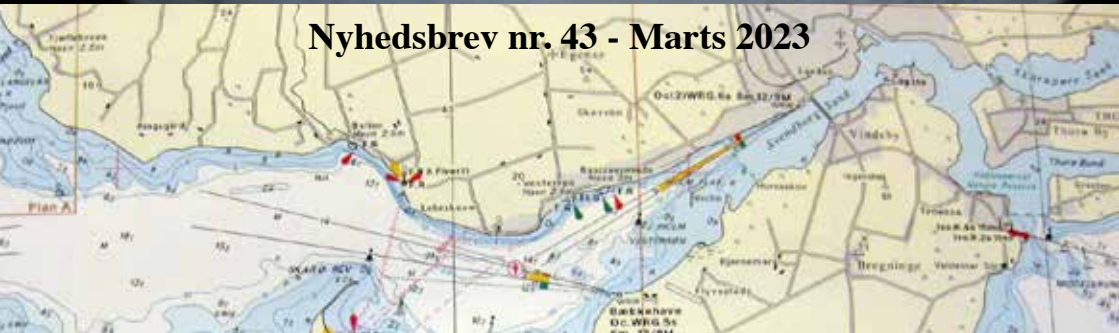


*Efterretning for Søfarende*  
**Caroline S. af Svendborg**



**Nyhedsbrev nr. 43 - Marts 2023**



# FORMANDENS KLUMME

Så er nok et år er gået og vi kan se tilbage på 2022 som gennemgående har været et år præget af god aktivitet både på fragt- og turistsiden. På fragtsiden med fiskefoder fra Haderslev til Musholm var 2022 et år med 27 rejser, de fleste med godt vejr, så der kun var enkelte rejser som måtte gøres med ophold i Svendborg undervejs. Vores 2023 budget forventes også at lande på 27-28 rejser, men som i 2022 med betydeligt bedre priser på rejserne, samt et bunkerstillæg, så vi er sikre på et fornuftigt overskud, hvilket er tiltrængt da vi forventer store omkostninger til levetidsforlængelse af Caroline S. Alle besætninger, deltagere på mandagsholdet og Niels Strand Nielsen skal have stor tak for indsatsen i løbet af 2022. Antallet af besætningsmedlemmer i alle kategorier er desværre stadig faldende, hvorfor alle gerne må forsøge at medvirke til en øgning af interesserede emner. Nok en gang, tak til alle ombord som har deltaget som besætning og mandagshold, og dermed været med til at sikre økonomien samt glædet sponsorer og chartergæster.

**VEDLIGEHOOLD:** Årets vedligehold har igen året været varetaget af det trofaste mandagshold på fornem vis under ledelse af Hans Åge Andersen og Niels Rasmussen som sørger for et altid sejlklaart skib til tirsdag morgen, dette på trods af at det desværre er en lille trofast skare der kæmper med de mange opgaver. Skibet var i efteråret kortvarigt i dok, hvor der blev fjernet ca. 2,5 tons rurer fra bunden, det hjalp på farten og brændstoføkonomien. Det var også nødvendigt at skifte hele udstødningen fra afgang hovedmotor til skorstenen, da flere gennemtæringar resulterede i røggas i maskinrummet i flere tilfælde.

**SPONSOR OG TURISTSEJLADSER:** Som tidligere år, har Caroline S. foretaget en række sponsor og chartersejladser, og der har fra mange af gæsterne været mange roser til besætningerne på turene. Vi håber og forventer dette vil fortsætte i 2023. Priserne på disse ture er reguleret fra 1. januar 2023.

**KONTINGENT:** Foreningen har Pr. d. 1. januar ca. 40 firmasponsormedlemmer, samt mere end 300 personlige medlemskaber, efter at en del er slettet grundet manglende kontingent indbetaling og oprydning i medlemskartoteket.

**2022 REGNSKAB:** Årets resultat er på nuværende tidspunkt ikke endeligt opgjort men det ligger klart at både rederikonto og foreningskonto var positive ved årsskiftet. Rederidelen har i runde tal 903.000,- kr. stående på kontoen og foreningen råder over 262.000,-. I regnskabet for 2022 afsættes 200.000 som tilskud fra foreningsdelen til rederidelen.

**GENERALFORSAMLING:** Generalforsamling 2023 er fastsat til 24. april kl 1900 i Svendborg Marineforening, Færgevej 5, 5700 Svendborg. Alle medlemmer er selvfølgelig velkomne.

**DOKNING 2023:** Caroline kom den 27. februar på sluppen hos Ring Andersen for at få foretaget klasning, samt en nødvendig større levetidsforlængelse. Denne er allerede påbegyndt mens skibet har ligget ved kaj på sin sædvanlige plads. Der er skiftet stål på hoveddækket samt på poop dækket over kabys, stores- og styrmandskammer, ligeledes er der skiftet 23 knæ i lastrummet, garneringen i lasten er fjernet for inspektion, og en del

af dørken i kabys og badeværelse agter skal skiftes.

Til sidst vil jeg gerne takke alle medlemmer for jeres støtte i det forgangne år. 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.

*Troels Ankerstjerne*

## SPONSORROSER

Fra vores mangeårige sponsor, Officers Klubben, modtog besætningen denne store buket rosende omtale:

Blot for lige at kvittere for endnu en herlig tur med Caroline S. Ikke kun fordi vejret præcis denne dag artede sig med solskin og frisk vind. Men også på grund af en venlig og dygtig besætning, som gjorde alt for at vi skulle have en god dag. Stor tak til dem.

Samtidig gik snakken lystigt i kaptajnens salon og det var lige før turen rundt om Taasinge blev for kort.

Så alt i alt regner vi med at komme igen til næste år.

Bedste hilsener fra alle "Officererne"

*(Deltagerne pointerer, at klubbens medlemmer er ikke officerer med militær fortid, men er mediere-daktører - altså journalister af baggrund. De har allerede booket en ny tur i år; Red.)*

## OBSERVE

Slopkisten har igen fået en sending af de eftertragtede børne bluser,

Basic-T Junior, Størrelser: 100 - 120 - 140 - 160

Trojerne kan købes ombord

Henvendelse til Margrethe 29 60 54 67

Kr. 75,-  
Prisen er ved køb på skibet





# BEMANDING

”Hvis du vil have bygget et skib, skal du ikke kalde folk sammen for at tilvejebringe tømmer eller tilvirke redskaber. Du skal ikke uddelegere opgaver til dem eller fordele arbejdet - men DU SKAL VÆKKE DERES LÆNGSEL EFTER OPLEVELSER PÅ DET STORE ÅBNE HAV”. Således udtalt af den store franske forfatter og pionerpilot, Antoine de Saint-Exupéry. Han havde intet med søen at gøre. Bortset fra, at han endte sine dage over Middelhavet på et rekognosceringstogt under 2. verdenskrig.

Men, det er vise ord, som forhåbentlig kan overføres på jer, medlemmer og læsere, og vække jeres lyst til flere oplevelser på havet igen i år med vort gode skib, Caroline S. Så er budskabet formidlet med eftertryk. Vi skal snart i gang med årets sejlads og meget gerne få vakt interesse hos flere folk til at bemande skibet. Ikke for at hjælpe mig i min gerning, men for at hjælpe skib og forening - og ikke mindst medlemmet selv. De allerede aktive ved, hvad vores projekt kan tilbyde, men der er en stor uvidende skare derude, der har alle oplevelserne til gode. Hjælp med at grave dem frem og få dem sendt til søs!

Det her lyder lidt som Peter, der råbte ULV igen og igen. Men, det ER altså alvor, som orienteret om på vort fællesmøde i november for mandskab på skib og på Mandagshold. VI MANGLER FOLK. Vi mangler i særdeleshed styrmænd og hovmestre. Vi mangler folk fra Svendborg og lokalområdet. Vi oplever negativ tilgang på alle områder bortset fra skippere. Nødplanen, som ingen rigtig ønsker sig, er, at på nogle Musholm-ture må navigatørerne gå to-skiftet vagt, og besætningen må være fælles om kabystjansen. På gæstesejladserne kan det blive nødvendigt at sejle med ubemandet

kabys og, at gæsterne selv må stå for forplejning og servicering. Det er der heldigvis nogle, der allerede gør.

Tak til alle for indsatsen – større eller mindre. Tak til jer, der har måtte afmønstre af helbredsmæssige årsager.

I dagene 5-6. september er der i samarbejde med Svendborg Søfartsskole arrangeret fælleskurser i grundlæggende søsikkerhed og i brandbekæmpelse. Det er kun navigatører, der er underlagt dette krav om fornyelse hvert femte år. Ialt 14 medlemmer er tilmeldt.

Til alle sejlene medlemmer: Husk at holde øje med Bemandingssystemet. Det gør planlægningen nemmere, når I mønstrer jer selv. Men, jeg kan naturligvis kontaktes til enhver tid.

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



*Bierhverv ombord*

## Generalforsamling 2023

Der indkaldes til Generalforsamling i Foreningen Caroline S.

**Mandag d. 24. april 2023, kl. 19.00**

**i Svendborg Marineforenings lokaler Færgevej 5, Svendborg.**

Dagsorden ifølge vedtægter!

- Valg af dirigent
- Formandens beretning
- Fremlæggelse af revideret års regnskab 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
- Indkomne forslag
- Eventuelt

Forslag til behandling skal være formanden i hænde senest d. 10. april 2023

Efter general forsamlingen er foreningen vært ved en Øl/ Sandwich.

**HUSK AT BETALE KONTINGENT FOR 2023 før general forsamlingen på konto 0815- 0000278793.**

Vel mødt





# KULKAJEN FØR OG NU

Se på de to fotos - præcist samme spot med 50 års mellemrum. Besætningen på CAROLINE S kan selvfølgelig genkende vort lasteområde i Haderslev, som det tager sig ud i dag, men næppe, som det var før Caroline-æraen. Andre læsere vil måske også finde det interessant at betragte forskellen mellem nutid og fortid i en dengang typisk, travl, mindre dansk provinshavn.



Fortiden emmer af større aktivitet, end det er tilfældet i nutiden. Dengang var det kul, koks, korn, gødning og skåret træ, der fyldte - og talrige anløb af coastere. Sådan var det rundt omkring i alle Danmarks små havne, der dengang var vitale for provinsbyernes og egnens trivsel. Udviklingen siden da har medført alternative trafikmønstre; mestendels over land. I Haderslev er det nu sølle få

tons fiskefoder, street-food, strandbar og isboder - og et enkelt Caroline-anløb i ny og næ - som tegner aktiviteten i havneområdet.

Vor lokale kendtmand, Eigil Schmidt, har med kalejdoskopiske briller fundet frem til denne, meget rammende, historiske illustration af Carolines anden hjemhavn.

*Niels Strand*

## 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 foræring.

Støt vore sponsorer!

De støtter os!



# BESØG I REERSØ HAVN

En deputation - Troels Ankerstjerne, Torben Tranberg, Niels Strand samt vores fragtningsmægler, Michael Bisbo fra JMB - begav sig til Reersø i november for at mødes med ledelsen i Musholm A/S. Der var et gensidigt behov for at forstå hinandens nuværende forretningssituation og ikke mindst, udveksle information om fremtiden for både skibet og havbruget.

Der var travlhed på og omkring fabrikken i Reersø Havn med landing af fisk fra opdrætsburene og slagtning på samleband, der foretages manuelt af polske sæsonarbejdere

med mange års Musholm-tilknytning. Efter behandling transporteres produkterne med kølevogne videre til frysehuse andetsteds i landet. Operationen er underlagt stramme hygiejnekrav. Nok kigge, men ikke røre! Der er ikke adgang til produktionsområdet for fremmede.

Grundlæggende kan det konstateres, at Musholm er særdeles tilfredse med samarbejdet. Man værdsætter vores store fleksibilitet og besætningernes udviste gode sømandsskab. Samarbejdet har nu varet i 19 år. Der ses ingen grund til at forudse et ophør inden for

en overskuelig årrække. CAROLINE S har med afslutning på Sæson-2022 leveret i alt 734 ladninger til Musholm.

Musholm har et godt samarbejde med involverede myndigheder og har tillid til, at der ikke ændres ved nuværende miljøgodken-

delser og placeringstilladelser. Tilladelserne er nu udstedt uden restriktioner og uden tidsbegrænsning. Endvidere søges i øjeblikket om tilladelser til oprettelse af yderligere havbrugsanlæg på andre lokationer. Det er dog projekter med adskillige års opløbstid.







Foderprammene undergår vedligehold og syn i løbet af vinteren. Ved den lejlighed har Musholm tilbudt at foretage tekniske og operationelle forbedringer, der kan gavne vore anløb. Vi har forelagt vores "ønskeseddel" med begrundede, rimelige forslag, som alle er blevet accepteret. De vil blive udført inden den kommende sejladsæson. Det kan der berettes mere om i næste nummer af "Efterretning".

Niels Strand



# FORSIDEN

Af Niels Strand

Tænk, det er 15 år siden! 2023 kan vel så med rette betegnes som et jubilæumsår og dermed fortjene en genoplivning af en historisk færd i erindringen. Den 4. juli 2008 i natmørket ønsker familier og venner af skibet god tur, og "Caroline S" stævner ud fra Svendborg på sit livs længste sørejse mod de fjerneste kyster, som kun fantasien kunne forestille sig mulige at nå. Destination: Brest i fransk Bretagne. Hvor meget mere eksotisk kan det blive i sydfynsk perspektiv? Mandskabet har haft travlt med klargøring af skib og indtagning af last og forsyninger i dagene forud. Besætningen er fuldtallig og absolut opstemt med store forventninger til en anderledes udmønstring. For nogle er det hele meget nyt og uprøvet. For de mere garvede langfartssejlere er det en nostalgisk rejse tilbage i fortiden. Til den gang, da lange stræk i mellem fjerne havne bød på både rutiner, på nødvendig adspredelse og på det "uventede" - og da ophold i havnene ikke var forjagede, men tillod tid til landgang og til fordybelse i de lokale "kulturer". Fordums tider skulle komme til at gentage sig.

Vejret var indledningsvis med ekspeditionen. Behagelig sejlads og muntre dage gennem Kielkanalen og Nordsøen indtil skibet ramte muren i den Engelske Kanal. Kuling fra sydvest og en for det borte skiv kraftig sø ret imod satte en brutal stopper for videre fremfærd under de herskende vejrforhold. Jo mere, der holdtes på, desto mere kunne det konstateres, at Dovers hvide klinter og færgerne over Kanalen fjernede sig fremefter og, at skibet bevægede sig baglæns. Lasten i rum og på dæk stod til gengæld fint og sikkert, men det blev skønnet mest hensigtsmæssigt at vende rundt og afvente vejrbedring i læ på Themsen ved Margate. Caroline var ikke den eneste vindligger, eller også afventede de andre

bare ordrer. Ankeret og makrellkrogene ud. Og, ellers håbe på mindst muligt tidstab. Eventyret ventede forude. Således blev rejsen forlænget fra 4 til 6 døgn. Det ny forsøg på at trænge igennem færgeruten Dover-Calais gik meget bedre. Biscayen tog godt imod skib og mandskab, der kunne passere Kanaløerne og runde Ushant i god form i magsvejr.

Hvilken mission var Caroline da ude i? Skibet var chartret til at fragte Svendborgs flåde af smakejoller samt Ollerup-vikingskibet, "Lindheim Sunds", til et stort sejskibstræf i Brest. Havnen i Brest tiltrækker hvert fjerde år i en uge mere end 700.000 gæster og omkring 2.000 sejskibe i alle tænkelige konstruktioner og størrelser. Om besætningens ophold i dette festivalunivers - læs mere i oktober-nummeret af "Efterretning"!

Efter syv dages indholdsrigt ophold i Brest fløjtes til afgang nordover. Lasten af småfartøjer og løst grej er genindtaget. Humøret ombord er ikke på nogen måde belastet af hjemlængsel, men måske trænges der dog alligevel til ro og til igen at se hav og en videre horisont. Hjemrejsen forløb betydelig mere gnidningsfrit i fint sommervejr. Dog med en hel del slingerage i høj medløbende sø gennem Tyske Bugt. For de mindre søstærke - lidt flirt med søsygen og konsultation hos skibslægen, Dr. Nielsen. For en fødselar - lykønskningsskål på knæ på dørken. For gangway'en - tak og farvel for denne gang. Den gik uledsaget overbord i løbet af natten. Kielkanalen bød på en lige så adspredende gennemsejling, som på udrejsen. Kanalpassagen er altid en god oplevelse. Kort pitstop i Marstal for ildsætning af en på Ærø hjemmehørende, nu ferietrængende mester. Efter 18 døgn fravær bød Svendborg den øvrige besætning velkommen hjem med kaf' og kaffe til de hjemvendte. Øllet var sluppet op!







# Udgravningerne ved HMS Sct. George Sommeren 1983

Af Peter Majgård Nørbjerg, Styrmand på Caroline S

Efter Niels Strands beskrivelse i Caroline foreningens medlemsblad, af sit besøg på Strandingsmuseet i Thorsminde – herunder fascinationen af udgravningen af linjeskibet HMS Sct. George, kunne jeg ikke dy mig for at tilbyde en øjenvidneberetning fra udgravningerne af Sct. George. Jeg var som dykker med til den første udgravning som fandt sted, og hvorfra hovedparten af de ting fra skibet som er udstillet på Strandingsmuseet, blev bjærget.

## Historien om skibet – kort

HMS Sct. George var en del af den flotille som England sendte for at blokere Danmarks deltagelse i Napoleonskrigene. Dan-

marks militære flåde var i datiden en af verdens største, og England ville undgå at flåden blev en del af Napoleons styrker. Efter Københavns bombardement og den engelske flådes ”tyveri” af danske orlogsskibe, forrettede HMS Sct. George blokadetjeneste i Østersøen. Denne blev afsluttet i 1811, hvorefter de deltagende engelske flådefartøjer blev beordret hjem. Og her starter HMS Sct. George’s tragiske endelige rejse. Det endelige forlis udfor Thorsminde startede med at HMS Sct. George løb på grund ved Rødsand, syd for Falster. Grundstødningen rev roret af skibet (roret er fundet og står udstillet ved museet), som efter at være trukket/varpet flot sejlede til Gøteborg

for udbedring af skader, i følgeskab med linjeskibet HMS Defence. I Gøteborg blev HMS Sct. George udstyret med et såkaldt Packenham nødror. Et ror som var hvad det hed – nødror. Dvs. rorfladen var langt mindre end det originale ror, og sværere at betjene. Efterfølgende stak HMS Sct. George og HMS Defence ud i Nordsøen, og lagde kursen tættere på den Engelske Kanal, end hvad man ellers ville have gjort hvis man kendte vejrudsigten. Skibene løb direkte ind i en storm fra vest, og med kendskab til tunge råsejlere ved man hvor svage disse er på kryds af vindretning. Effekten var, at begge skibene drev mod land, og fandt deres endelige hvile hhv. lidt nord for indsejlingen til Thorminde (HMS Defence) og ca. 1 sømil syd for (HMS Sct. George). Ved forliset omkom 1391 britiske søfolk.

## Fundet af vraket af HMS Sct. George og udgravningerne

Strandingen og vraket af HMS Sct. George er veldokumenteret i historien. Allerede ved strandingen blev en del gods bjærget fra vraket. Herefter lå vraket uforstyrret i mange år, og først i 1970’erne blev interessen fornyet, og vraket blev fundet. Med til historien hører at revlerne langs den jyske vestkyst siden HMS Georges forlis – der er altid 3 med næsten fast indbyrdes afstand og afstand til kysten – har bevæget sig i takt med at kysten har flyttet sig mod øst. Dvs. at HMS Sct. George har ligget gemt i revler i mange år og først i 1982, lå fuldstændig blotlagt. Og her begynder udgravningerne.

Gert Normann Andersen, indehaveren af

det dengang lille Jysk Dykkerfirma (og det nu en kende større JD Contractors), foranledigede Nationalmuseets maritime afdelings interesse for vraket. Effekten blev at Nationalmuseet skaffede midlerne til en 3 ugers udgravning i sommeren 1983.

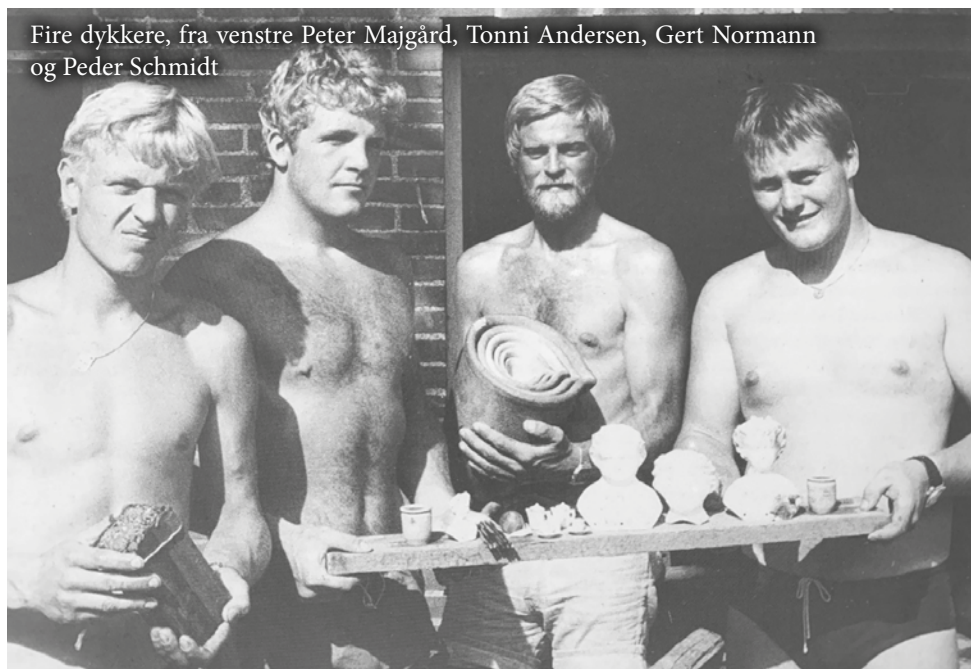
Gert samlede et hold af rutinerede vragedykkere og udrustede den lille engang lodsbåd i Thyborøn – Lodsøen – med diverse kompressorer og dykkerudstyr. Dykning dengang var en kende mere primitiv end det ses i dag, hvor dykkeren dykker med overfladeforsyning af luft, varmt vand og kommunikationsudstyr. Fra et dykningsperspektiv var HMS Sct. George’s beliggenhed fordelagtig. Vraket ligger på dybder mellem 8-10 meter. Det betyder at der kan dykkes i ubegrænset tid, uden at skulle bekymre sig om dykkersyge. Til gengæld er sigtbarheden under vandet ofte elendig, fra 0 – 3 meter sigt, på en god dag.

Stammen af dykkere udgjorde ca. 8, og vi blev indlogeret i et sommerhus i Fjand, tæt ved Thorsminde.

Selve udgravningen var organiseret af en marinearkæolog og en konservator fra Nationalmuseet. En afgørende faktor for udgravningen – arkæologisk set – var at kunne stedfæste forskellige fund på vraket. Det betød at første opgave var at montere gule nummereringsplader på alle knæ og dæksplanker, for at anvende disse som referencer til fundene.

Vraket var på udgravningstidspunktet i forskellige stadier af forfald. Vraket i sin helhed

Fire dykkere, fra venstre Peter Majgård, Tonni Andersen, Gert Normann og Peder Schmidt





var intakt fra øverste dæk og ned, i den agterste del af skibet. Ude for var vraget nedbrudt så vraget først var intakt fra øverste kanondæk.

Og så kunne udgravningen begynde. Et dykkerpar var fast beskæftiget med at suge sand væk under dæk. Suget forgik med en studs hvor det opsugede materiale blev ført op til en gigantisk si ombord på Lodsens. Denne si – et sold – frasorterede alle mindre genstande. Dette arbejde frembragte et utal af fine genstande – mønter, uniformsknapper i messing, musketkugler, gevær flint o.lign.

Et andet dykkerpar var beskæftiget med at søge dybere ind i vraget. Af stor interesse var at komme i lastrummet nederst i skibet, dels fordi her ville mange interessante genstande befinde sig – ikke mindst, var forventningen, skibets kiste med penge.

Under et af disse dyk under dæk var jeg makker med min gode ven Peder Schmidt. Peder og jeg havde som opgave den dag, at finde lænserrøret under øverste dæk, og følge det så langt ned vi kunne, mod lastrummet. Vi gennemgik tegninger og dykket med arkæologen og gik i vandet. Dykket foregik ved at man dykkede ned til vraget,

fandt en dæksluger midtskibs, dykkede under øverste dæk og fandt lugen til næste dæk osv. Sigten den pågældende dag var ok, ca. 1 meter. Til gengæld var sigten inde i vraget meget dårlig, særligt når vi bevægede os og skabte uro i vandet, og vi dykkede derfor med én undervandslygte. Vi fik fundet frem til det sidste dæk over lastrummet, og her indtraf morskaben. Lygten gik ud, 3 dæk nede i vraget! I tilbageblikket vil jeg sige at der ikke var udført behørig planlægning.

Vi dykkede med dykkermasker som dækkede hele ansigtet, og det muliggjorde at vi kunne tale sammen under vandet. En første reaktion var at checke den resterende luftmængde. Heldigvis var manometeret på luftflaskerne selvlysende, så vi kunne konstatere at der var luft til ca. en halv time. Efter noget snak frem og tilbage blev vi enige om at forfølge en plan vi havde læst om, i bøger omkring vragedykning. Planen gik i al sin enkelthed ud på at følge udåndingsluftens bobler i deres vandring under dækket over os, og håbe at dækket lå med hældning opad, mod en udgang. Kort fortalt lykkedes planen fint. De bobler vi fulgte strandede til sidst på lugekarmen vi var kommet ind af. Og herefter var det en smal sag at komme ud, da de efterfølgende lugekarme var lige ovenover den forudgående.

På Strandingsmuseet er udstillet to helt unikke forskellige genstande – to meget flotte romerske vaser i stenarten porfyr og en krystallysekrone. Jeg og Peder var heldige at finde begge. Da vi ved efterfølgende dyk var nået sikkert -og med reservelys – ned på lastdækket, havde vi som opgave at blotlægge fund dernede, ved hjælp af suget fra overfladen. Under arbejdet stødte vi på store kasser, som var i varierende grad af at

hænge sammen. Ved suget rundt om en af kasserne fik vi fornemmelsen af at et snevejr havde indfundet sig. Vandet hvirvlede med det jeg vil sige lignede snefnug. Vi fandt ud af at snefnuggene kom fra en af kasserne, og da vi forsigtigt fjernede træ fra kassen væltede sneen ud. Da "stormen" havde lagt sig blottede en fantastisk flot sort vase sig, ca. en halv meter høj. Da regnede vi ud, at sneen var det savsmuld som vasen var pakket ind i. På lignende vis fandt vi lysekronen, hvor vi var overbeviste om, da den første krystal viste sig, at vi havde fundet diamanter.

Ud over de mere kuriøse fund som beskrevet ovenfor, var vraget en skattekasse af dele. Vi fandt et utal af bla. kanonkugler, "Jomfruer" (for ikke sejlskibskyndige er det de blokke som samler vanterne på skibet), uniformer, musketter og portvin. Portvinen vi fandt var i flasker med prop på. Og her lå en formue, hvis vinen var drikkelig. Med nationalmuseets tilladelse åbnede vi en flaske ved at smelte halsen af. Desværre var korkpropperne porøse, så vinen smagte mest af mud og gammel havbund.

Afslutningsvist var en af de ligeledes meget spændende fund jeg gjorde, en komplet intakt træpøs, fuld af musketkugler. Helt ude i forskibet var jeg beskæftiget med opmåling da jeg i våbenmesterens lukaf stødte på pøsen. Jeg brugte efterfølgende 3 dyk til at få pøsen hel op. Den står i dag udstillet på museet.

Jeg kunne fortsætte i detaljer men vil afslutte med at sige, at det var en oplevelse for livet, og som vestjyde er jeg stolt af at Gert Normann medvirkede til at oprette det jeg vil kalde et af Danmarks flotteste og mest seværdige maritime museer.



Det engelske Linieskib „Defence“ forfølger et skibe det spanske Linieskib „St. George“ klar af Jylland's Værktøjt ved en Storm Julen 1812. (Forsøget udførtes på Isøen Skibe strander ved den Fjord. 1400 Mand ombord)

Der hænger en kopi af maleriet i Hotel Rudkøbings foyer. Ejeren vil desværre ikke sælge det!



# BIO AUS DÄNEMARK

“En fabelagtig tur - vores kunder glemmer det aldrig!”

Den 6. december sidste år fik vi en chartertur til Skarø. Charteren var en dansk forening af økologiske producenter, der havde inviteret en tysk grossist og nogle af hans kunder til et besøg hos Skarø Is. De skulle have været med færgen derud, men den skulle sejle med farligt gods den dag og kunne derfor ikke tage passagerer med. Tovholderen på turen havde så fået at vide, at der lå et lille skib i havnen, der måske kunne chartres til turen. Vi blev kontaktet og var ledig. Det blev en fin lille tur. Vi sejlede fra Svendborg kl. 1100, i fint vejr, med ankomst Skarø kl. 1200. Bortset fra lidt flydende bl. a. fra fadølsanlægget skulle der ikke serveres for passagererne. De skulle jo i land og smage på Skarø Is's produkter, så selv for hovmesteren blev det en nem tur. Han skul-

le bare sørge for lidt frokost til besætningen. Vi sejlede fra Skarø igen kl. 1500 og var tilbage i Svendborg kl. 1600.

Gæsterne var meget interesserede i skibet og var rundt og se det hele, og spurgte ind til det forskellige. De opholdt sig meget i styrehuset og fulgte med i sejladsen. De kom fra midt i Tyskland, og man kunne nok fornemme, at det var en speciel oplevelse for dem. De gav udtryk for, at de var meget glade for turen, og de var generøse ved bombebøssen (skibets sparebøsse).

Således skipper, Hugo Kristensens, beretning, men læs også, hvad charteren havde at sige om turen:

Bio Aus Dänemark ([www.bioausdaenemark.com](http://www.bioausdaenemark.com)) er et netværk af ca. 40 virksomheder, der arbejder for at få markedsandele i

Tyskland. Det er alle danske fødevarerproducenter, der producerer økologiske fødevarer, som deltager i netværket. Vi får en gang imellem besøg af tyske kunder, som vi inviterer for at gøre dem til ambassadører for vores danske, økologiske fødevarer. Denne gang havde vi besøg af en stor sydtysk foodservice grossist, som havde taget 4 udvalgte kunder med, altså 4 større kunder, som laver mange måltider i kantiner og restauranter hver dag. Vi havde lavet et program for dem, så de kunne tage ud i det ganske land og besøge danske fødevarerproducenter og tage temperaturen på det danske økologiske

fødevarelandskab. Derfor var det selvfølgelig vigtigt at besøge “Is fra Skarø”, som jo ligger på Skarø og som har en vigtig historie at fortælle om deres gode is og de mange hensyn til klima og miljø udover selvfølgelig god smag og næringsværdi, som denne lille virksomhed udviser i sin produktion.

Vi tog med coasteren fordi færgen havde olie med den dag, men det er da absolut ikke sidste gang, vi vil benytte denne løsning - det er jo en helt unik og fantastisk tur, I tog os ud på, som vi aldrig, aldrig glemmer.





# FÆLLESMØDE

For første gang afholdtes den 28. november 2022 et fællesmøde for 40 aktivt sejlede medlemmer fra Fyn, Jylland og Sjælland samt medlemmer af Mandagsholdet. Med succes - i hvert fald at dømme ud fra de positive tilbagemeldinger med opfordringer til gentagelse og gerne med større socialt indhold. Det tager arrangøren til efterretning. Formålet med mødet var, igennem direkte kommunikation, at få skabt en bredere forståelse for begge grupperingers virke og, hvad der optager folk mest - henholdsvis ombord under sejlads og i havn blandt vedligeholdere. Mere information skulle gerne medvirke til at styrke interessen for skibets virke. Der er efterfølgende påbegyndt en løbende nyhedsformidling pr. e-mail til den aktive kreds.

Tidspunkt for afholdelse af mødet var bestemt ud fra den store opgave med dokning og hovedsyn i 1. kvartal og en beklagelig, negativ udvikling i tilgang af nye sejlede medlemmer, der truer skibets drift.



Formand, Troels Ankerstjerne bød velkommen og orienterede om forsikringsforhold



Økonomiansvarlig, Torben Tranberg, orienterede om mødet med Musholm A/S, som omtalt andetsteds i bladet; om skibets og foreningens økonomi og om finansiering af de klasningsrelaterede opgaver



- Bemandingschef, Niels Strand, redegjorde for udfordringerne med for få sejlede til en forventelig lige så travl sejladsæson i år som i 2022

- Leder af Mandagsholdet, Hans Aage Andersen, gennemgik doklisten relateret til klasningen

- Ansvarlig for dæksvedligehold, Niels Rasmussen, orienterede specifik om sit område; primært malingskrav efter reparationer

# MANDAGSHOLDET

Vedligehold har i dette års to første måneder stået i klasningens skær. Der har været mere travlt end normal på dette tidspunkt, siden det omfattende renoveringsarbejde gik igang den 9. januar. Indledningsvis langs kaj og mestendels med folk fra de to værfter - Petersen & Sørensen og Ring-Andersen. Men Mandagsholdet og enkelte fra den sejlede kreds har arbejdet med på særskilte opgaver. Der var ikke rigtig plads til et større gæng af egne folk; specielt ikke i maskinrummet.

Skibet gik på bedding hos Ring-Andersen den 27. februar. Inden da var hovedmotoren færdigoverhalet. Topstykker og hovedlejer gennemgået. Hovedleje-4, cylinder-3 slebet til, hvilket har fjernet den ujævnhed i hvidmetallet, der sandsynligvis kan henføres til det store motorhavari for adskillige år siden, da al hvidmetal blev fornyet. Nu kan der tøres af een mand uden den evindelige generende modstand. Motoren har været prøvekørt ad to omgange med tilfredsstillende resultat.







På ståltiden er der på poop-dækket udskiftet en stor plade i bagbord side over styrmandskammeret, samt to mindre plader over kabyssen. Agten for stormasten er isat en ny stor plade i dækket. I lastrummet er 23 knæ blevet fornyet. Et hul over køøje i styrmandskammer er tilsvejset og den synlige bule i skibssiden er fjernet. Det samme er et nu tidligere hul under landgangens fæstning i bagbord side.

I lastrummet er garneringsplanker taget op i en stribe i hver side. Lidt snavs fjernet under garneringen, men ingen overraskelser, der kræver reparationer af stål. Kabys, proviantrum og styrmandskammer er forsynet med nyt loft. Spisebordet og kistebænkene i messen er genplaceret efter reparationer.

Der er afsat 14 dage til opholdet på land; derefter andre 14 dage til færdiggørelse langs kaj; herunder en prøvetur på vandet. Således skulle skibet være Musholm-klar i sidste uge af marts. Det bliver en meget travl periode med

behov for, at egne folk byder sig til. De tilrejsende indkvarteres i et lejet, stort sommerhus tæt ved Svendborg, og to af vore trofaste, lokale hovmestre tager vare på arbejdssvendenes forplejning.

#### **De omfangsrige arbejdsopgaver, der udestår er i skrivende stund:**

- genplacering af dørkliser i kabyssen efter reparation af det underliggende dæk
- retablering af cementdørk i baderum agter efter inspektion af underliggende tanktop
- tykkelsesmåling af skrog overalt udvendigt og i lastrum under garnering
- skrueakseltræk
- udtagning af rorstammen
- gennemgang af styremaskinen
- åbning af alle tankdæksler
- rensning af søvands- og overbordventiler
- tætning af pumper
- udskiftning af ankerspillet fastboltning
- ankrene skal sættes ud; kæderne slænges og måles
- etablering af en settlings-tank
- maling af bund efter afvaskning med højtryksrenser

Stormasten står også til renovering, tid og økonomi tilladende. Så det bliver sandsynligvis en opgave til lidt senere. Optionerne er at tage den i land til en gennemgribende behandling, inklusiv sandblæsning, eller delvis reparation fra en krankurv.

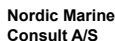
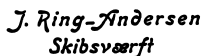
En stor tak til alle, der har bidraget til arbejdet med vedligehold i dagligdagen, men ikke mindst i forbindelse med det ekstraordinære arbejde, der er ufravigeligt, hvis Caroline S skal føres lykkeligt igennem klasningen.

*Hans Aage Andersen*





# Tak til alle vores Sponsorer



## Firmamedlemskab

Human Manual Data  
Restaurant Børsen  
Ole Bang Jensen

Svendborg Museum  
Svendborg Søfartsskole  
Svendborg Marineforening  
Postbåden Hjortø

Erik Jørgen Bodal  
Rederiet Rousing  
A/S Sv. Å. Jacobsen

## Udgiver: Foreningen Caroline S - næste nyhedsbrev

Næste nummer udkommer oktober 2023 - input senest 1. oktober 2023

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

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