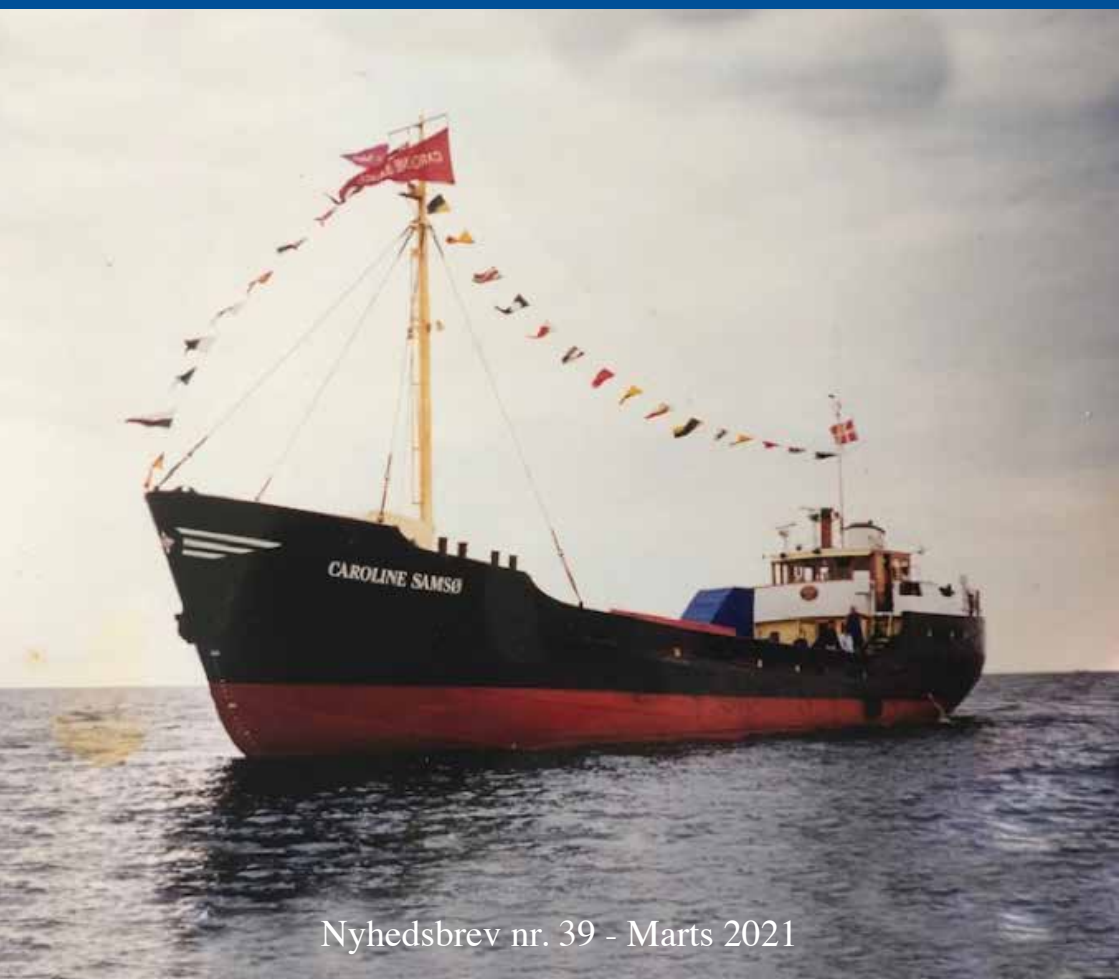


Efterretning for Søfarende
Caroline S. af Svendborg



Nyhedsbrev nr. 39 - Marts 2021



FORMANDENS KLUMME

Selv om Corona Pandemien stadig ligger tungt over landet og besværliggør vor daglige virke er endnu et år gået og Caroline S er oplagt i Svendborg for en tiltrængt hvileperiode for både skib, maskineri og besætning.

Nu kan vi se fremad mod lysere tider, bedre vejr og udhvilte besætninger.

Som vanlig forventer vi at gå i aktion igen omkring 1. April.

Normalt ville vor General Forsamling blive indkaldt på nuværende tidspunkt men grundet den stadig herskende Epidemi kan vi ikke sige hvornår eller hvordan vi afholder forsamlingen.

Vi vil dog gøre hvad der med rimelighed kan forventes med hensyn til indkaldelse, men det vil være en god ide at holde øje med vor hjemmeside.

Årets gang

Sæson starten 2020 blev unormalt vanskelig grundet ovennævnte Epidemi som vanskeliggjorde at skaffe plads ombord til en rimelig besætning, så vi besluttede at starte ud, uden en medsejlende kok, men fik istedet leveret Take Away hele turen rundt. Så kunne alle få enekammer ombord med 3 mand på dækket og en i maskinen.

Det gik fint en månedstid så lettede regeringen på forsamlings antallet og kokken kom igen ombord. Tiltaget med den mindre besætning betød desværre mere arbejde for andre men det var glædeligt at mærke den forståelse alle havde for tiltaget.

Alt ialt nåede vi 28 rejser med foder hvortil

kom turistturene med 30 af slagsen som dog først kom igang midt på sommeren grundet pandemien så der var pres på i weekenderne.

General forsamlingen 2021 står jo for døren, men Corona Pandemien gør det lidt problematisk at finde en dato, vi havde håbet at Regeringen ville have løftet forsamlings påbudet men det er jo endnu ikke sket.

Hvis ikke det sker i løbet af marts må vi nok se i øjnene at vi må aflyse nok engang.

Hvis det sker vil vi på hjemmesiden informere om de væsentlige begivenheder i 2020. Også regnskaberne vil blive offentlig gjort.

Økonomien

Årets resultat er endnu ikke opgjort men ser rimelig ud.

Driftskontoen viste ved årsskiftet et indestående på kr. (ikke opgjort)

Forenings kontoen kr. 330 000. Hvilket illustrerer at især sponsorerer har været flinke til at overholde betalings fristen, som i nogen grad også gælder for enkelt medlemskaber.

I tilfælde af det bliver nødvendigt at aflyse generalforsamlingen er betalings fristen sat til 30 april 2021.

Besætning

Bemandingen har hele året gået rimelig godt, takket være gode og trofaste besætnings medlemmer, vel styret og anvist af Strand Nielsen som bemandings ansvarlig. Antallet af besætnings medlemmer i alle

katagorier kunne dog godt ønskes udvidet lidt så man må endelig ikke undlade at medvirke til en øgning af ledige og interesserede emner.

Vedligehold

Mandags holdet arbejder støt og roligt med vedligehold af såvel maskine som dæk. Skibet har ingen unormalt svage punkter og vi er stor tak skyldig til de 8-10 medlemmer der trofast mødes hver mandag og under ledelse af Hans Åge Andersen og Niels Rasmussen sørger for et altid sejlklart skib til tirsdag morgen.

Stor tak ligeledes til de aktive besætnings medlemmer som sørger for såvel fiskenes forsyninger hele ugen og turisterne underhold i weekenderne.

Som mange vel har noteret sig så er Frederikso ved at blive total renoveret og vil komme til at fremstå som hele havnens samlingssted hvor det eneste genkendelige vil blive de 2 værfte, resten bliver et område specielt beregnet til afslapning for turister og byens borgere.

Kajen hvor Caroline har haft plads vil fortsat være vor hjemmebase hvis vi ønsker det.

Det eneste reelle alternativ er vor gamle plads ved Maritimt Center, hvor det som

tidligere vil være vanskeligt at få sikret en helt fast kaj plads, men må leve med, som sidst vi lå der, fortsat at blive flyttet rundt til fordel for andre af havnens gæster. I øvrigt har vi selv bekostet affendringen af pladsen på Frederikso, derfor vil denne plads være vores prioritet.

Nye tiltag

Skibets gangway trænger til fornyelse mest grundet dimension og vægt af den nuværende. Der skal generelt bruges 3 veltrænede søfolk til for at løfte, slæbe eller skubbe gangvejen rundt.

Det kan gøres bedre så bestyrelsen overvejer derfor, at vi anskaffer en ny fremstillet i lettere materialer!

Bestyrelsen.

Ligesom alt andet har bestyrelse arbejdet og møder ligger underdrejet, med et enkelt møde i efteråret samt 2. marts, men som alle andre tror vi på at pandemien er på retur og vi ser frem til et mere normalt driftsår.

Vi siger stor tak til alle som har støttet arbejdet med driften og eller deltaget på anden måde i skibets vedligehold.

Ligeledes en stor tak til alle vore trofaste sponsorer og menige medlemmer.

Tak til jer alle - Jørgen.k



På dagtur med Caroline S i det sydfynske øhav

Vi har mange sponsorer, der udnytter deres mulighed for en dagtur med Caroline S med op til 12 passagerer. Øvrige medlemmer og gæster uden medlemskab kan leje skibet til en dagtur, også med op til 12 passagerer, hvor afregning sker efter timeforbrug.

Vi kan se, at mange vender tilbage og vælger samme tur som tidligere, hvorfor her kort skal beskrives hovedindholdet og mulighederne på en sådan dagtur. Fælles for næsten alle turforslag er en sejltid på 2 til 2,5 timer for såvel ud- som hjemtur. På udturen arrangerer skibet på anmodning gerne morgenmad, mens evt. fortæring til frokost og på hjemturen, samt drikkevarer, aftales individuelt og er efter regning.

Golf tur til Ærø

Populært hos flere sponsorer – ofte hvert år - og rummer sejlad fra morgenstunden til enten Ærøskøbing eller Marstal. Afhentning i bus ved anløb Ærø for transport til/ fra golfbanen ved Skjoldnæs. Retur til skibet ca. kl. 16:00 og ofte med spisning af varm mad under hjemturen. Maden er købt og tilberedt

på forhånd i Svendborg og anrettes af vores hovmester, der også klarer opvasken. Vi har hidtil kun sjældent anløbet Søby, da der kan være begrænset plads i havnen både til manøvring og havneophold.

Marstal med sejladsrute rundt om Tåsinge

Samme hovedindhold som ovenfor på ud- og hjemtur. I Marstal f.eks. besøg på Søfartsmuseet og bytur – gode muligheder for frokost i land. Eller måske på dækket af skibet med udsyn til de mange lystbåde, der passerer forbi i en lind strøm. Der sejles forbi Rudkøbing ofte på udtur, og op mellem øerne Birkholm, Hjortø, Drejø og Skarø på hjemturen. Med lidt solskin og fadølsanlægget slået til, opleves indbegrebet af hygge under solsejlet på agterdækket.

Ærøskøbing

Sædvanligvis direkte sejlad fra/til Svendborg. Gode frokostmuligheder under en hyggelig bytur. Besøg Flaskepeters samling

med flaskskibe og det unikke sygehusmuseum, hvor man kan se et stort udsnit af fordums læge-(tortur-) instrumenter! Bevaringsprojektet Det gamle Værft er også et besøg værd. Vi har haft cykel- og knallertklubber med, der har taget sig en 4 timers rundtur på Ærø - der er en flot stiforbindelse mellem Ærøskøbing og Marstal, der nås på under en time.

Ø-hop til Skarø og Drejø

Har været en populær tur med først et anløb af Skarø, med en gåtur op midt på øen, hvor blandt andet kan besøges erhvervssuccessen Skarø-Is, der producerer is på birkesaft. Så sejles videre til Drejø, hvor der er mulighed for afhentning på havnen af en lille traktor med passagervogn. Kører så en rundtur på øen, med stop for forfriskninger på en vingård og Gl. Havn, for til sidst at besøge Gl. Elmegaard midt på øen, hvor søstre Beth og Sanne byder på kaffebord i haven eller i cafeen og fremvisning af den originalt bevarede gamle gård, med museum/udstilling. Når søstre vinker farvel på kajen, er der ikke et øje tørt.

Lyø eller Faaborg

Lyø er det længste, vi kan nå efter nogle timers sejlad. En gåtur op og rundt på bymidten er en unik oplevelse. Her er yderst velholdte bindingsværkshuse, træer og haver, der ligger tæt, da landbrugsbygningerne aldrig blev "udflyttet til jorderne", som man gjorde andre steder for 200 år siden. Flere muligheder for en rast med køb af forfriskninger eller frokost på caféen i den gamle skole. Desværre er anløbsforholdene ikke optimale ved brohovedet. Så hvis vejret ikke er med på udturen, lægges kursen om og



Faaborg besøges i stedet. Også her er et hyggeligt by- og havnemiljø med spændende spisesteder og masser at få et par timer til at gå med.

Avernakø

Avernakø er faktisk to øer, der hænger sammen, og øen er derfor relativt lang og kræver forudgående arrangering af transport med lokalkyndig rundt på øen. Så er der til gengæld meget ø-miljø at se. Medbring evt. selv cykler eller udforsk den nærmeste del af øen til fods. Købmandsbutik oppe på øen,

men fortæring bør nok medtages hjemmefra eller indtages ombord. Sommercaféen på havnen var dog en succes blandt besøgende sidste år.

Strynø

Øen er med sine over 200 indbyggere den mest befolkede i Øhavet. Der er gåafstand til midten af øen, hvor Brugsen og spisestederne Den Gamle Smedie og Mejeriet ligger. Vil man længere ud og rundt på øen, står der på molen cykler klar, der kan lejes for et mindre beløb. Tæt ved anlægsmolen ligger

Øhavets Smakkecenter med udstilling og mulighed for en is. Mod forudbestilling ligger der syd for havnen stedet Sønderly, hvor der kan arrangeres en flot frokost, enten ude på gårdspladsen under parasollerne, eller indendørs ved dårligt vejr. De kan også arrangere traktor med vogn til transporten til og fra havnen. Vi har kun oplevet tilfredse gæster, når stedet har været målet for turen.

Rudkøbing

Rudkøbing kan også anløbes. Vores nærmeste destination med blot en times sejltid

igennem det trange Rudkøbingløb, hvor skibet konkurrerer med de mange lystsejlere om plads i løbet, og under broen, der forbinder Siø med Langeland. Hyggelig gammel søkøbstad med mange muligheder for oplevelser og alsidigt udvalg af spisesteder, samt et levende havnemiljø, når vi ligger ved kajen med det gamle pakhuis, hvor træskibsfolkene ofte arbejder.

Lohals

Lohals på nordspidsen af Langeland er et hidtil overset turmål, der kan nås med 2 ti-



mers sejls. Den gamle skipperby rummer adskillige spisesteder – flere af høj standard. På havnen ligger Banjen, hvor man med forudbestilling kan leje sig ind og få maden leveret udefra. Der er også mulighed for at forudbestille Seg-Way Langeland til at komme, og efter 15-20 minutters instruktion ledes deltagerne på en 5-8 kilometers tur rundt Lohals-Hou. En fantastisk oplevelse, som alle, der kan cykle, kan finde ud af.

Lundeborg

Ligger over for Lohals med fin anløbsplads på ydersiden af den ”nye” bådehavn. Var tidligere en travl fiskerihavn og overfartssted for færgen til Lohals – nu er det lystsejlerne, der fylder op. Gammelt havnepakhus med

lokale salgsboder og kræmmere. Der er spise- mulighed på 2 caféer på kajen, men ofte et mylder af folk, ikke mindst, når der er musik-arrangementer på havnen.

Generelt

Under sejlsads er der fri adgang overalt på skibet, hvor besætningen gerne forklarer om skibets historie, sejlsads og tekniske detaljer. Vi er også dommere, når gæsterne ivrigt diskuterer, hvilke øer og steder, det er, vi sejler forbi.

Foranstående er blot nogle forslag til en oplevelsesrig god dag på vandet – vi er åbne for individuelle forslag og ønsker. På gensyn i Øhavet!



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 aftensmåltid leveres efter aftale.

Drikkevarer skal købes ombord.

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



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 14. 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

FROMME ORD FRA SAMSØ

Fortællingen om Caroline-projektets søsætning er efterhånden godt indgydt i medlemskredsen, men en seriøs genfortælling med nye vinkler skader ikke. Hvem er bedre til det, end projektets ophavsmand? Per Rungholm, der kom på idéen, deler ud af sine erindringer. Per har i Corona-mørket virket som selvtituleret "sømandsmissionær" på Samsø. Han har holdt søndagsskole via den lokale netavis i forsøg på at få et bondesamfund til at forstå lidt af den danske maritime arv. Samsø er, som ø, trods alt omgivet og afhængig af havet. Til oplysning for de mindre historisk vidende blev der blandt bønder mange steder i landet faktisk fostret stoute søfolk; også på Samsø. Heriblandt, skibsførere på verdens største sejlskibe i de dage. Samsø-drengen, Jens Mortensen, førte ØK's skoleskib "København". Ø-fællen, Anker Ankersø, førte DFDS's "Viking" og blev skoleskibet "Danmark's første kaptajn. Per er en ustopkelig fortæller, når han får farten af en interesseret tilhører. De maritime anekdoter flyder fra ham i en lind strøm.

Der var nu også andre søfolk på Samsø - af mere ydmyg karat - og tak for det! Ellers var vi ikke blevet beriget med "Caroline S", som vi kender og elsker hende i dag. Havets husmænd i nærfarten er også en fornem dansk maritim historie, som medlemmerne af Carolineforeningen er med til at værne om, så længe skibet kan holdes i forsvarlig stand og i sikker drift. Med Per Rungholms billigelse gengives hermed en af sømandsmissionærens søndagsprædikener. Den handler om miljøet omkring Samsøs Caroline, før hun blev Vores Caroline.

Fælles-navnet på et noget usædvanligt kapitel i dansk småskibsfart er Caroline(re), der som det første skib i serien på 23 søstre

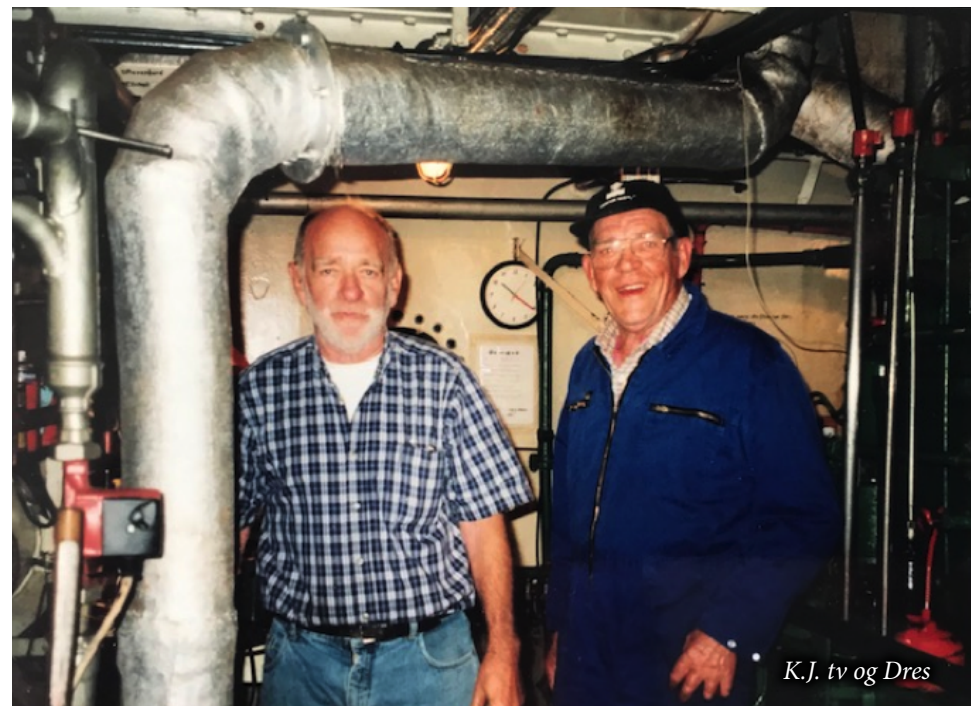
blev bygget i 1950'erne til afløsning af den bedagede småskibsflåde, hvor flere havde Samsø-skipperne som ejere af mindre galeaser og ditto stålskibe købt fra Tyskland eller Holland med mange år på kølen. Nu kom den navnkundige Marshall-hjælp fra USA til Europas genopbygning efter verdenskri-gen til hjælp med finansiering af fornyelsen af småskibsflåden herhjemme. I 1951 søsatte H.C. Christensens Staalskibsværft i Marstal m/s "Caroline". Skibet kunne laste 240 tons - betydeligt over den aldrende flådes normale kapaciteter - og havde en moderne aptering med baderum og fin kabys.

Skipper havde et kammer med halvanden-mands køje - ja, ja, fru'en skulle jo også med nu og da, og gav den vel også som kok. Så var den hyre sparet! Styrmandskammer agter og forude to dobbelt-kamre til bedstemand, matros, ungmand og dæksdreng. Kedel til varme i skibet - ja, men ih du milde. Maskineriet var også en nyskabelse, 8-9 knob i magsvejlr og en lille hjælpemotor til el-forsyning osv. Rederne stod nærmest i kø, så ikke sært, at Marshall-låneene hurtigt ændrede navn til Marstal-låneene! 20 skibe bygget på samme værft gennem 50'erne. Hele flåden benævnt carolinere efter første nybygning og association - i al beskedenhed - med de store cargolinere ude på det dybe vand. Det gik over bølgen den blå med carolinerne i en god snes år, men konkurrencen fra lastbilernes dør-til-dør-transporter og DSBs endnu en gang håbløse forsøg på det samme, begyndte at skærpe økonomien i driften af dem. Havneomkostningerne pressede, losning/lastning, havnepenge osv. op - uden at fragtraterne gik samme vej.

Da var det, at det gode skib "Samka" i slutningen af 80'erne kom til Ballen for at laste maltbyg til Bryggeriet Fuglsang i Haderslev. Skipper var Jørn Foss, der som skibsmægler i Rudkøbing nærede så stor forkærlighed for Carolinerne, at han selv måtte have en sådan. Det fik han, og fik frivillige veteraner til at sejle med for at styrke økonomien i driften. Styrmanden var en fhv. Mærsk-kaptajn med højt humør og ditto cigarføring - i hvert fald cerutter i overstørrelse - og kokken en pens. kommandørkaptajn fra Langelands-fortet, apropos Rudkøbing. Det var et fascinerende besøg med god snak, bl.a. fordi Foss i sin kærlighed til skibet ikke ville tage last, der

ridside eller grisede! Altså ikke brosten fra Bornholm eller skrot styrtet ned i lastrummet.

Da var det, at sømandsmissionæren begyndte at missionere for, at sådan et skib kunne Samsø nok stå bag med henblik på at sikre det for eftertiden som museumsskib for Caroliner-æraen. Det lykkedes - men med stort besvær og hustruens fornemme langmodighed med den nu opstemte bolværksmatros. "Samka" var ikke til salg, andre Carolinere blev prøvet, endog en forlænget type, der kunne bringes tilbage til normal - museums-mæssig korrekt - stand, men først da ejeren af det gode skib "Jane" - bygget som vist et af



K.J. tv og Dres

de sidste i serien i 1959 - viste sig interesseret, lykkedes det. Der blev splejset i en forening, skibet købt og navngivet "Caroline Samsø" i 1994. Et mæglerfirma i Svendborg stod for befragtningen. Frivillige råbt op – og så derudad.

Små og store problemer var der nok af for halv-amatørerne bag – men også glæde over ting, der lykkedes. Lommebogen havde efterhånden over 70 navne at trække på til styrehus, maskine og kabyssen. Glædeligt når en – flere – kaptajns-koner ringede og spurgte: Kan I ikke tage ham ud i en otte-dages tid? Han er ikke til at holde ud som utålmodig pensionist herhjemme. Og besøget af den lokale skatteinspektør, der naturligvis skulle bestride sit job. Hvad var nu det for noget? Ja, men frivillige, ingen hyre, rejsen til og fra betalt, og kosten naturligvis. Aha, fri kost – det skal jo egentlig beskattes! Av – men svaret til ham kom hurtigt: Når I har beskattet fri kost hos de flere hundrede frivillige på Samsø-Festivalen, så kom endelig tilbage! Ingen hørte mere om den sag.

Der var to store problemer, dels vedligehold, dels udløbne navigatør-papirer (minimum et års fartstid i de sidste fem år). Ingen Mærsk- eller ØK-kaptajn ville jo nedgradere sig selv til kystskipper...og ved evt. søulykke hvad så i søretten med ugyldige papirer og assurandører hurtige til at bakke ud? Dertil og ikke mindst vedligeholdet. Her var det, at "Caroline Samsø" fik to brave mænd i maskinen – hobbyrummet! Karl Johan Nielsen, Kolby, og Andreas Haaning, Ballen. De to pensionister tog alt med ophøjet ro og begge at se på fotoet herved nede i kælderen med den fire-cylindrede MaK-motor og Andreas til højre. Karl Johan, K.J. født i købmandsfamilien i Østerby og i lære hos Ballen Maskinfabrik, inden han

tog til København, læste til maskinmester, ud at sejle i ØK og J. Lauritzen.

K.J. og Dres i kælderen

Hjemme igen med eget motor- og maskinværksted i Kolby Kaas til at servicere bl.a. fiskekutterne også i Ballen. I 1977, da fiskeriet i Lillebælt m.v. i flere år svigtede, og kutterflåden sivede væk, valgte K.J. at lukke. I syv år var han i Chittagong i Bangladesh udsendt på to-årige gentagne kontrakter med Danida. Den danske bistand gjaldt dels et maskinchef-job i et havundersøgelsesskib, som et dansk skibssingeniørfirma havde projekteret, dels senere leder af et værft, der hver dag (!) i en lang periode leverede en 40 fods træbygget fiskebåd med en lille motor til kystfiskeri. Dansk u-lands bistand til at forstå.

Det var i sit begyndende otium, at han blev shanghajet til "Caroline Samsø". Første dag om bord tog han en større oprydning i øjesyn. Fedtede maskindele klar til at blive skrottet med samt meget andet. Er I bindegale, sagde han? Det er topstykker til motoren; de koster hver 70.000 kr. og skal være om bord! Senere i Kiel var han på motorfabrikens reservedelslager for at botanisere lidt – som en dreng i en slikbutik! Veteraner på lageret var lige så interesseret som K.J., for motoren var jo kun en lidt nyere udgave af de MaK-motorer, der var i de tyske U-både under verdenskrigen.

Motormanden, som han yndede at kalde sig med vanlig vestjysk underdrivelse og beskedenhed om end faglært vogn- og beslagsmed, var Andreas Haaning, Dres kaldet. Den menige med utrolig villighed til at hjælpe og glædeligt sejlede med på gamle dage for at passe og pusle om maskineriet, som de dér langfarts-kaptajner jo ikke have spor forstand på. Det sagde han ikke, men æh...halvkvædede viser skal der lyttes til især fra en sin-

dig vestjyde. Han blev æresmedlem af Ballen Bådelag for sin indsats som materielmester i laugets Sejlerstue sammen med fru Ruth. Begge længst stedt til hvile.

Talrige er de, der burde nævnes for deres indsats for at bevare skibet, men problemer med især vedligehold og økonomi førte til, at det i 2002 efter otte år med Ballen som hjemhavn blev besluttet at lade de mange søkyndige i Svendborg incl. søfartsskoleelever til at banke rust og smøre mønje på til gengæld for sejladsovertage/købe carolineren.

Prisværdigt har de siden klaret det flot, shipshape and Bristol-fashion, som det hedder, er den. Og alene i år med frivillige på halvanden snes ture Fyn rundt. Fra Svendborg til Haderslev for at laste fiskefoder i big-bags – et ton i hver – til den store fiskefarm i Musholmbugten ved Reersø. Sådan fodres også skibets økonomi. Dertil udflugts- og fisketure – endog med eget sangkor! Akkurat som de har i Marstal i kredsen om "Samka" som en særdeles velholdt museums-caroliner. Så nu er der to...og de 21 andre for længst solgt til eksotiske områder eller til skrot!

Generalforsamling 2021

Der indkaldes til GENERALFORSAMLING I Foreningen Caroline S.

Mandag den xx. xxxxxxxx, 2021 Kl. 19.00

I Svendborg Marineforenings lokaler, Færgevej 5

Dagsorden ifølge vedtægter:

- Dagsorden ifølge vedtægter:
- Valg af dirigent.
- Formandens beretning.
- fremlæggelse af revideret regnskab, såvel for skib som forening.
- Beslutning om anvendelse af overskud eller dækning af tab.
- Fastsættelse af kontingent.
- Valg af formand.
- Valg af medlemmer til bestyrelse og suppleanter iht. §4.
- Valg af revisor.
- Indkomne forslag.
- Eventuelt.

Forslag til behandling skal være bestyrelsen i hænde senest d. XX. april. Efter generalforsamlingen er foreningen vært ved et kaffebord/sandwich.

HUSK AT BETALE KONTINGENT KR. 300 SENEST D. 14. APRIL
MEN GERNE TIDLIGERE. PÅ KONTO 0815-0000278793

PS GENERELT VIL DATOEN BLIVE MEDDELT VIA HJEMMESIDEN

Januar 2021, Bestyrelsen

To ting – af mange – rinder i hu herude. Den ene sød, den anden god men også sørgelig. Det søde var, da der blev ringet fra skibet på vej mod Kolding med en ladning gødning fra Herøya i Syd-Norge. Finn Alkjærsg, Ærø-bo, men fortid som skibsfører i DSB, foreslog, at de lige skulle stikke ind til Ballen for at få lidt proviant m.v. Kok var Bente Larsen, der havde ønsket en tur, efter sæsonen var ovre på Kræmmergården i Mårup, som hun drev sammen med sin mand med borde i staldens båse. Hun havde en pæn liste, behørigt noteret til hun bad om tre liter piskefløde! Tre liter? Ja, svarede hun, jeg har lovet dem min chokolade-mousse! OK i orden – men altså de skal blot holdes i live og ikke fedes, fik hun til svar.

Det gode – senere i teksten – men sørgelige var, da styrmand Adolf Meier fra Kolby Kaas, faldt overbord, mens skibet lå fortojet i Klai-peda. Han var alene. De øvrige var gået en tur i land, og han ville formentlig rette på for-tøjninger og gangbroen i land, da han faldt i vandet, og først fundet druknet timer senere. Han – Dolle – var en sej pensionist med en fornem fortid i mindre skibe hjemme og ude. Han ville ikke være skipper, kun styrmand, og det var han – en slagfærdig af slagsen og munter, men sømandsskabet kom før alt andet.

Det gode var to rejser fra Kolby Kaas til Klai-peda med brugte landbrugsmaskiner samlet ind på Samsø. Ildsjælen blandt mange initia-tiver herude, viceskoleinspektør N.C. Fokdal m.m., stod for bistanden til de litauiske land-mænd, da det løsnede og lysnede i de baltiske lande. "Caroline Samsø" gjorde begge rejser uden betaling – det manglede bare med den spontane opslutning om at yde bistand efter evne. Just som carolineren havde nydt godt af på Samsø.

Men som nævnt i andre – og i denne – sam-menhæng. Det er med at stoppe, mens legen er god, thi som det er sagt af en erfaren skip-per: Med gamle huse, gamle skibe og gamle koner – så er der sørget for underholdningen.

Per Rungholm har rundet de 85 i fin form som fuldtids pensionist, hjemmehørende på Samsø. Startede udgivelsen af ugebladet Po-sition-Maritim Bulletin i 1972, der senere fu-sionerede med månedsbladet Søfart med Per som fortsættende redaktør ind til sit otium. Journalisten vandt over sømanden, der ellers lagde stærkt fra land som 16-årig i småskibe; i kabyssen på langfart; elev på skoleskibet Dan-mark; styrmandsaspirant i ØK; radioskole og telegrafist i ØK; værneplig telegrafist på kongeskibet - 10 års alsidig tjeneste til søs udkon-kurreredes af en journalistuddannelse efter mesterlæreprincipper.



Sømandsmissionæren

“ERRIA RESCUE”

Vores navigatørgruppe blev udvidet sidste år med to erfarne folk fra Marstal. John og Jens Aage, begge tidligere supply-skibsførere, giver af deres kostbare pensionisttid til Caroline S. De er nemlig samtidig involveret i et andet, nyere, ma-ritimt frivillighedsprojekt hjemme på Ærø, der har som opgave at yde professionel assistance til mennesker og fartøjer i nød på havet i nærrområ-det. På opfordring giver formanden for projektet, Erik B. Sørensen, os en orientering om denne forenings meget spændende og vigtige arbejde.

Ærø Søretningsforening er startet op i 2017 for at forbedre sikkerheden i det Sydfynske Øhav, Farvandet omkring Ærø og i den Vest-lige Østersø, efter at Ærø i et par år havde været uden hjemmевærnsfartøj. Dette med-førte en væsentlig forringet sikkerhed for alle de lokale sejlere og fiskere samt de omkring 40.000 sejlbåde, der sejler i området henover året. Foreningen købte en Norsafe Munin 1200 hurtiggående redningsbåd fra 2002 af Esvagt i Esbjerg ved hjælp af et lån i Rise Flemløse Spa-rekasse og gik i beredskab i foråret 2017.

Efterfølgende søgte foreningen donationer til

købet samt nødvendigt sikkerhedsudstyr til besætningen og udskiftning af det elektroniske udstyr ombord. Vi har gennem årene modtaget donationer fra Sydenergi Vækstpulje, Fionia Fonden, Sydfynskes Fond, D/S Orients Fond,



Retningslinier ved bestilling af Sponsor og medlems arrangementer

Henvendelse om arrangementer

inklusive 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. | | |

Tryk Fonden, Baixemar Fonden, Søassurancen Danmark samt fra private donorer. Disse donationer gjorde, at vi kunne opdatere Erria Rescue med det nødvendige udstyr, der er nødvendigt for et hurtiggående redningsfartøj samt anskaffe det nødvendige personlige redningsudstyr fra Viking og fra Furuno til besætningen, så vores redningsfolk har det bedste udstyr, hvis de falder i vandet i forbindelse med redningsaktioner, der tit finder sted om natten og i dårligt og usigtbart vejr.

Foreningen er lige nu er gældfri, hvilket er vigtigt for en frivillig forening som Ærø Søredningsforening, der kun har indtægter fra vore medlemmer's indbetaling af kontingenter, og fra de donationer vi modtager fra taknemmelige sejlere, vi henover året hjælper på havet. Dette gør at vi hele tiden har en stram økonomi, da det er forbundet med mange løbende udgifter at holde Erria Rescue søklar og up to date til de krav, Søfartsstyrelsen løbende stiller til et redningsfartøj med årlige syn m.m. Vi har også store udgifter til til brændstof hver gang vi bliver kaldt ud til en redningsaktion, da vores to store Yanmar dieselmotorer på 2 x 440 hk har et betragteligt forbrug af diesel, når vi sejler med høj fart, hvilket vi altid gør når der er mennesker i nød på havet.

Vi bliver kaldt ud til redningsaktionerne af JRCC (Det tidligere Søværnets Operative Kommando) der har styringen af al søred-

Vi har 3 typer af medlemsskaber:

1. Beredskabsmedlemmer, Medlemmer med Båd samt Støttemedlemmer
2. Beredskabsmedlemmerne sejler og vedligeholder Erria Rescue.
3. Vi håber at mange flere melder sig ind i foreningen, da det er kontingenterne, der giver os den grundlæggende økonomi til de løbende udgifter, vi har på Erria Rescue, da vi ikke modtager nogen for støtte til driftsudgifter fra det offentlige

ning i de danske farvande, men det sker også at der er nødstedte sejlere, der ringer direkte på vores alarmeringsnr. 30299112. Vi bliver i år også optaget på listen over redningsstationer i Sejl Sikkert appen der udgives af Trygfonden i samarbejde med Søfartsstyrelsen, Søsportens Sikkerhedsråd og DMI så det bliver endnu lettere for nødstedte sejlere at kontakte os når de er i nød.

Vi har haft travle år i 2018, 2019 hvor vi særligt



hen over foråret, sommeren og efteråret havde mange redningsaktioner. 2020 var lige knap så travl muligvis grundet Corona. Aktionerne har været vidt forskellige og omfattede:

- Båd der lå og drev rundt mellem Ærø og Als i dårligt vejr med ødelagt skrue og ror
- Båd med knækket mast på vestsiden af Ærø i fare for at drive på land
- Båd med knækket mast i det sydlige Storebælt i dårligt vejr
- Slæbeassistance til fisker båd med maskinskade sydøst for Ærø
- Assistance til brandvæsenet i forbindelse med brand i fisker båd sydøst for Marstal
- Slæbeassistance til større motorbåd med vand i brændstoffet mellem Søby og Avernakø

- Assistance til adskillige grundstødte både i de lavvandede områder mellem Ærø og Fyn, nogen af dem i rigtig dårligt vejr med høj risiko for de nødstedte og andre i fint vejr uden dramatik
- Hjælp til eftersøgning af nødstedt dykker mellem Ærø og Als.

Vi gør vores yderste for at hjælpe mennesker i nød på havet samt beredskabet på og omkring Ærø efter bedste evne og med de begrænsede midler vi har. Hvis I ønsker at se hvad, hvad vi går og laver, så har vi en facebook gruppe, der hedder SAR ÆRØ hvor vi lægger nyheder op når der sker noget der involverer Erria Rescue og foreningen.

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:	Ansvar:
Afrigge køjer og placere køjetøj, håndklæder og viskestykke i vasketøjs pose.	Alle/deltager
Feje last og spule hvis behov.	Alle/deltager
Holde broen ryddelig.	Skipper
Rengøre/Oprydde benyttede lukafer og salon	Alle/deltager
Stoppe hydroforen og lukke toilet afløb.	Maskinmester
Færdiggøre opvask, rengøre kabys, toilet og bad.	Kok/Hovmester
Aflevere affald i grønne affalds container på kajen.	Kok/Hvømester
Låse af	Skipper

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



BEMANDING

Så skal vi snart til søs igen. Mon ikke mange medlemmer over vinteren har oparbejdet et stærkt behov for atter at få et skibsdæk under fødderne, komme hjemmefra og få Corona mentalt på afstand - for en stund. Virus skal arbejdes væk. Det råd er måske ikke helt sundhedsfagligt begrundet, men hvorfor ikke forsøge midlet? Vort trofaste Mandagshold har i løbet af vintermånederne gjort sit til, at vi kan stævne ud i endnu en sæson. Gode oplevelser og glæder med vort gode skib venter forude. Inden det går løs, må vi selvfølgelig tage bestik af Coronaens betydning for skibets bemanning og hvilke forholdsregler, der skal iagttages ombord. Vi kom flot igennem 2020 og ønsker samme success i det ny år. Mere information vil tilgå de sejlende medlemmer via hjemmesiden www.caroline-s.dk.

Jeg sendte jul- og nytårshilsner til en adresseliste på 80 søfarende, der havde arbejdet med eller på skibet sidste år. Det fortæller noget om den brede interesse for at være med i vort projekt. Det betyder dog ikke, at der nødvendigvis er kø på mønstringskontoret forud for hver sejlads. Min tidligere ”kollega” på Samsø havde i de dage 70 navne i sin bog, men kan berette om lignende forhold. Uanset, om tilmeldingerne kommer proaktivt på eget initiativ, eller efter opfordring, får vi alligevel ved fælles hjælp altid bemandings-rebusen til at gå op. Grundlæggende møder jeg god forståelse for, at skibet skal holdes i gang. Der skal opsejles fragt, betales regninger, og aftaler med kunderne skal overholdes.

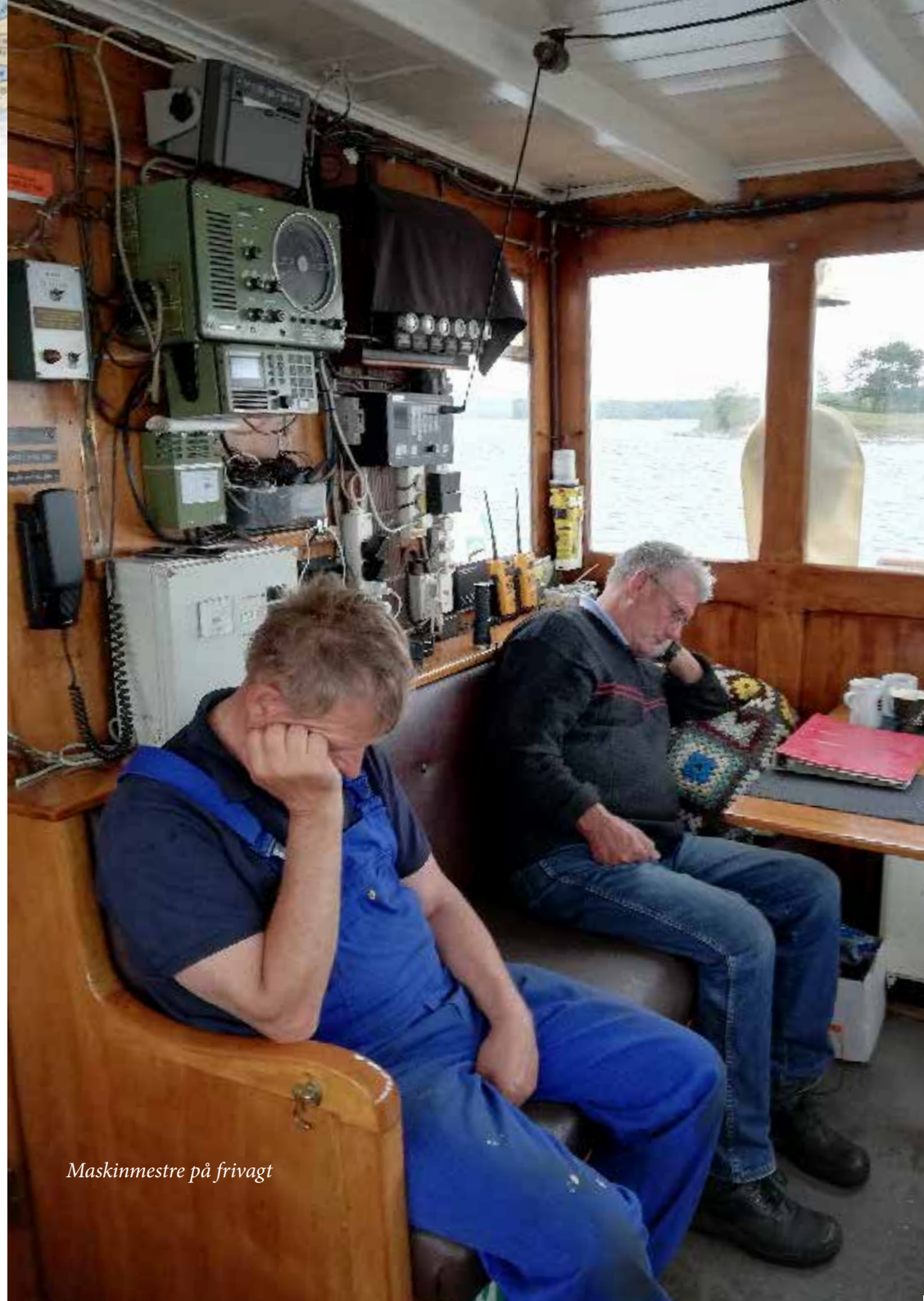
I skrivende stund er der ikke indløbet information om frafald som følge af covid-

smitte eller om, at nogen i besætningskredsen overhovedet har været angrebet. Et par medlemmer var fraværende i 2020 af andre helbredsmæssige årsager. De er forhåbentlig tilbage hos os i år i fuldt vigør. To mand har forlods meldt sig mindre arbejdsdygtige, men udelukker ikke udmønstringer. Der er tilgået to nye medlemmer af navigatørgruppen. Alt i alt tegner der sig et forhyringsgrundlag som sidste år, hvor vi udførte 28 rejser med fiskefoder og 30 dagture med weekend-gæster og sponsorer.

På certifikat-området afholdes i marts måned et obligatorisk opfølgingskursus i Svendborg for 10 navigatører med bevis som sygdomsbehandler, skibsmedicinkiste C. Fiskeriskolen i Thyborøn stiller underviser til rådighed. En fører har fået sit sønæringsbevis som kystskipper forlænget. Så kan han sejle videre til han fylder 90. En skibsfører har efter 40 år med store papirer måttet lade sig nøje med et kystskipperbevis til gengæld for fem år mere på broen. Han kommer forhåbentlig over nedgraderingen uden skade på sjælen. Seks andre navigatører holder på med bevisfornyelse i indeværende år. En ubefaren matros lod sig indskrive på Marstal Navigationsskole og kom ud af studieforløbet med et styrmandsbevis af 4.grad. Alle er gode eksempler på dedikeret interesse for at holde sig selv og Caroline meningsfyldt aktiv.

På snarligt gensyn ombord!

Niels Strand



Maskinmestre på frivagt

NAVIGATION I FORTIDEN

Sejlende medlem og navigator, Kurt Løve Kølle, giver os lidt historisk grundlæggende viden om søfart og introduktion til navigation, der kan tages til efterretning af Caroline-sejlere, hvis de får behov for et par fif. Kurt har givetvis oplevet meget kulørt i sit aktive liv til søs og som underviser i erhvervet, men nok på baggrund af mere opdateret viden og mere avancerede midler til rådighed, end sine kollegaer i den fjerne fortid.

Almindeligvis defineres Navigation ved "Kunsten at føre et skib over havet". Men det kan også defineres som "kunsten at finde vej over havet". Der er særligt fire fremtrædende epoker i navigationens tusindårige historie. Kompassets opfindelse omkring år 1200 e. Kr. Udgivelsen af den første lærebog i navigation ca. år 1500, Opfindelsen af kro-

nometeret 1735, og endelig radiopejlerens fremkomst ca. 1910. Det må ikke forstås således at navigationskunsten fuldstændig forandres ved disse årstal, men efter disse begyndte en efterhånden mere mærkbar forandring, og man gik aldrig helt tilbage til de gamle metoder.

Den enkelte sømand havde lært kunsten at navigere fra sin forgænger, og han forsøgte meget nødtigt noget nyt, hvorfor prøve noget man ikke var sikker på fungerede, når man nu i århundrede havde gode erfaringer med det man havde fået i overlevering. Det er ganske mærkeligt, at de samme færdigheder, som vikingerne brugte, for at navigere over havet, har samme betydning den dag i dag, hvor så mange moderne navigationshjælpe-midler står til sømandens disposition.

Løjtnant Handsome alias Kurt Kølle som Majestætens nautiske tjener



Der har altid været modige og nysgerrige søfolk. En af de ældst bevarede historier er af den græske historieskriver Herodot, som beskriver en rejse rundt om Afrika, som den ægyptiske konge Nero II ca. 600 f. Kr. lod foretage af fönikiske sømænd. Farten gik gennem Rødehavet på opdagelse sydover langs Afrikas kyst. De gennemførte sejladsen og vendte hjem gennem Gibraltarstrædet tre år efter. De fortalte bl.a. at de syd for Afrika havde solen på højre hånd, når de styrede vest, dette betragter kong Herodot som en skipperskrøne, men for vi andre er den lille tilfældige bemærkning et talende bevis på historiens pålidelighed.

Fra de ældste beretninger om oldtidens sørejser får man et levende indtryk af den uhygge, der breder sig om bord, når den sidste landkending forsvandt under kimingen, og kun himmel og hav var synlige. Det åbne hav, (det var såmænd ikke længere ude end der, hvor man ikke længere kunne se land), var for de gamle søfolk det samme, som det tomme rum er for vore dages astronauter – med undtagelse af, at den tids sømænd vidste mindre om deres orientering og navigation og havde mindre håb om at vende tilbage. Sømændene var bange for at sejle syd for Marokko, for der ville han komme ind i "Mørkets grønne Hav", en ufarbar sump fuld af uhyrer, således som arabiske geografer havde fortalt. Hvis han fortsatte ud i Atlanterhavet, kunne han drive ind over ækvator, hvor sømænd blev brændt sorte af heden, man havde jo ved selvsyn set sorte mennesker dernede, og der fandtes intet liv. Og hvis sømanden sejlede mod nord, ville han ende i et ishav, hvor Judas lurede ved nedgangen til helvede. I en hvilken som helst retning han sejlede, ville han fjerne sig fra land og blive elementernes bytte. Søfol-

kene frygtede ilden på grund af lynet, stormen for den blinde rasen, vandet på grund af bølgerne og den faste jord, når den viste sig som klipper og skær. Det at være sømand var ikke for tøsedrenge.

Vi træder nu i så stolte søfolks fodspor som Erik den Røde, Vasco da Gama, Ferdinand Magellan, Sebastian del Cano. Geniale søfolk, der, hvis de havde de rigtige skibe og et passende forråd, kundskab og dygtighed og tiden for sig, ville være i stand til at nå ethvert land, der havde kyster ud til havet. Og disse søfolk var i stand til at vende hjem ad den vej, de var sejlet ud. Disse store søfolk var med til at ændre verdenshistorien. De var med til at lægge grunden til den geografiske verden, vi kender i dag.



Kurts rollemodel og navigatørkollega, Ferdinand Magellan 1480-1521

MANDAGSHOLDET

Hans Aage Andersen beretter om, hvorledes Efterår 2020 og Vinter 2021 er forløbet.

Efter vores store reparation i august med skiftning af foringen på hovedmotoren har der ikke været yderligere problemer med hovedmotoren. Den har bare kørt uden problemer. Bortset fra nogle bankelyde fra Cylinder 4, men de fortog sig, så snart den blev varm.

Derfor har der kun været små ting at få udbedret; så som skift af pumpen til toilettet agter samt fastspænding af kummen. Den var gået løs efter en tur med dårligt vejr.



Cylinder 4 udtaget af hovedmotoren

Lænsealarmen for i maskinrum er blevet fornyet. Den virkede ikke længere, og vi skulle jo ikke gerne have oversvømmelse i maskinrummet.

Hen på efteråret begyndte vi at have lidt problemer med at holde varme på hovedmotoren, når den stod stille. Derfor skiftede vi den ventil, som skal lukkes når motoren er stoppet (den gamle var helt tæret væk) med en ny, stor flot kugleventil. Desuden fik vi rensed cirkulationspumpen, samt skyllet vores varmeveksler igennem, både på kølevand- og radiatorvandsiden. Det hjalp, så vi nu igen har varme på hovedmotoren, når den står stille.

Da den sidste last med fiskefoder var sejlet, gjorde vi klar med at forberede vores program for de opgaver, der skulle foregå i løbet af vinteren. Men, her kom Corona'en på tværs med skærpede forsamlingsbegrænsninger. Vi blev nødt til at holde Mandagsholdet lukket hele januar og det meste af februar. Sidst i februar lavede vi dog en Corona-boble, og med kun 5 mand gik vi igang med at trække stempel på hovedmotorens Cylinder 4, da vi ville finde ud af, hvor og hvorfor vi havde de her bankelyde, når vi startede op. Det hele gik efter planen. Vi fik stemplet ud, rensed og monteret det med nye stempelringe. Foring, lejeslør, endeslør m.m. blev opmålt, og alt var i orden. Indlysende fejl fandt vi dog ikke. Topstykket samt udstøds- og indsugningsventiler blev overhalet/slebet. Alt gik godt. Vi fik samlet hovedmotoren igen og gjorde så klar til at starte op. Det forløb også fint, men nu var der pludselig ingen bankelyd mere. Hvad vi har gjort anderledes, er stadig en gåde.

Vi håber nu på, at Corona-restriktionerne bliver lempet, så vi kan få Caroline S klar til en ny omgang sejladser her til foråret og i sommeren. Der er ingen planer om andet, end at klargøre skibet til opstarten slut marts/begyndelsen af april. Dog kunne det måske være en god ide at få en ny gangway. Lettere, end den vi har, da den lidt tung at flytte rundt med. Den medtages som regel på dag-

ture med gæster til anvendelse i fremmede havne.

Til sidst skal der lyde en STOR TAK til alle på Mandagsholdet for deres indsats, samt også tak til besætningerne inkl. mestrene, som har gjort deres til, at skibet har kunnet sejlet uden de store problemer.



Stempel 4 på dækket

Proviant Indkøb

Generelt foretages indkøb til sejladserne ved nærmeste Supermarked i Svendborg ” FAKTA ”.

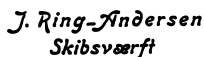
Kokkene på de enkelte ture må inden indkøb foretages undersøge hvilke madvarer der er opbevaret i skibets fryser og køleskab og i den grad det er muligt bruge af de opbevarede varer. Og derved undgå indkøb af varer som allerede er tilstede.

For kokke der kommer langvejs fra og ønsker at handle hjemmefra

må det undersøges hvad der er ombord inden der handles , f.eks. ved at kontakte Margrethe telefon 29 60 54 67, alternativt kan det foreslås at kokken ankommer Svendborg aftenen før sejladser således at der kan handles inden afgang.

Kokkenes udgiftsbilag refunderes af skibsfører eller ved fremsendelse til Bjerrum sammen med rejse regning.

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 oktober 2021. Input senest 1. okt. 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