tiden efter jul satte vinteren ind. Malerarbejdet på dækket før dokningen har begrænset sig til det opstående i stb side agter under lejderen, hvor der er banket rust og malet.

1. I lasten er løs beton langs garneringen i siderne fjernet, og der er støbt ny beton i hullerne
2. Efter dokningen er bunden højtryks-spulet. Hele fribord samt boottop-bælte skrabet for rust, pletprimet og malet all over. Navne og køjer er malet op med hvidt (Ring-Andersen)
3. Bunden males med en ny, dyrere anti-fouling ”Hempel Globic 9000”, som er et nanobaseret produkt, der lover holdbarhed på 4-5 år (Ring-Andersen)
4. Udskiftede plader i casing slibes, primes og males
5. Udskiftede plader i stævn slibes, primes og males

6. Under dokningen fortsættes rustbankning, priming og maling af det opstående - og håber på godt vejr mest muligt

Vi er meget spændte på, om den dyre anti-fouling holder, hvad den lover med forventning om mindre begroning, mindre olieforbrug og færre dokninger. Desuagtet dokkes igen i 2027 for at tjekke status på begroning og for at udskifte zink-anoder.

De oprindelige planer om sandblæsning/højtryksspuling af rust oppe under dæk i lastrummets sider er indtil videre opgivet p.g.a. for store problemer. Tilbud indhentes fra firmaet LaserClean på rustfjernelse med forbedret udstyr før fortsat overfladebehandling med hidtil anvendte ”sølvprimer”.



SYGDOMSBEHANDLER

Ligesom andre kompetence-certifikater skal "Bevis som sygdomsbehandler" fornyes hvert femte år inden udløb. Seks af vore navigatører med bevis til Medicinkiste-C fik genopfrisket deres færdigheder på et kursus afholdt i Svendborg den 11. februar i samarbejde med Fiskeriskolen i Thyborøn. Instruktøren Tina hersede dagen lang med kursisterne, der af hensyn til økonomien også omfattede fem ikke-medlemmer.

Som illustreret gik vore kollegaer grundigt til stålet - eller rettere - til dukkerne.

Det skal nævnes, at flere end seks medlemmer i mandskabskredsen har gyldigt bevis. De øvrige har blot andre gyldighedsperioder eller besidder B- eller A-beviser til større medicinkister. Lovkravet er, at mindst et besætningsmedlem ombord til enhver tid skal være i besiddelse af mindst et C-bevis.



Generalforsamling 2026

Der indkaldes til Generalforsamling i Foreningen Caroline S.

Mandag den 27. april 2026 kl. 19:00
i Svendborg Marineforenings lokaler Færgevej 5, Svendborg.

Dagsorden ifølge vedtægter:

- Valg af dirigent
- Formandens beretning
- Fremlæggelse af revideret årsregnskab for såvel skib som forening
- Fastsættelse af kontingent
- Beslutning om anvendelse af overskud eller dækning af tab
- Valg af formand
- Valg af medlemmer til bestyrelse og suppleanter
- Valg af revisor
- Kontingent for 2027
- Indkomne forslag
- Eventuelt

Forslag til behandling skal være formanden i hænde senest d. 15. april 2026

Fra kl. 18.00 vil der være kammeratligt samvær med servering af pølser, frikadeller og kartoffelsalat.

HUSK AT BETALE KONTINGENT FOR 2026
før general forsamlingen på
konto 0815- 0000278793.

Vel mødt



CAROLINE PÅ SPORET AF 2. VERDENSKRIG

Da RAF Lancaster bombemaskinen LL 963 styrtede ved Avernakø 16. maj 1944. *Af Henrik Lemke*

I Nyhedsbrev nr. 47 marts 2025 beskrev Niels Strand, hvordan den danske fragtsejlsd blev påvirket af 2. Verdenskrig. Han viste kort over de minifelter, som de allierede etablerede og vedligeholdt for at gøre det svært for tyske ubåde at komme ud i nordeuropæiske farvande og Atlanterhavet.

Han beskrev, hvordan minerne var en stor risiko for den civile skibstrafik.

Her fortæller vi historien om et minelægningstogt, der gik helt galt for RAF Lancaster LL 963.

De minerede områder havde navne efter planteverdenen, og derfor blev minenedkastningsoperationer kaldt "Gardening" - havepasning.



Med knastør engelsk humor gav "Gardening" en direkte reference til det engelske program "Dig for Victory". Ved udbruddet af krigen var England meget afhængigt af importerede fødevarer fra sine

kolonier, fra det kontinentale Europa og fra USA. Ubåde forstyrrede importen, så engelske private prydhaver, parker og sportspladser blev udlagt til dyrkning af fødevarer, og der blev etableret mange nye kolonihaver.

Gardening-søminerne blev kastet ud fra bombefly og havde faldskærm, så de landede blødt.

Propaganda for grønsagerne



På trods af miner lykkedes det mange tyske ubåde at slippe ud i Atlanterhavet. 1941-43 gjorde ubådene stort indhug i konvojsejlsadsen fra USA og Canada til blandt andet engelske havne - den afgørende forsyningskæde med våben, materiel, råstoffer, fødevarer og soldater. I midten af 1943 vendte styrkeforholdet, og ubådene blev fordrevet fra Atlanten.

Da LL 963 lettede på sin gardening tur til Kiel den 15. maj 1944 var formålet at bidrage til at holde ubådene væk fra den forestående invasion i Normandiet. Missionen var at kaste søminer i Østersøen ud for Kiel, hvor der var både ubådsværft og ubådsbase. Værftet, Krupp Germaniawerft, byggede også motorer til ubådene.



En Lancaster lastes med søminer

Der var 5 gardening-zoner ved Kiel: Kvæde, Gyl-denlak, Melon, Salat og Forglemmigej.

LL 963 lettede fra sin base, Elsham Wolds i Østengland sent om aftenen den 15. maj, og har nok fulgt denne kurs mod sit mål.



LL 963 og de øvrige fly på missionen blev sandsynligvis sporet langt ude i Nordsøen, som det vises af de tyske Mammut-radarers rækkevidde (gul markering).

Det første tyske angreb på LL 963 var antiluftskyts



Krupp Germaniawerft, Kiel, under krigen



LL 963' skønnede, planlagte rute for missionen

nær Lillebæltsbroen. Der gik ild i maskinen. Bare 10 dage før havde den været i en tilsvarende situation på en mission til Friedrichshafen, men klarede da toget og turen hjem til basen, så besætningen valgte at fortsætte.

Denne gang gik det ikke. Natjagere fra to tyske baser, Grove (nu Flyvestation Karup) og Westerland på Sild traf LL 963 først over farvandet nord for Als, og siden over Horne Land. Det kunne LL 963



ikke klare, og styrtede ned ud for Avernakø på positionen 55°03'03.0"N 10°13'02.0"E.

LL 963' sidste kilometer inden styrtet er her tegnet oven på et Luftwaffe-kort fra perioden, sammen med skønet kurs for de to natjagere, Me 110 (Messerschmitt) og Ju88 (Junkers). LL 963' situation lige før styrtet er AI-genereret, og er vist på forsiden af nærværende blad.

Alle 7 besætningsmedlemmer på LL 963 omkom i styrtet. Det ene medlem, Ralph Tapp, drev i land på



Fundsteder for besætningsmedlemmer fra LL 963

Avernakø samme nat, og er begravet på Avernakø kirkegård. 3 andre nåede langt østover, før de drev ind på lavt land. 3 forsvandt helt.

På vores Musholm-ture, hvor vi passerer Gardening-bedene Julesalat, Gulerødder, Broccoli og Asperges (løbet ved Musholm), sejler vi næsten direkte hen over stedet, hvor LL963 styrtede ned.

Der er også en anden forbindelse fra Caroline S til LL 963' mission. Efter krigen blev Krupp Germaniawerft demonteret af de allierede. I 1948 blev MaK, Maschinenbau Kiel, etableret på grundlag af rester af Germaniawerft. MaK fortsatte med

at bygge videre på ubådsdieselmotorerne, også til andre formål end ubåde - fx Caroline S. MaK bygger stadig maskiner og ejes nu af det amerikanske Caterpillar Inc.

MaK hovedmotoren i Caroline S er i sin opbygning identisk med de tyske ubådsmotorer. Hvor Carolines MaK har 4 cylindre, blev der brugt 6, 8 eller 12 cylindre i ubådene. MaK-motorerne blev normalt monteret parvis som i denne U995 med 2 gange 6 cylindre og 2 skrueakslar, søsat i 1943 og besøgt af vores bemandingschef Niels Strand Nielsen i 2019, marinemuseet Laboe ved Kiel.



Denne artikel bygger på et hæfte om LL 963, som senere i år bliver udgivet af Lokalhistorisk Forening for Avernakø og Korshavn. Jeg skriver det i samarbejde med Hans Sig Nielsen.

Jørn Strand Nielsen hjalp os i gang med hæftet, ved at pege på megen ny viden, der kunne supplere et tidligere hæfte, "Da krigen kom til Avernakø" (Ebbe Bork Pedersen 2002). Jørn hjalp også med at præcisere, hvilke to tyske natjagertyper, som skød LL 963 ned, og hvorfra de lettede.

Caroline S' bemandingschef, Niels Strand Nielsen, besøgte U995 i 2019.

Caroline S' maskinchef, Hans Aage Andersen, har bistået med MaK-viden og -fotos.

Hans Faurby Bjævertoft, Flyvehistorisk Hangar Værløse, har hjulpet os med at skønne LL 963' rute mod Kiel.

Fra bogserien Nachtjagd Combat Archive 1944 Part 3, Theo Boiten, 2020, har vi data om koordinaterne for de to tyske natjageres nedskydning af LL 963.

DET VAR ANDRE TIDER

-En typisk udmønstring som skipper i 2005

Hvem husker besætningen? Jeg selv sagde skipper, Eigil Schmidt, Aarøsund; Styrmand Mogens Bøgh, Allerød; Kokken fra Nyborg a.k.a. Svoger; Varmemesteren Jørgen fra Svendborg, maskinmester; jungmanden fra Søfartsskolen (Svendborg eller Tvind-Nyborg?). Der var dengang ofte en-to elever med fra den ene eller den anden skole.

Forfatteren blev medlem i 2003, selvom mit første medlemskort viser 2004. Jeg var en af Jørgen Frederiksens tidligere undersætter i Mærsk - sammen med min telegrafistkone - så måske har han kigget et par steder hen. I hvert fald blev jeg godkendt som skipper lige med det samme. En af mine kammeraters kone, telegrafist Lene Holm Jensen, var medlem af bestyrelsen. Til en komsammen fik Lene mig overtalt til at være med i Caroline S. Lene døde desværre meget ung af en hjerneblødning under juleophold i Marstal. Rigtig mange af os medlemmer deltog i Lenes bisættelse i Svendborg.

Min kone mente vistnok, at jeg havde nok at lave. På det tidspunkt var jeg lods, samt havne- og overfartsleder i Haderslev Kommune. Jeg var også prøvetursskipper for flere værfter i Danmark på nybyggede færger og specialskebe. Jeg har f.eks. sejlet alle super-yachter, der blev bygget i Assens, på prøveturene. Men hyggen og trælugerne trak mig mod Caroline S.

Sejladsen Uge 16/2005

Vi, besætningen, kom om bord i Svendborg, hvor vi lå et døgn tid og afventede, at en importer skulle komme til kaj i Randers. Vi fik lavet en mønstring og præsenteret hinanden. Kokken fik købt ind til en uges tid. Vi fejede, spulede og afferskede lastrummet meget grundigt, da vi i Randers skulle laste kunstgødning i bulk - til Ballen på Samsø. Vi havde hørt at lastinspektøren i Randers var en krakiler. Jeg havde på det tidspunkt været en del gange i Randers, for at losse melasse, med to af mine egne

skibe, CAPELLA og SALLY SCHMIDT, så jeg var godt kendt med fjorden. Vi fik besked om at gå på siden af importeren på et bestemt tidspunkt. Jeg husker ikke navnet på importeren, men vel et skib på ca. 3000 tons. Vi lå på ydersiden og kranen kunne så nå ud over importers skibsside og ned i vores lastrum med hjælp fra en lugemand. Havnekranen var ret ny med vægt installeret. Vi lavede et lille draft survey, og jeg accepterede tallene på Bill of Lading. Jeg mener at huske, at vores fragt var en lumpsum.

Så gik det mod Ballen hen over natten. Jeg husker meget tydeligt, at jeg vågnede ved, at vi pludselig rullede helt vildt NØ for Samsø. Det var såmænd bare en af de store natfærger mellem Århus og Kalundborg,

som passerede os for fuld skrue. I Ballen fik vi losset stille og roligt med en lille mobilkran. Vi fandt en lokal fisker, som solgte os en spand fuld friske rødspætter. Midt på dagen ringede mægleren, at vi lige skulle blive liggende, hvis vi måtte for havnen. Man var meget tæt på at slutte 2 rejser korn fra Koldby Kås til Århus. Vi gik igen i gang med kostene og fik fejlet lasten, så der ikke kom kunstgødningsrester i kornet. Lasterne blev sluttet og vi listede til Koldby Kås, hvor vi skulle laste næste morgen fra lastbiler. Godsejeren på Brattingsborg var kendt for, at han meget gerne ville støtte vores gamle skib med laster. Det var også billigere end lastbiler med færgen.

Kornet var fra året før og nok i bunden af



siloen. Den var fuld af avner og vejede ingenting. Jeg fortalte de unge fyre, at nu kunne de godt smide støvlerne. Nu skulle vi ned og lempe med skovle, op under dækket. De mente vistnok ikke, at jeg var helt rask, så jeg måtte selv springe ned og vise vejen. Vi fik lastet og så gik det ellers mod Århus.

I Århus blev vi mødt af et gæng på 4 mand, en lugemand, en bobcat og en kæmpe grab. Fagforeningen forlangte et sådan gæng. Havnearbejderne ringede op på kontoret, at hvis skibet skulle betale for alle de folk, så ville de strejke. Grabben var så stor, at der skulle 4 mand til at styre den ned i lugen. Århus Havn gav sig, og udgifterne til begge losninger blev et sponsorat til Caroline S. Efterfølgende sponsorerede Århus havn altid Caroline S. Vi fik losset og sejlede så til Koldby Kås efter last nr. 2.

Midt i det hele ringede mester Jørgens kone, at hvis han ikke rejste hjem fra Århus, så kunne han lige så godt blive væk. Nu havde hun regnet med, at de skulle være pensionister sammen og sidde i havestolene. Vi ringede til Jørgen Frederiksen, at vi var nødt til at sende mester Jørgen hjem fra Århus. Der

var ingen, som kunne komme og afløse, så Jørgen Frederiksen sagde, at vi skulle blive i Århus efter anden losning, indtil han fandt en mester. Vi vidste jo godt, at Jørgen Frederiksen var chefen, og chefens ord var lov. Jeg ringede til Jørgen igen og meddelte, at vi andre såmænd også gerne ville hjem til vore familier og, at en Caroliner altid har kunnet sejle med det, der i mine papirer stod som "Ihændeoveren anses for at have duelighedsbevis i motorpasning". Den maskinmestereksamen tog jeg i øvrigt hos Ib Kappel i 1977 på 3 timer. Efter lange instrukser om, at mester Jørgen skulle starte maskinen, inden han gik i land. At jeg skulle lære at pumpe op og smøre over, flere gange. Og, at vi ved ankomst Svendborg fik en mester om bord til at stoppe maskinen igen.

Turen tilbage til Svendborg gik godt, og jeg tænker, at rederiet fik en god skilling for 3 laster på en uge!

Eigil Anno 2025



Bemanding

Nej, det er ikke S/S Martha, men Caroline S. og skibets besætning Anno 2006, som hviler ud på frivagten i fremmed havn. Maskinmester, styrmand, hovmester samt skipperen standsmæssigt iført tropeuniform. Sidstnævnte, Eigil Schmidt, Aarøund, har været på graverarbejde i sine fotoarkiver. De øvrige portrætterede er i mellemtiden afmønstrede fra den aktive kreds af medlemmer, men Eigil er "still going" - om ikke "going strong", så sejlede medlem på fast stand-by med sine papirer i behold og springer gerne til som styrmand i kritiske bemandsituationer. Det gælder også i rollen som gæstende lastearbejder i Haderslev, hvis besætningen er lidt knap. Ægte, gammel kærlighed til Caroline ruster ikke!

Vores aktive kreds tæller heldigvis flere udholdende - omend efterhånden lidt aldersstegne - medlemmer, men det er jo stærkt, at man holder ud, så længe helbredet tillader. Denne, i antal, beskedne gruppe af folk må dog helst ikke blive den bærende kraft i arbejdet med at holde Caroline-projektet i gang - hvad enten man hører blandt de aktivt sej-

lende eller blandt de uundværlige vedligeholdere på Mandagsholdet. Fremtiden skal sikres af nye unge pensionister. Lad os indhente tillid og søge opmuntring i den gamle fædrelandssang: "For de gamle, som faldt, er der ny overalt".

Nu, hvor en ny sejladssæson står for døren med gode oplevelse forude - genoptaget samvær med gode kollegaer i lyst og i nød - skal der naturligvis ikke males dystre billeder af svære bemandsvilkår. Selvom tilgang af nye medlemmer gerne må komme lidt op i kadence, er den positive analyse, at vi uden forventet afgang ved opstarten efter vinteroplægning råder over 2 nye navigatører og 2 nye hovmestre, samt 3-4 flere maskinmestre. Så mon ikke, vi overkommer alle opgaver i 2026? Akilleshælen er dog fortsat styrmændene - hvor gemmer de sig?

Hold jer gerne opdateret i Bemandsystemet om ledige jobs eller kontakt undertegnede med specielle ønsker eller præferencer. God sejlads til alle og på snarligt gensyn ombord!

Niels Strand



SKOLESEJLADS

-To sider af samme sag

Politiassistent Søren Vind, der er afsender af denne beretning, er før sin politikarriere navigatoruddannet på SIMAC og er dermed ikke nogen helt maritim novice. Med sin Svendborg-baggrund var henvendelsen til Caroline S. nok ikke helt tilfældig. Mon ikke hans trænedede politinæse fortalte ham, hvor han kunne finde søfolk med stærke kompetencer?

I forbindelse med en Temadag for Sydøstjyllands Politis Maritime enhed, Marsikpøl, var der kommet en aftale i stand med besætningen på det gode skib, Caroline S. Relationen blev dannet under skibets besøg i Vejle, til Vejlefordfestival i sommers. Her var jeg sammen med en af mine kolleger fra gruppen oppe på skibet og få en god snak med Niels.

Da vi i gruppen søgte lidt erfaring med mørkesejlad i et spændende farvand med masser af søafmærkninger, fyrvinkler, båker, og ledelys m.v., så var der her en oplagt mulighed

for at komme en tur ud og sejle med besætningen på Caroline, da vores Temadag blev afholdt i Svendborg.

Vi mødtes med besætningen kl. 1500 og fik en orientering om skibet og dets historie, samt den obligatoriske sikkerhedsinstruks, inden skibet stævnedes ud fra Frederikssøen i Svendborg ca. kl. 1540.

Vi fik under turen rig lejlighed til at gå rundt og se os omkring og få nogle gode snakke med besætningen, og da mørket var faldet på, mødtes vi alle på broen, hvor vi kunne mærke den intense ro og koncentration af de to gode kaptajner og forhenværende lodser, som viste sig at have kendt hinanden i en hel menneskealder. Kommandoerne foregik stille og roligt og nærmest lidt indspist – ja det var tydeligt, at de havde haft mange ture sammen før.

Vi fik set i søkort og sammenholdt dets infor-

mationer med det virkelige billede ud ad vinduet. Det var en superspændende og lærerig tur, og også rart for os at se, hvordan det ser ud oppe fra et lidt større skib, end den RIB, vi normalt sejler i.

En stor tak til Niels og besætningen på dagen skal lyde herfra for en god og uforglemmelig tur med coasteren Caroline S.

Hugo Kristensen var skipper på læringsturen, assisteret af Claus Vestergaard. Som tidligere mangeårige lodser var de det helt ideelle instruktør-team til formålet. Hugo beretter om turen som oplevet af besætningen. Tilsyneladende fuld tilfredshed hos begge parter.

Vi har tidligere sejlet med elever fra Svendborg Søfartsskole. Denne gang var det noget andet. Det var stoute politifolk fra Sydøstjysk Politis maritime enhed, som til daglig sejler med deres RIB-båd. De havde et ønske om at få indblik i, hvordan vi navigerer med et lille fragtskib i snævert farvand, især i mørke. Dertil er Svendborgsund meget velegnet. Her er næsten alle former for farvandsafmærkning. Her er sideafmærkning med grønne og røde bøjer; nogle enkelte med lys; de fleste uden, men med refleksbånd, som kan fanges med projektør. Her er kardinalbøjer; henholdsvis nord, syd, øst og vest for grunde. Her er gule specialafmærkninger. Her er vinkelfyr med røde, hvide og grønne vinkler. Her er grønne, hvide og røde ledelys, og her er kabelbåker, som viser hvor strømkablet til Tåsinge ligger.

Politifolkene, 7 mand og en kvinde, kom om bord tirsdag den 11.11.2025 kl. ca. 1500. De fik først lidt information om skibet og dets historie og en sikkerhedsbriefing. Kl. 1542 afgik vi fra Svendborg. Vi sejlede først østerud, mens det endnu var lyst og fik set på af-

mærkningen. Vi vendte rundt i Lunkebugten og sejlede tilbage igen. "Eleverne" var meget opmærksomme, fulgte med i navigeringen, spurgte ind til det forskellige og kommunikerede indbyrdes. Vi sejlede så vesterud og efterhånden, som det blev mørkt var de helt "obs på mærkerne" i bogstavelig forstand. De fulgte meget med både i søkortet og i identifikationen af bøjer og fyr. Bropassagen var et højdepunkt for dem. Det var en fornøjelse at arbejde med dem. Vi vendte ud for Rantzausminde Lystbådehavn og var tilbage på vores plads ved Frederikssøen kl. 1745 efter en begivenhedsfuld tur. Det var nogle glade og tilfredse politibetjente der gik i land.

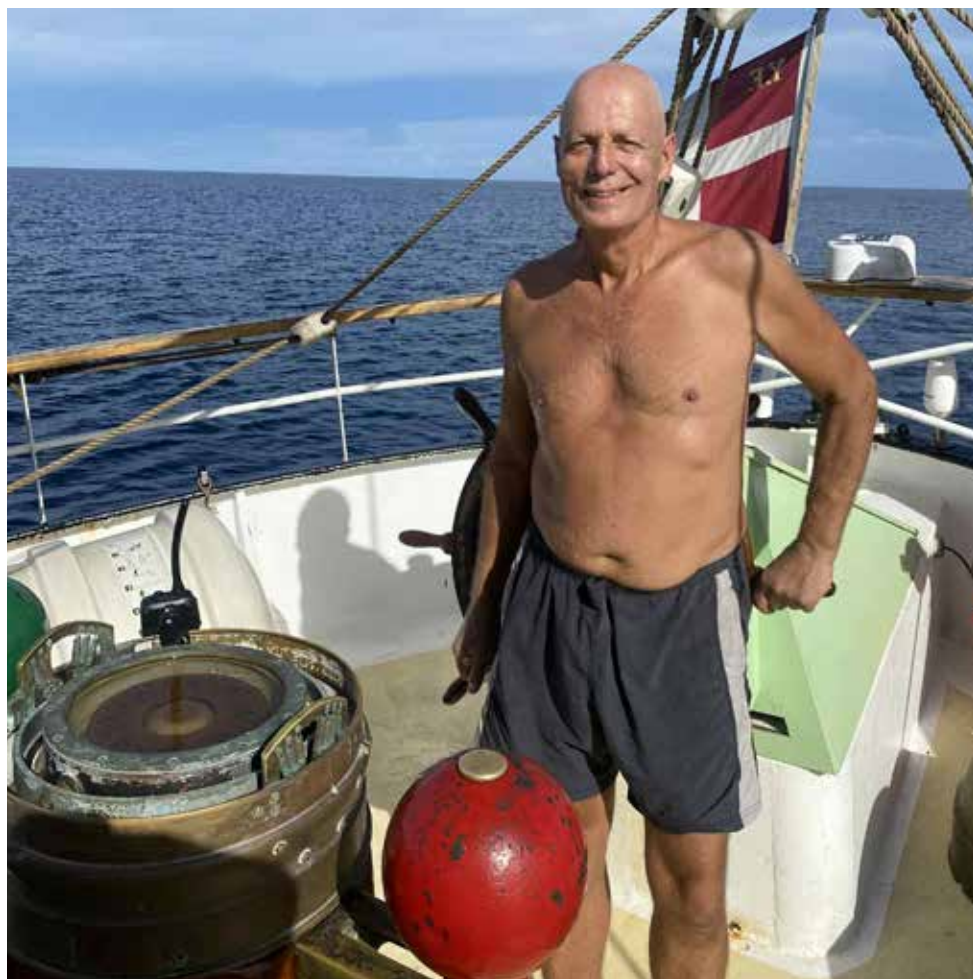


PENSIONISTEN BLEV SØMAND

–En rejseskildring fra lunere himmelstrøg

Holger Elme Nielsen, Albertslund, blev medlem af Caroline-foreningen i 2025 og sejlede et par ture med Caroline S. som hovmester, inden han blev nysgerrig på de fjernere horisonter – dog med lovning på at genoptage sejladis i de nære farvande til fordel for vores

skib. Efter hjemkomsten har Holger sendt sin beretning om oplevelser på langfarten – med en kommentar om, at han selvfølgelig atter er klar til Caroline. Måske til inspiration for andre? Men nu helst ikke for mange, der lader Caroline sejle sin egen sø – og da slet ikke



hovmestre. Maskinmester Hans Ørum Andersen overtog Holgers køje på langfartsskuden og har sikkert også senere noget spændende at berette fra de varme lande.

Jeg mødte for mange år siden i Nyttet haven i Albertslund, Tage, som fortalte, at han sejlede med et gammelt fragtskib. Denne oplysning har hængt ved. Så da jeg gik på pension for et par år siden - og under et besøg hos min datter, der var flyttet til Svendborg - stødte jeg tilfældigt på Caroline ved kajen i Svendborg. Det er kun blevet til to ture som hovmester.

Jeg har i mange år arbejdet med skov og natur, og de seneste år undervist i naturfag i Folkeskolen, hvor jeg bl.a. lavede jeg en lejrskoletur med Fulton for min klasse. Har sejlet lidt med et venner og familie i lystbåde, og i 90'erne var jeg en sommertur med Grønne Erna. Det var faktisk Grønne Erna, jeg besøgte, da jeg fik øje på Caroline ved kajen på Frederiksø. Februar 2024 tog jeg på togt i Caribien med en dansk glasfiberbåd, Ydun, som jeg havde fundet via en Facebook-gruppe. Efter Caribien kunne jeg godt tænke mig at se Fransk Polynesien fra søsiden. Neptun fra Marstal dukkede op flere gange på Facebook-gruppen. Jeg kunne se, de skulle over Stillehavet i 2025. Jeg meldte mig til et togt fra Tahiti til Palau på 4½ måned fra august til december 2025. Det blev en fantastisk sørejse, hvor vi oplevede Sydhavets skønne øer og kæmpe blå vidder.

På Fiji besøgte vi legenden Nordkaperen. Kløvedals yngste søn, Asbjørn, var kaptajn. Skibet var på land og fik den helt store omgang. Efter Vanuatu krydsede vi ækvator, og jeg blev døbt - Eagle Ray. Neptun var

internationalt bemandet med 15 personer, hvor halvdelen havde erfaring fra tidligere sejlskibe. Danskerne fra skoleskibene Danmark og Georg Stage. Tre amerikanere fra sejlskibe fra østkysten af Nordamerika. Kaptajn Anders og 1. styrmand James kendte hinanden fra tremasteren Picton Castle, som de havde sejlet jorden rundt med i et par år. Derfor kende de nogle spændende steder, som vi besøgte.

Neptun har rod i Marstal Navigations-skole, hvor et par friske fyre fik idéen, at de ville have et skib og sejle jorden rundt, som de

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 31.03.2026).



gamle Marstal-skonnerter gjorde. I 2022 blev Neptun købt og rigget af utrolig mange frivillige kræfter til at sejle på de store oceaner. Sensommer 2023 afgang fra Marstal og nok en ombygning i første kvartal af 2025. Så var den klar til Stillehavet. Jeg påmønstrede 1. august 2025 i Papetee på Tahiti sammen med fem andre. Der var ni mand på første ben over Stillehavet fra Mexico via Galapagos-øerne, Pitcairn og Mangareva i Fransk Polynesien - hele vejen over det kæmpe ocean.

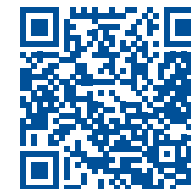
Vi besøgte Tahiti, Morea og Bora Bora i Fransk Polynesien, Rarotonga og Palmerston på Cookøerne, Vava'u øgruppen på Tonga, Viti Levu (hovedøen med Suva) på Fiji, Tanna, Malekula og Espiritu Santo på Vanuatu og til sidst Palau i Mikronesien. Vi har hver en køje og lidt plads til ejendele. Ellers deles vi om pladsen. Da det for det meste var godt vejr, opholdt vi os mest på dækket. Gerne i skyggen af et og andet.

Det har været en kæmpeoplevelse for mig at

besøge disse steder og kulturer i det kæmpe store ocean. Det er første gang jeg har sejlet med en skonnertbrig - men ikke den sidste! Neptun har fået en søster, skonnerten Venus, som skal være i hjemlige farvande med udgangspunkt fra Marstal.

Her kan du læse om Foreningen Neptun:

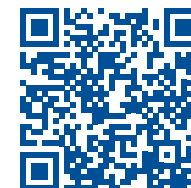
<https://foreningen-neptun.dk/skonnerten-neptun-af-marstal/>



Scan koderne og kom direkte ind på siderne

Her kan du læse om turen jeg var på:

<https://brigantine-neptun.com/category/captains-blog/>



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 sejladsplanlægning er det ønskeligt, at oplysninger om turens

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.

Velkommen ombord i CAROLINE S ønsker Bestyrelse og Besætning!

Servicesponsorer:



J. Ring-Andersen
Skibsværft



PETERSEN & SØRENSEN
MOTORVÆRKSTED ½



TONNY MADSEN ½
Vognmand



Økonomiske sponsorer:



Nordic Marine
Consult A/S



MURERMESTER
Ask Askholm
SVENDBORG

J.Clausen Aps

trykteam
det grafiske univers



ALBERS-HANSEN



Automation



KONGSBERG

Kurt Høst Petersen
Pædagog Marinehjemmeværnet
MHV911 / BOPA Dragør



Blowing Bubbles



JAR MARINE CONSULT



M.H. Simonsen Aps

LONG ISLAND HOLDING Aps

CBJ Ejendomme Aps



Svendborgsund
www.restaurantsvendborgsund.dk



Hjarbæk Klubben



BALTIC SHIPPING CO

KISTLER
measure. analyze. innovate.

NAVTEAM
Professional Marine Electronics



Officers Club
v/ Ole C Jørgensen



Firmamedlemskab

Human Manual Data
Restaurant Børsen ApS
Ole Bang Jensen ApS

Svendborg Museum
Svendborg Søfartsskole

Svendborg Marineforening
Postbåden Hjortø's Venner
Rederiet C. Rousing