



Har de ikke glemt noget?

Foto: Henning Gerken

**EFTERRETNINGER FOR SKIBSLAGET,
JENSINES VENNER OG
ANDRE SØFARENDE**

**NR. 79
JUNI 2001**



SKIBSLAGET

DET DANSKE SPEJDERKORPS



Skibslaget er en afdeling i Det Danske Spejderkorps og styres af gruppestyrelsen.

Gruppestyrelsen består af 7 personer valgt på grupperådsmødet (generalforsamling) og sidder for to år af gangen suppleret med udvalgte medlemmer.

Grubeleder	Katrine Hauberg Nielsen, Kettegård Allé 70, Vær. 7023, 2650 Hvidovre, Tlf: 36 86 03 60
Formand (2001) & skipper	Anders Axø, Carl Lindamsvej 5, 7000 Fredericia Tlf: 75 94 47 46, E-post: axoe@post4.tele.dk
Kasserer (2001) & skipper	Per Fogh, Favrdalen 28, 6100 Haderslev Tlf: 74 52 76 12, E-post: pfogh@post2.tele.dk
Lokal rep. i TS (2001) & skipper	Torbjørn Kristensen, Ved Færggården 2, Årøsund, 6100 Haderslev Tlf: 74 58 47 45, E-post: T.S.Kristensen@mail.tele.dk
Menigt medlem (2000)	Tommy Poulsen, Gillesager 200 1. th., 2605 Brøndby Tlf: 24 23 32 34, E-post: TSP@maconomy.dk
Redaktør (2000) medlemskasserer	Jan Terkel Hansen, Åbyvej 58, 8230 Åbyhøj Tlf: 86 15 48 90, E-post: janth@post4.tele.dk
Web-master (2000)	Henning Gerken, Svankærvej 17, 6760 Ribe Tlf: 75 42 39 93, E-post gerken@image.dk
I TS's bestyrelse (2000)	Kurt Wilkens, M. P. Bruuns Gade 46,2.tv, 8000 Århus C, Tlf: 86 12 14 06
Revisor & skipper	Palle Mogensen, Agervænget 8, 7000 Fredericia, Tlf: 75 95 75 22

Medlemskab af Skibslaget koster 400 kroner årligt, og er en betingelse for at deltage i togter med JENSINE. Kan indbetales på giro 808-2456.

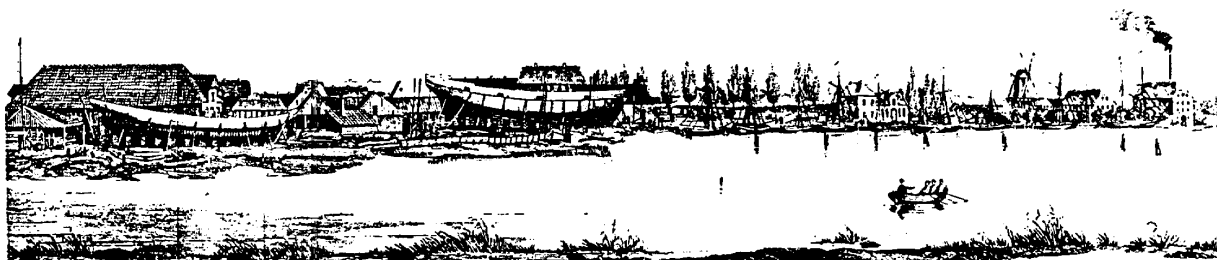
EFTERRETNINGER FOR SKIBSLAGET, JENSINES VENNER OG ANDRE SØFARENDE udkommer 4 gange årligt: Marts, Maj/Juni, September, December.

Medlemmer får tilsendt EFTERRETNINGER frit.

Årsabonnement kan tegnes ved henvendelse til medlemskassereren (se ovenfor). Pris kr. 75.

Andre praktiske oplysninger: se sidste side.

ISSN 0902-4379



Togtplan 2001

Uge/week-end	Tur/starthavn	Skipper	Kontaktlf.nr.	
Uge 26	?	Jesper Ludvigsen	98 92 00 48	Alt optaget
Uge 27	?	Anders	75 94 47 46	Alt optaget
Uge 28	?	Palle	75 95 75 22	Alt optaget
Uge 29	?	Per Fogh	74 52 76 12	Alt optaget
Uge 30	?	Torbjørn ?	74 58 47 45	Der er plads
Uge 31	?	Gert/Jønne	74 58 49 35	Der er plads
Uge 32	Rotary/?	Palle	Lukket	Lukket
Uge 33	?	Jesper Ludvigsen	98 92 00 48	Der er plads
24.-26 august	Augustenborg 350 år?	Gert	74 58 49 35	Der er plads
31.-2. september	Haderslev	Ernst/Jan	75 94 08 87	Der er plads
7.-9. september	Haderslev	Poul-Erik	74 52 60 83	Der er plads
14.-16. september	Haderslev	Torbjørn	74 58 47 45	Der er plads
21.-23. september	Haderslev	Anders	75 94 47 46	Der er plads
28.-30. september	Haderslev	åben		Der er plads
6. oktober	Afrigning/Haderslev			Der er plads til alle

Kontakt skipperne snarest, hvis du vil med, eller hvis du skal have yderligere oplysninger. Endelig tilmelding skal ske til Anders Axø efter aftale med skipperen for den pågældende uge. Tilmelding er først gældende, når depositum på **475 kr.** er indbetalt på giro 7 22 42 30. Benyt venligst vedlagte girokort, og udfyld den omhyggeligt og læsbart. De resterende 400 kr. betales til skipperen ved påmønstring. En betingelse for at sejle er at kontingent på 400 kr. er betalt inden påmønstring. Dette gælder uanset om man skal sejle på ugetogt eller i en week-end.

ANNONCE

Som det vil fremgå senere i bladet kan man nu købe T-shirts med reklame for næste års TS-stævne i Haderslev. T-shirts koster 75 kr. pr. stk., 50 kr. for medlemmer. De fås i mørkeblå og grøn. Henvendelse til Jane. Se evt. på vores hjemmeside

www.worldonline.dk/~gerken/jensine”.

T-shirtsenes påtryk ser ud som følger:



TS – PINSEN 2001 i Helsingør

Vi, dvs. Torbjørn, Elise, Anne, Kurt, Aksel, Ian, Carsten, Margit, Henning, Niels F., Otto, Ernst & undertegnede, lettede fra Årø Sund torsdag aften ved syvtiden bound for Helsingør. Kl. ca. 10.30 kyssede vi kajen i Fredericia for at tage Bodil om bord, hvorefter kursen blev sat ud af tragten, syd om Samsø og mod Sjællands Odde, alt sammen for motor, da der som bekendt er langt til Helsingør. Ca. 130 mil nord om Sjælland og ca. 50-60 mil længere syd om.

Hele natten og det meste af fredagen blev anvendt indtil vi hen under aften for fulde sejl havde Kronborg om styrbord. Vi var efter sigende et flot syn, da vi passerede havnehullet udfør Helsingør for at bjerge sejlene syd for byen. Vi fik over VHF'en anvist kajplads, hvorefter det var tid for aftensmaden og en havnepromenade. Turen havde varet ca. 24 timer mestendels for motor, men fra Sjællands Odde til Helsingør for sejl. I Helsingør blev besætningen fuldtallig, da Laura kom ombord.

Lørdag formiddag blev brugt til at gå rundt til alle de fremmødte skibe og invitere dem til Haderslev i pinsen år 2002 for at være med til at fejre JENSINE's 150 år.

Invitationen var udformet som en T-shirt med tryk. Alle skipperne og evt. deres koner fik en og andre interesserede kunne købe ekstra. Medlemmer af Skibslaget kan også købe en. (Se andetsteds i bladet hvordan.)

Vi fik en god respons og lovning om at man ville komme til Haderslev næste år. Over middag var der den traditionsbundne præsentationssejlad, hvori deltog en del ekstra JENSINE-medlemmer som bor på Sjælland, og som havde lagt turen omkring Helsingør.

Lørdag aften var der festmiddag med efterfølgende dans, så det var først ud på de små timer de sidste turnede ind.

Kl. 10.00 søndag blev der afholdt generalforsamling, hvor de vigtigste emner

der blev drøftet var et forslag til optagelseskriterier udarbejdet af en lille arbejdsgruppe. Da forslaget ville betyde medlemmer i flere niveauer med forskellig farvede TS-standere, blev det ikke vedtaget. Derimod blev et åbent brev til kulturministeriet omkring Bonavista vedtaget. Skonnerten Bonavista er blevet overdraget Nationalmuseet og skal restaureres og føres tilbage til sit oprindelige udseende over såvel som under dæk. Så vidt så godt. Det åbne brev var imidlertid en protest mod at Bonavista skulle restaureres for midler fra Skibsbevaringsfonden, hvilket vil kunne betyde at alle midler i et par år eller tre vil være båndlagt til Bonavista uden at der er andre skibe der vil kunne komme i betragtning. Da det nu er Nationalmuseets skib mente generalforsamlingen at midlerne skulle findes indenfor egne bevillinger eller som en ekstrabevilling under Kulturministeriet.

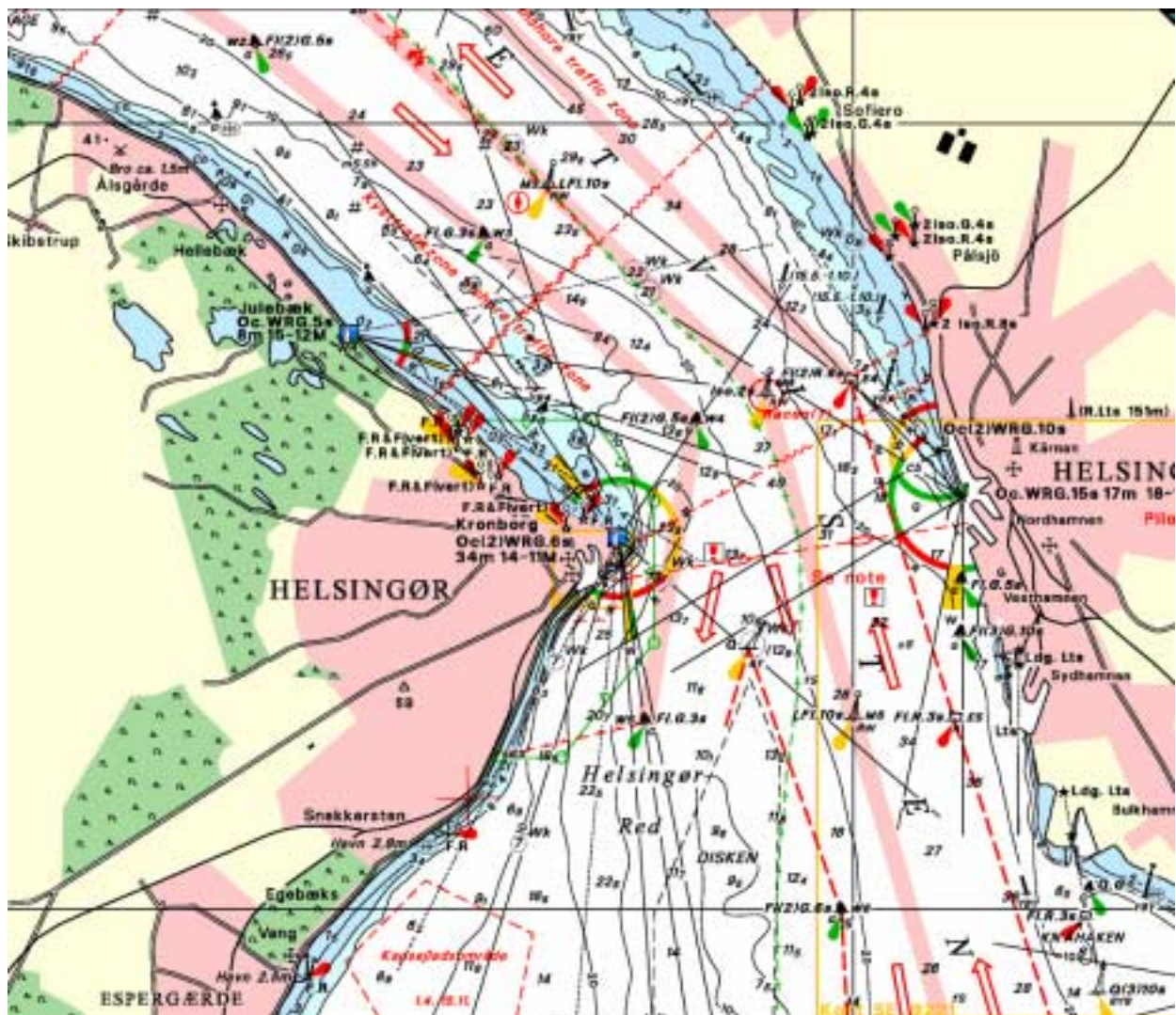


JENSINE har fået nyt ror Foto: HG

Generalforsamlingen sluttede ved middagstid og da tømmere mændene for den øvrige besætning var fordrevet med et bad og evt. en morgenpilsner var der afgang fra Helsingør. Efter vejrmeldingen skulle vinden være i nordøst, hvilket ville passe os fint. Dette holdt dog ikke stik, men da den vind der var ikke var særlig kraftig gik det for motor mod Odden havn, hvor vi lagde ind for at overnatte. På det tidspunkt var vinden tiltaget og var i nordvest.

Mandag sejlede vi for et rebet storsejl, fok, klyver og jager til Middelfart, hvor vi overnattede. Der var jo en ekstra dag at tage af, da tirsdag var grundlovsdag så det sidste stræk blev tilbagelagt således at vi var i Årøsund tirsdag over middag. Her afmønstrede de fleste, mens en lille håndfuld sejlede JENSINE til Haderslev. En dejlig tur var til ende, ikke med strålende sol og varme, men dog uden de større regnbyger som landet ellers var plaget af i Pinsen.

Jan T.



Den nordlige del af sundet

Det levende søkort

Efterlysning

Sommerens togter skal bl.a. bruges til at søge efter JENSINE's fortid. En af måderne er at få den lokale presse gjort interesseret i at bringe en efterlysning som efterfølgende, der er blevet bragt i bladet "ØBOEN" og så efterfølgende annoncere, hvornår vi ankommer, i dette tilfælde til Lohals. Jeg er underrettet om at Torbjørn sandsynligvis vil gæste Lohals i sommer, så må vi se hvad det kan bringe. Andre har planer om at sejle i Limfjorden. det kan måske også bringe noget nyt om gamle dage.

*Hennd kopi af artiklen
håber den giver gode! v.h. de
17/11/01*

UGE 15/2001 ØBOEN

Danmarks ældste sejlede skib

Skibslaget »Jensine« søger oplysninger om den gamle jagt, der fra 1861 til 1918 var hjemmehørende i Lohals - jagten har 150 års fødselsdag næste år

Af Ole Mortenson, Langelands Museum

EFTERLYSNING

Danmarks ældste skib »Jensine« af Haderslev var engang hjemmehørende på Langeland. Skibslaget »Jensine« af Haderslev, som nu ejer og sejler den fine gamle jagt, er i fuld gang med at samle oplysninger om skibets historie og finde frem til billeder af »Jensine«. Årsagen er det tilstundende 150-års jubilæum i 2002. Ejerne vil i den anledning give skuden en ekstra overhaling og rette eventuelle detaljer, så den fremstår helt original. Det er også tanken at skrive skibets historie. Restaureringsarbejdet vil foregå i samarbejde med Skibsbevaringsfonden. Skønt bygget i Aalborg så er »Jensine« bygget af en sydfynsk skibsbygmester. Efter sigende blev der blandt andet brugt tømmer fra en strandet engelsk skonnerbrig. I 1861 blev jagten optaget i LohalsSøassurance, og den ejedes af Niels Sørensen i Vestrehuse. Den hed »De syv Sødkende« og målte 28 brt. Den sejlede som andre langelandske jagter i indenrigs fart og på Norge. Niels Sørensen var en af de gamle Lohals-skipperne, som længe holdt ved med sejladsen. Først i 1901 overtog sønnen Martin C. Sørensen i Hou skibet, og i 1906 sønnen Rasmus Sørensen. Han solgte det i 1918, da krigen sluttede, til Ålborg og her blev den omdøbt til »Jensine«. I 1971 købte Det Danske Spejderkorps »Jensine« som vrug i København, og det tog 5 år at gøre den sejklår igen. Siden har den hver sommer sejlet i de danske farvande. Skulle der blandt ØBOENS læsere være personer med kendskab til skibets historie eller gamle billeder, så bedes de kontakte skibslaget, Henrik Christiansen på tlf. 46 37 15 45. Skibslaget planlægger i øvrigt et jubilæumsbesøg i Lohals.



Nymale skrue og nyt rør Foto: Henning Gerken

Marsvin og Hvidnæser

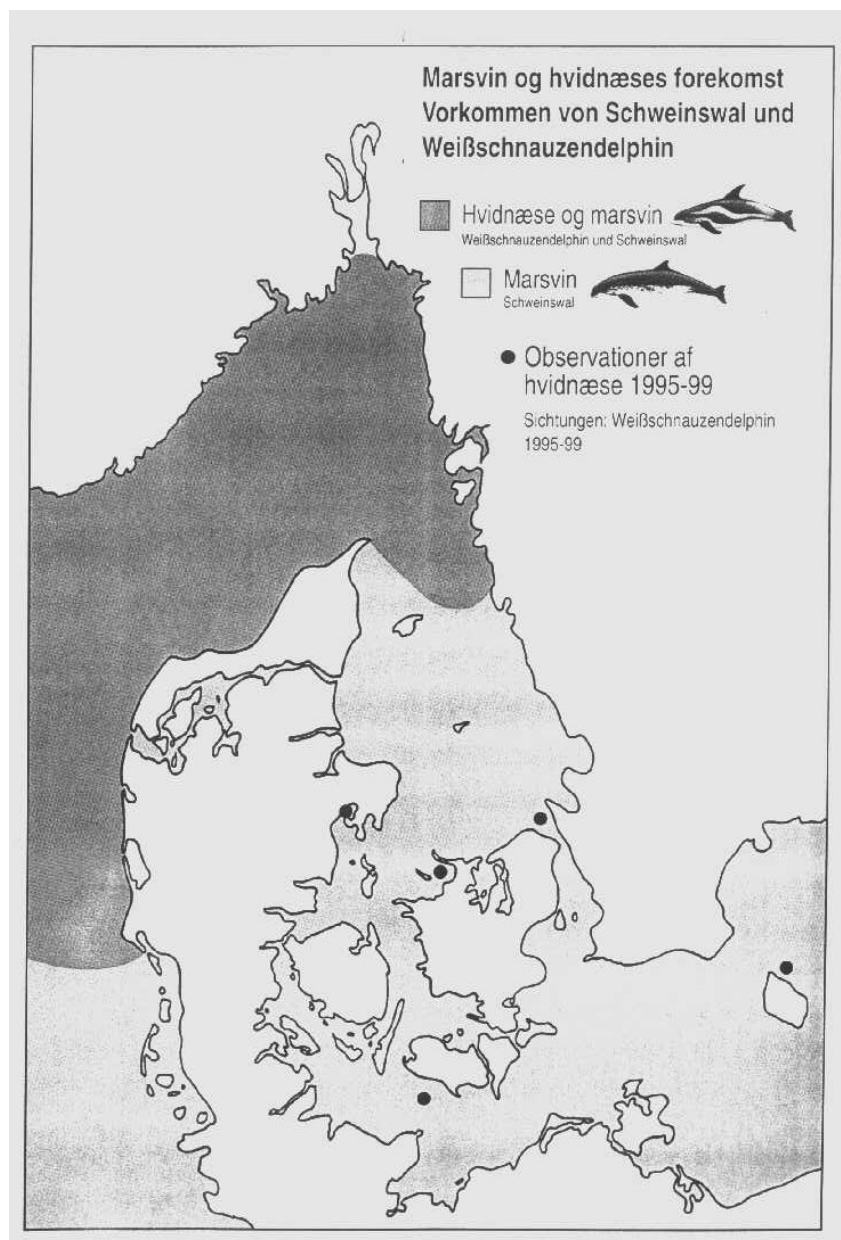
For nogle år siden deltog JENSINE i et hvalregistreringsprojekt sammen med Zoologisk Museum.

Sammen med andre skibe observerede vi små hvaler. det var sådan en god succes at vi er blevet bedt om at deltage igen.

Det nye projekt hedder "Fokus på hvaler i Danmark". Det løber frem til 1. februar 2003. Formålet er at indsamle oplysninger om hvaler i Danmark. Oplysningerne indsamles fra alle kilder, herunder altså fra os på JENSINE. dataindsamlingerne har til formål at fremskaffe mere viden om havpattedyrene og deres udbredelse.

Derfor er der på JENSINE lagt en lille mappe med registreringsskema, nogle foldere og en plakat som kan sættes op på slottet.

God fornøjelse – Henrik (Christiansen)



Observation	Antal dyr:	Anslået <input type="checkbox"/>	Sikkert <input type="checkbox"/>
Heraf unger:			
Hvalerne opdaget i hvilken afstand fra skibet:			
Hvalernes mindste afstand til skibet:			
Hvalernes svømmeretning:			
Observatørens øjenhøjde:			
Skibets kurs og fart:			
Sejlads for motor/sejl (for anker)			
Antal øvrige skibe inden for 1 sm:		5 sm:	
Bemærkninger:			

Tid og sted	Dato:	Kl.:
Farvand:		
Skibets position:	Br.:	Lg.:
... eller pejling/afstand:		Til/fra:

Vejr og vind	Vindretning:	Vindstyrke:
Bølgehøjde:	Sigt:	Skydække:
Bemærkninger:		

Skib/båd	Navn:
Hjemsted:	Bådtype:

Øvrige bemærkninger:

Observationsskema. Må gerne kopieres i forbindelse med evt. iagttagelse.

NYE MEDLEMMER 2001

Velkommen til nedenstående nye medlemmer.

En del har allerede været ude at sejle og jeg håber at det har givet jer blod på tanden til at prøve noget mere!!!

Lillian Andersen
Mogens Larsen
Kærnebidervej 5
9800 Hjørring

Jesper Bank
Bagsværd Hovedgade 99, 3 C
2880 Bagsværd
Telf. 40-75-96-71

Arne Hansen
Stokbrogade 5A 1
9800 Hjørring

Harro Harrebye
Thomas Kingosvej 10
6100 Haderslev

Kristine Heebøll
Provstegade 3, st.
5000 Odense C

Julie Heebøll
Åbyvej 50
8230 Åbyhøj

Tonning Nielsen
Gartnervænget 11
6855 Ovtrup
Telf. 75-25-14-83

Pia Olesen
Morten Rolighed Larsen
Tovesvej 27
9000 Aalborg

Else Poulsen
Sigsbjergvej 5
7000 Fredericia

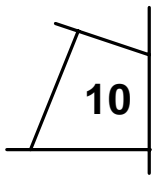
Flemming Rasmussen
Idræts Alle 111
9800 Hjørring

Hans-Jørgen Thomsen
Ganehøj Alle 5
3660 Stenløse

Grete Ørskov
Løgstørgade 30,1.,tv
2100 København Ø
Telf. 35-43-80-12



Bunden males (Påskan) Foto: Henning Gerken



Tilstandsrapport og plan for istandsættelse (fortsat fra nr. 78)

1 Planlægning og gennemførelse

1.1 Formålet med bevaring af JENSINE

Skibslaget i Haderslev har gennem 30 år nedlagt et omfattende arbejde og midler i JENSINES istandsættelse og vedligeholdelse, senest nyt dæk, ny maskine og nye sejl. Der er opbygget en velfungerende organisation omkring skibet. En restaurering af skibet, herunder retablering af det oprindelige spring og oprindelige dæksinteriør vil øge både skibets brugsværdi og autenticitet, og herved den kulturhistoriske fortælle- værdi, i væsentlig grad.

JENSINE er Danmarks ældste, sejlene skib. Dette faktum gør i sig selv skibet til et af Danmarks mest værdifulde maritime kulturgenstande, set i et kulturhistorisk perspektiv. Skibets form bærer i sig elementer fra dansk skibsbyggeri fra perioden omkring begyndelsen af 1800-tallet, hvor skibene efterhånden blev udviklet i form og konstruktion fra klampbyggeri til det konstruerede skib. Det dokumenterer således en periode, hvor vi ellers kun har enkelte tegninger, skibsmodeller og -portrætter at holde os til.

1.2 Planens gennemførelse

Skibslagets planlagte istandsættelse af JENSINE vinteren 2000/2001 er oprindeligt begrænset til udskiftning af enkelte klædningsplanker, fastgørelse af rorkilen på agterspejlet og udskiftning af rorets hovedtømmer. Da FONDENS besigtigelse afslørede omfattende angreb af råd i agterskibet, er en større reparation nødvendig.

En fuld istandsættelse er et meget omfattende arbejde og nødvendiggør en total demontering af skibets aptering. Det synes derfor at være hensigtsmæssigt at anmode Søfartsstyrelsen om en udsættelse af kravet om udskiftning af x antal klædningsplanke, med den begrundelse, at skibet skal gennemgå en totalrestaurering, sandsynligvis vinteren 2002/2003. I stedet udskiftes de meget dårlige klædningsplanker i agterskibets styrbords side, desuden fastgørelse af rorkilen og fremstilling af nyt hovedtømmer i roret. Rorets istandsættelse skal udføres efter antikvariske retningslinier, dvs. efter forudgående historisk dokumentation.

Der igangsættes arbejde med indsamling og systematisering af dokumentationsmateriale med tanke på en tilbageføring af skibets eksteriør til tiden omkring 1900. Dette arbejde gennemføres og præsenteres i en rapport inden udgangen af august 2001.

1.3 Opfølgning og kontrol

De arbejder, der udføres for FONDENS regning, helt eller delvist, besigtiges jævnligt af FONDENS konsulent. Disse besigtigelser danner grundlaget for den senere godkendelse af arbejdet og udbetaling af lånet.

Da FONDENs støttemidler som en hovedregel udbetales efter arbejdets gennemførelse, skal JENSINEs ejer selv sørge for garanti eller mellemfinansiering, såfremt værftet forlanger dette. FONDEN vil bede om periodiske oversigter over projektets økonomiske situation, inden lån bliver udbetalt.

FONDEN vil undtagelsesvis acceptere at udbetale aconto-beløb, og kun efter en forudgående økonomisk redegørelse fra værftet og JENSINEs ejer.

Det skal understreges overfor ejeren, at intet arbejde hvor FONDEN medvirker, skal igangsættes uden FONDENs skriftlige accept. Ligeledes skal det understreges, at overskridelser i forhold til de økonomiske overslag er ejerens ansvar. Udgifter udover FONDENs støttemidler dækkes derfor i sin helhed af ejeren.

FONDENs midler skal kun finansiere de opgaver, der er specificeret i de respektive projektplaner eller -beskrivelser. Hvis der under vejs afdækkes hidtil ukendte defekter i skibets konstruktion, som får betydning for den videre gennemførelse af arbejdet, skal disse umiddelbart oplyses til FONDEN. FONDEN vil på dette grundlag tage stilling til en eventuel tillægsbevilling.

JENSINEs ejer må ikke aftale eller igangsætte yderligere arbejde på skibet, hvor dette kan få konsekvenser for betalingsevnen for det tidligere aftalte arbejde.

2 Antikvariske retningslinier

Fartøjet skal sættes i stand til det udseende, det havde i perioden ca. 1900 – 1920. Der skal arbejdes efter de følgende retningslinier:

1. Arbejdet udføres efter en forudgående teknisk-historisk dokumentation. Centrale kilder er f.eks. historiske billeder, og dokumenter fra Søfartsstyrelsens arkiv.
2. Der skal udskiftes så lidt træ som muligt. Materialer som udskiftes, skal erstattes med materialer af den samme type og kvalitet og i prima, håndværksmæssig udførelse. Hvor det ikke lader sig gøre at fremskaffe den samme materialesort, skal der bruges materialer som harmonerer med traditionen. Synlige overflader skal være identiske med en original del. Hvor fartøjet er skævt, skal det rettes op.
3. Til imprægnering og overfladebehandling skal der hovedsageligt bruges traditionelle produkter og midler. Dog skal eventuelle saltstoppere fjernes, og der må ikke bruges salt til imprægnering. I stedet skal gamle og nye dele af træ imprægneres med et borat-produkt.
4. Intensionen er at JENSINE skal beholde de nødvendige certifikater. I denne plan er der taget højde for Søfartsstyrelsens krav stillet ved de kommende hovedsyn.

2.1 Dokumentation

1. Fartøjet skal dokumenteres, inden arbejdet ved værftet begynder. Denne dokumentation skal skildre den tekniske tilstand og fartøjet som en kulturhistorisk genstand. Arbejdet udføres af SKIBSBEVARINGSFONDEN eller skibets ejer, efter en nærmere beskrevet aftale. Dokumentationsmaterialet er Skibslagets ejendom, men skal også være tilgængelig for andre. SKIBSBEVARINGSFONDEN modtager en kopi af materialet
2. Dokumentationen skal fortsætte under demonteringsarbejdet. Spor efter tidligere arrangement skal registreres med opmålingsskitser, foto og eventuelt video. Repræsentative originalmaterialer og dele skal beholdes som kildemateriale. Der skal aftales en ordning med skibets ejer for konservering og opbevaring af relevant materiale.
3. Under arbejdet skal alle processer dokumenteres skriftligt og med foto.
4. Der bør udarbejdes en restaureringsrapport. Rapporten skal også beskrive arbejde som udføres af skibets ejere.

2.2 Afvigelser fra de antikvariske principper

Afvigelser fra de antikvariske principper er af og til nødvendige for at kunne opfylde andre krav - antikvariske eller ikke. Planlagte afvigelser er forklaret i denne plan. Alle faktiske afvigelser fra retningslinierne vil blive forklaret i en eventuel restaureringsrapport.

2.3 Besigtigelse, slipsætning, afstivning og opretning

FONDENS konsulenter har besigtiget skibet på bedding i Aarø Sund i oktober 2000. Denne plan støtter sig til denne besigtigelse, samt bådebygger Johannes Heebølls udtalelse vedrørende skibets tilstand.

Skibet har en kraftig kølsprængning, vurderet til ca. 15 cm. Kølsprængningen er stabiliseret gennem montering af en høj, ekstra køl.

FONDENS konsulenter vil vurdere, om det er økonomisk forsvarlig at bruge projektmidler til en opretning af kølsprængningen.

2.4 Beskyttelse mod udtørring

Der er en fare for at skroget åbner sig, hvis fartøjet står på land over længere tid. Det udvendige skrog bør smøres f.eks. med varm, kogt linolie eller holdes malet, for at reducere tørresprækker. Indvendigt er det fornuftigt at smøre eller sprøjte med et konserverende produkt, og af og til bruse træværket med saltvand. For at dæmpe vindens udtørrende effekt under beddingsopholdet bør der ophænges et finmasket net rundt om skibet.

3 Økonomi

3.1 Omkostningsoverslag for de planlagte arbejder

Der er indhentet to uforbindende tilbud på udbedring/istandsættelse af en række specificerede opgaver på skibet. Overslagene er ekskl. moms og givet af

N.N. Bådebyggeri (kr.0.000.000) og

N.N. Bådebyggeri (kr. 0.000.000).

(Er endnu ikke indhentet, da vi først skal vide noget mere om vores mål med JENSINE.)

3.2 Forslag til finansiering

Istandsættelsen af JENSINE på antikvarisk grundlag er beregnet til minimum kr. X ekskl. moms.

(Her indsættes en opstilling over omkostninger og finansiering.)

Beløbene skal ikke betragtes som faste, men de indikerer hvilke beløbsstørrelser, der kan blive tale om.

4 Skibets tilstand, og plan for istandsættelse

4.1 Indledning

4.2 Yder- og inderstævn, krig, bjørn og bovbånd

Tilstand:

Yderstævnen og inderstævnen er skiftet fra køl til dæk i 1992 Samtidig er ørestykkerne langs stævnen skiftet. Det store bovbånd er skiftet samtidig og er i et stykke.. Ifølge Torbjørn Kristensen falder stævnen en lille smule mere (anslået 1 tomme) end oprindeligt. Da den gamle stævn blev udskiftet, var nåddet foran midtfisken meget stor, hvilket tolkes som at den var presset udover af mange års kalfatring. Den nye stævns profil blev kopieret. Stævnen er i god stand

JENSINEs stævn formodes at falde en smule mere udover, end den oprindelige.

Istandsættelse:

Yder- og inderstævn efterses for mulig angreb af råd. Imprægneres.

4.3 Agterstævn

Tilstand:

Agterstævnen er af ældre dato. Om den er den oprindelige, vides ikke. Skibet var i 1940'erne udsat for en kollision, og agterskibet og spejlet blev ved denne anledning delvist fornyet.

Istandsættelse:

Reparation ikke nødvendig.

4.4 Agterspejl/hækstømmer

Tilstand:

Alle planker i spejlet blev udskiftet i 1970. Spejlet for øvrigt synes at være i god stand. Rorkilen (fyldstykket mellem agterspejlet og roret) er løsnet og glipper ca. 25 mm i underkanten (se under pkt. 6.13).

Istandsættelse:

Istandsættelse synes ikke at være nødvendig.

4.5 Bundstokke

Tilstand:

På grund af skibets aptering er det ikke muligt at komme til bundstokkerne. Deres tilstand er derfor ukendt.

Istandsættelse:

Lader sig ikke vurdere.

4.6 Spanter

Tilstand:

Skibet har indvendig klædning, som løber fra stævn til stævn. Det er derfor ikke muligt at besigtige andet, end nogle centimeter af spanterne hist og her.

I skipperlugaret er der ingen garnering under dørken. Her er der konstateret råd i spanternes nedre sektioner i begge sider.

Midtskibs til styrbord findes en del dårlige partier i bunden. Om disse er bundstokke eller oplængere er det ikke muligt at fastslå.

På baggrund af ovennævnte må vi forvente, at også spanter andre steder i skibet er angrebet af råd.

Istandsættelse:

De dårlige spanter udskiftes med nye ned til den første samling. Der tilstræbes at bevare den oprindelige spantekonstruktion.

Eventuelle saltstoppere fjernes for at sikre luftcirkulation, og dermed hindre råd, svamp og skadeinsekt. I stedet for imprægnering med salt, benyttes et borpræparat og Impel-stave fra Boracol (se kap. 6).

4.7 Lønningsstøtter

Tilstand:

I løbet af de sidste år er 24 støtter blevet udskiftet. Støtternes tilstand anslås derfor som god.

Istandsættelse:

Det vil være fornuftigt at sikre nye lønningsstøtter ved at imprægnerer med et miljøvenligt produkt som f. eks. indborede Impel-stave fra Boracol eller indsmøring med Boracol, Beta eller

Everwood (se kap. X).

4.8 Judasører

Tilstand:

Judasørerne vurderes som gode. De blev udskiftet i 1992, samtidig med stævnen.

Istandsættelse:

Ikke nødvendig.

4.9 Klædning

Tilstand:

Se rapport på de næste sider fra besigtigelsen ved Aarøsund Bådebyggeri den 10. november 2000, ført i pennen af bådebygger Johannes Heebøll. Listen bygger på, men er udvidet, i forhold til en rapport fra en tidligere besigtigelse i 2000, udført af Aarøsund bådebyggeri.

AARØSUND BÅDEBYGGERI
Aarøsund Havn 24, Aarøsund
6100 Haderslev, Danmark
Tlf. 0045 74 58 43 14 fax 0045 74 58 41 33
Mobil 21434214 - E-mail heeboell@baad.dk

Aarøsund 16-11-00
Tom Rasmussen
Skibsbevaringsfonden

Vedr. JENSINE af HADERSLEV

Planke og bundsyn foretaget d. 10/11-00 af Skibsbevaringsfonden v/Tom Rasmussen sammen med bådebygger Johs. Heebøll og repr. fra Jensinelauget Torbjørn Kristensen.

Der blev fundet følgende: BB side

Plankerange:	Stød:	Generelt:	Bemærkninger
1.Køplanke	1	ok	stød midtskibs dårlig
2	1	ok	
3	2	ok	agterstød dårligt
4	2	ok	
5	2	ok	
6	2	-	dårlig ca. 4m fra stævnen, gået fra i underkant spejlet
7	2	-	dårlig midtskibs

8	2	-	dårlig midtskibs
9	2	-	dårlig midtskibs ca. 4 m
10	2	-	Forplanke dårlig til midtskibs
11	2	-	Forplanke dårlig
12	2	-	Dårlig agterplanke
13	2	-	Dårlig overkant ca. 1,5 m fra stævnen, midter planke udskiftes (søfartsstyr.)
14	1	-	agterplanke dårlig ca. 1,5 m fra stævnen forplanke blød
15	3		Dårlig fra første stød og agter ud
16	2		agterplanken dårlig
17	1		Dårlig ved agterste røstjern

Der blev fundet følgende: SB side

Plankerang:	Stød	Generelt	Bemærkninger
1.Kølplanke	1	ok	overkant agter blød
2	1	ok	
3	1	ok	
4	1	ok	
5	2	ok	
6	1	ok	
7	2	-	dårlig 0,75 m fra stævnen agter
8	1	ok	dårlig a 1 m fra stævnen
9	2	-	
10	2	-	
11	4	-	forplanke dårlig
12	5	-	består af 6 stykker og forreste stykker til midtskibs dårlig
13	1	-	Dårlig midtskibs
14	1	-	dårlig under bagstag
15	1	ok	
16	1	ok	
17	1	ok	

Istandsættelse: Klædningsplankerne undersøges grundigt indvendigt og skrubes rene i forbindelse med, at spant og bundstokker eventuelt bliver skiftet ud.

Så langt muligt skal klædningsplankerne af bøg udskiftes med nye planker af samme materiale. Dersom det skulle vise sig vanskeligt at skaffe godt bøgevirke, kan der, efter forudgående godkendelse fra SKIBSBEVARINGSFONDEN, benyttes en anden træsort.

4.10 Kalfatring af bund og fribord

Tilstand:

Kalfatringen er generelt god, dog er der nogle utætte stødere

Istandsættelse:

Afhængig af istandsættelsens omfang rykkes værket ud, eller slås efter. Alle nådder kalfatres med tjæret værk og beges.

4.11 Spiger og bolte

Tilstand:

Spiger og bolte er kontrolleret på tilfældige steder og synes at være i orden.

Istandsættelse:

Nye skrogelementer fastgøres efter traditionen, evt. i kombination med Søfartsstyrelsens krav. Spigerhoveder undervands forsænkes og spartles med cement. I fribordet bruges træpropper af den samme træsort, som i klædningen. Propperne sættes uden lim.

4.12 Beslag på forstævn, spejl og ror

Tilstand:

Vaterstagsbeslaget er udført i syrefast stål og monteret på stævnen med en syrefast bolt. Beslag og bolt er i orden.

Rorbeslagene er af stål og tilsyneladende i orden.

Istandsættelse:

Demonterede beslag efterses og bruges om igen. Det er ønskeligt at skifte vaterstagsbeslaget ud med et smedet beslag i sort stål, udført efter traditionen. Beslaget varmforszinkes eller varmebehandles med tjære/linolie.

4.13 Rorarrangement

Tilstand:

Roret er sat sammen af to stykker træ. Den forreste del går op til dækket og er afsluttet i en rorhals. Halsen er revnet og sandsynligvis rådden indvendig. Der er monteret et stålbeslag rundt toppen som en midlertidig forstærkning. Selve bladet synes at være i orden.

Rorkilen, som er det stykke tommer, der løber op langs agterspejlets øvre del og holder det øverste rorhængsel, er løsnet fra spejlet.

Rorpinden er af krumvokset virke og er ført frem til forkanten af halvdækket. Den er fæstet til rorhalsen med et stålbeslag.

Istandsættelse:

Roret udbedres ved at den forreste del udskiftes med nyt tømmer med de samme udførelse, som den eksisterende. Rorpindens tap føres gennem rorhalsen. Vi henviser for øvrigt til historisk billede af jagten ANNA af Vejle, taget af Jens Friis Pedersen i 1940'erne. Kopi beror hos SKIBSBEVARINGSFONDEN.

Rorkilen efterses og boltes forsvarlig fast til agterspejlet.

4.14 Køl

Tilstand:

Skibets kølsprængning vurderes til ca. 15 cm. Kølen er blevet rettet af på undersiden og udstyret med en høj, løs køl af bøg. Denne er boltet igennem den gamle køl og kølsvinet. Den gamle køl synes en smule blød, men der er ingen synlige angreb af eventuel råd. Det vides ikke, om kølen er helt eller delvist original.

Istandsættelse:

Der er endnu ikke taget nogen beslutning vedrørende en eventuel opretning af kølsprængningen. I de foreliggende pristilbud er omkostningerne for en kølopretning specificeret under eget punkt.

4.15 Stråkekøl

Tilstand:

Stråkekølen består af partier af eg og bøg og er spigret til kølen. Tilstandes anslås som god.

Istandsættelse:

Stråkekølen vil sandsynligvis blive demonteret i forbindelse med andet arbejde og bliver i så tilfælde skiftet ud. Ny stråkekøl monteres med tjæret filtpap og spiger.

4.16 Bjælkevægere og sætgang

Tilstand:

Bjælkevægere og sætgange fremstår generelt i rimelig god stand, men er præget af alderen. Midtskibs til bagbord er bjælkevægeren svækket af boltesyge. Her er vægeren blevet doblet, efter krav fra Søfartsstyrelsen.

Ved mastebjælken i styrbords side er splintveddet i vægeren angrebet af orm, sandsynligvis splintvedbille (Lyctors). Angrebet har et begrænset omfang.

Istandsættelse:

I forbindelse med udskiftning af klædningsplanker, foretages en grundigere undersøgelse af bjælkevægerne og sætgangene. Det område, der er angrebet af borebiller, behandles med et "miljøvenligt" fungicid, f.eks. Boracol/Impel, Beta eller Wonderwood

4.17 Inderklædning og kimmingsvæger

Tilstand:

Den indvendige klædning (garnering) består af 2" tykke, til dels meget brede egetræsbrædder. I forskibet er klædningen malet med hvid alkydmaling, i lastrummet fremstår den umalet. Den synlige garnering synes at være i god stand.

Kimmingsvægeren i bagbords side har et stød midtskibs. Vægeren er stærkt angrebet af råd i stødet.

Istandsættelse:

Eventuel dårlig garnering erstattes af ny, udført efter traditionen, og med de oprindelige festemetoder. Kimmingsvægeren i bagbords side repareres eller udskiftes, efter Søfartsstyrelsens fordringer.

4.18 Kølbolte

Tilstand:

Kølboltene blev udskiftet i 1974. De er gennemgående og går også gennem den ekstra udvendige køl. Boltene tilstand er ikke kendt.

Istandsættelse:

Ved en eventuel udskiftning skal nye bolte fremstilles i den samme udførelse, som de originale, som sandsynligvis var nittet i enderne.

4.19 Kølsvin

Tilstand:

Kølsvinet er delvis utilgængeligt på grund af apteringen og den indstøbte ballast. De synlige dele synes at være i god stand. Den indstøbte betonballast ligger mod kølsvinets sider, og en besigtigelse af siderne kan derfor ikke lade sig gøre.

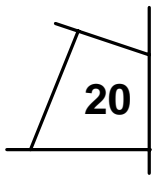
Istandsættelse:

Kølsvinet bliver skrabet og rengjort. Eventuelt dårlige parti skal repareres ved spunsning eller forstærkning med stål, efter samråd med Søfartsstyrelsen.

4.20 Sandspor

Tilstand:

Sandsporet er ikke tilgængeligt for besigtigelse på grund af den indstøbte ballast.



Istandsættelse:

Dårlige/defekte sandspor udskiftes, når ballasten er udtaget.

4.21 Ballast

Tilstand:

Ballasten består af stålprops indstøbt i beton. Den er fordelt udover i skibets bund og sider, fra bjørnen forude og agterover til maskinrumsskottet. Ballasten ligger an mod yderklædningen på en sådan måde, at der danner sig større ferskvandsansamlinger i spanterummene. Ligeledes ligger ballasten an mod kimingsvægerne og hindrer bortledning af eventuelt lækagevand.

Ud fra et bevaringsmæssigt synspunkt er denne løsning yderst uheldig, idet den genererer fugtighed indenbords, med fare for udvikling af råd.

Istandsættelse:

Ballasten hugges op og udtages. Ved ilægning af ny ballast skal der sørges for fri passage af lækagevand fra for til agter og i borde.

Løs, men faststemplet ballast bestående af kander fyldt med en blanding af stål eller bly i cementvælling, suppleret af malmbrød, blybarrer eller lignende anbefales.

4.22 Dæksbjælker

Tilstand:

Dæksbjælkerne består af dels gamle, dels nyere bjælker. Nogle af de gamle dæksbjælkerne har tapspor efter kraveller til nedgangskappe forude, samt lastluger. Bjælkerne er generelt i god stand. På opmålingstegningen er angivet ældre og nye bjælker.

En hovedbjælke ved masten er angrebet af splintvedbiller i enden i styrbords side. Stikbjælkerne langs lastelugen og længere forude har forkerte dimensioner og er fæstet på undersiden af kavelbjælkerne. De har desuden forkert bjælkebugt, og der er indlagt egetræskiler for at kompensere herfor.

Istandsættelse:

Dårlige partier i bjælkerne udbedres med spunser og kalve. Søfartsstyrelsen skal konsulteres i tvivlstilfælde.

Nye dæksbjælker skal have de samme dimensioner, bjælkebugt, nedsvaling, forboltning og staffering, som de oprindelige. Den oprindelige bjælkeplacering skal i størst mulig grad bibeholdes/reableres. Der henvises til opmålingstegningerne med forslag til rekonstruktion af dæksplan.

Dersom det gamle dæksplan reableres, skal de nuværende stikbjælker udskiftes til bjælker i korrekt udførelse.

4.23 Kraveller

Tilstand:

Kravellerne i lastrummet og forude er af nyere dato. Dimensionerne er klejne og ikke udført korrekt. De synes at være i god stand.

Istandsættelse:

I forbindelse med en eventuel retablering af det gamle dæksplan skiftes kravellerne ud til nye i korrekt dimension og udførelse.

4.24 Horisontale knæ af træ

Tilstand:

Knæerne er placeret ved mastebjælken og på enkelte andre bjælker. Placeringen fremgår af opmålingstegningen. De er af eg, nogle af varmforzinket stål, indsat i 1971. Alle synes at være i god stand.

Istandsættelse:

Ved en eventuel udskiftning skal nye knæ skal have de samme dimensioner som de gamle. De boltes ligeledes, som de oprindelige, eller eventuelt i kombination med Søfartsstyrelsens anvisninger. Stålnæ udskiftes med knæ af eg.

4.25 Hængeknæ

Tilstand:

Der er kun et hængeknæ i hver side. De er placeret ca. 1 meter agtenfor masten. Knæene er i svejset udførelse, ikke specielt kønne, men dog i god stand.

Istandsættelse:

4.26 Skandæk og vaterbord

Tilstand:

Skandækket er delvist af nyere dato (1997) og i god stand. Skandækket er hakket ud for støtterne er afsluttet i flugt med yderklædningen, uden den traditionelle, halvrunde "fenderliste".

Indenfor ligger et vaterbord med ca. samme tykkelse som dækket. Der er ingen hagplanke.

Skandækket er spunset flere steder over et langt stykke i begge sider. Tilstanden er tilsyneladende god.

Istandsættelse:

Det eksisterende skandæk skal i størst mulig grad bibeholdes. Nye partier udføres efter den oprindelige specifikation. Dog kan det blive aktuelt at rive skandækket ud ved udskiftning af stikbjælkerne langs lugerne, for at komme til at bolte dem til bjælkevægeren. Dokumentationen

vil være bestemmende for valg af konstruktion og metode.

4.28 Spygat

Tilstand:

Der er et spygat i hver side, udført i kobberør.

Istandsættelse:

4.29 Dæksplanker

Tilstand:

Dækket er af nyere dato, i lærk og pitchpine og fremstår i god stand.

Istandsættelse:

De eksisterende dæksplanker skal i størst mulig grad bibeholdes. Nye partier lægges i den valgte periodes tradition.

4.30 Kalfatring af dækket

Tilstand:

Dækket er kalfatret med beg og værk.

Istandsættelse:

Eventuelle nye sektioner i dækket kalfatres med de samme materialer, som det Øvrige dæk.

4.31 Skanseklædning

Tilstand:

Skanseklædningen består af dels ældre (1974), dels nye profilbrædder, som er spigret til støtterne. På styrbords bov består den af korte længder, som medfører, at skanseklædningen har en tydelig knæk. Flere brædder i begge sider er dårlige.

Istandsættelse:

Skanseklædningen søges beholdt i størst mulig grad. Lokale udbedringer foretages med lus eller kalve, dårlige partier udskiftes i samsvar med traditionen.

4.32 Lønning

Tilstand:

Lønningen er af lakeret eg og er blevet fornyet mange steder. Den fremstår i god stand.

Istandsættelse:

Lønningen udbedres efter behov.

4.33 Svinerygge

Tilstand:

Svineryggene er af eg og i god stand. De er kortere, end de oprindelige, hvilket tydelig ses på billedet på side 5.

Istandsættelse:

Svinerygge genbruges, hvis muligt. Ved fornyelse fremstilles nye svinerygge i tråd med dokumentationen.

4.34 Storluge

Tilstand:

Lugen er af eg og blev fremstillet i 70'erne. Den står på meget klejne kravelbjælker. Lugen, der er i god stand, er en del større end den oprindelig og har fast tag og et skylight. Nådderne er beslået med metal for at hindre vand i at trænge ned i ruffet.

Istandsættelse:

Ved en retablering af det gamle dæksplan bliver lugen udskiftet, eventuelt ved genbrug af nogle af materialerne. Den nye luge fremstilles efter en rekonstruktionstegning og i øvrigt efter SKIBSBEVARINGSFONDENS anvisninger mht. udformning, dæksglas osv.

Der etableres adgang til skibets indre gennem en nedgang i lugens agterende. Denne udformes som en traditionelt udseende lugelem, f.eks. med sammenfoldelige sider. Karmene udstyres med smedede skalkejern, kiler, klemliste og bomuldspreenning. Der anordnes ovenlys i salonen gennem dæksglas eller indsyede plastglas i preeningen.

4.35 Forluge

Tilstand:

I fordækket er der monteret en luge med flad top og glasfelter, udført som kombineret skylight og nedgang til apering. Lugens alder er ukendt. Lugens størrelse er ikke historisk korrekt.

Forlugen fylder godt op på fordækket og er til hinder for en rekonstruktion af det oprindelige dæksarrangement.

Istandsættelse:

Ved en retablering af det gamle dæksplan rekonstrueres forlugen efter dokumentationen og de friske spor i dæksbjælkerne. Nedgangen flyttes til storlugen, se pkt. G.34 og G.37

Dette var andet afsnit af tilstandsrapporten som den blev fremlagt på generalforsamlingen. Har du mod på at læse resten, så må du enten vente til næste nummer, hvor vi helt sikkert bringer resten, eller gå på vores hjemmeside <http://home.worldonline.dk/~gerken/jensine/> eller kontakt redaktionen og bede om at få tilsendt en kopi. originalen er i øvrigt med billeder, men de er ikke med i denne udgave.

SMÅ KORTE VINDSTØD

JENSINE kontaktes over VHF/DSC

Da nedenstående garanteret er allerede er glemt af de fleste gentages det her:

DSC-selvvalg fra land til JENSINE:	
Tast servicenummeret.	90 91 11 35
- En talemaskine leder gennem opkaldet:	
- Indtast JENSINES MMSI-nummer.	219000933
- Indtast nummeret på det farvandsområde, hvor JENSINE befinder sig.	1: Nordsøen og Skagerrak 2: Kattegat 3: Bælterne og Smålandsfarvandet 4: Farvandet omkring Møn og Bornholm
- JENSINE kaldes nu automatisk op, der kan opstå lidt ventetid.	
- Når opkaldet besvares, stilles samtalen igennem.	
- Besvares opkaldet ikke indenfor et minut, fortæller talemaskinen, at skibet ikke svarer.	
- På skibets display vises, at der har været et opkald, og nummeret på hvem der har ringet.	
- Undersøg selv den aktuelle pris pr. min.	

Alternativt anvendes JENSINES NMT-mobiltelefon på nummer 30 25 45 23

EFTERRETNINGER NR. 80 – SEPTEMBER 2001

Deadline for næste nummer af Efterretninger er d. 1. september 2001.

ADRESSEÆNDRING

Husk at melde adresseændring til **postkontoret**, idet postvæsenet sørger for adresseændring på postbesørgede blade. Skulle dette glippe, så meld adresseændring til medlemskassereren enten pr. mail eller pr. brev/postkort

**Jan T. Hansen, Åbyvej 58, 8230 Åbyhøj
janth@post4.tele.dk**