

Edith Kjærsgaards fædrene slægt, herunder om skibsværftet i Nyborg og familien i Australien.

Afsnit af C. J. Kjærsgaards erindringer

Ediths far, skibsbygmester Carl Emil Koch Jensen, født den 17. december 1901, var af gammel Nyborg-slægt. Han var i lære som skibs- og bådebygger fra 1916 til 1920 på sin fars værft i Nyborg. Hans lærebrev af 1. maj 1920 – på både dansk, engelsk og tysk – er underskrevet af hans far som læremester; hans far har samtidig i sin egenskab af formand for Foreningen af Træskibsbyggere i Danmark bekræftet lærebrevet. Af hans personlige papirer ses, at han fra den 21. august 1920 arbejdede ved Orlogsværftets Baadeværft, hvorefter han afgik på grund af militærtjeneste. Orlogsværftets sekretariat og kommandokontor har meddelt Ediths far en forholdsattest, hvorefter han var værnepligtig i søværnet fra den 10. maj til den 30. august 1922 på kystforsvarsskibet "Olfert Fischer" med bedømmelsen: Særdeles tilfredsstillende. Han har fortalt mig, at han med dette skib var i Stockholm og Danzig. Han var signalgast om bord, har Ediths bror fortalt. I 1923 - 1924 arbejdede han i et år som skibstømrer på I. Ring Andersens træskibsværft i Svendborg. Han fortsatte i halvandet år på Svendborg Skibsværft og Maskinbyggeri, hvorunder han blev konstruktør.



Ovenover: 1915.

Da vi i 1971 lå med vor båd på Christiansø, var det øens forvalter selv, som opkrævede havneafgiften. Vi kom i snak med ham, herunder om at han kendte Ediths far fra fælles tid i Svendborg først i 1920'erne. Forvalteren fortalte også, hvorledes han under den anden verdenskrig havde hentet penge hos kontorchef Vilhelm Boas i Justitsministeriet, den senere departementschef, til brug for finansiering af illegale transporter mellem Bornholm og Sverige.





Skibstegnestuen på Svendborg skibsværft og maskinbyggeri, 1925. Nr. 2 fra venstre Carl Emil Koch Jensen.

I 1936 overtog Ediths far, der da allerede havde været kompagnon siden 1929, Ny-borg skibs- og bådbyggeri efter sin far, et værft, som han drev op til noget større og omdøbte til Nyborg Skibsværft, vist efter den 2. verdenskrig. Jeg husker fra de år, hvor jeg kom der så meget, et antal ansatte i størrelsesordenen 25 til op mod 50, mest omkring 30. Det var mange munde at mætte. Ediths far fortalte mig på et tidspunkt, at han havde 16 lærlinge, 8 metallærlinge og 8 skibstømmerlærlinge; det var et stort antal unge mennesker i mesterlære i en by af Nyborgs størrelse. Da Ediths far var skibstømmeruddannet, kunne han ikke tage det faglige ansvar for metallærlingene, hvorfor han havde en smedemester ansat. Formentlig hen i 1960'erne faldt antallet kraftigt, ned til nul eller én ad gangen, bemærkede jeg en gang. Der kom så store krav til lærlingenes skolegang i månedsvis i fremmed by og andet økonomisk belastende, at det blev uattraktivt at have lærlinge; Folketinget gjorde her - nær-mest af ideologiske grunde - en indsats for at skabe ungdomsarbejdsløshed.



Ediths far.



Mine svigerforældre (nr. 1 og 3 fra venstre) på udflugt til Jylland i 1934, her i Aarhus, med søstrene Marie og Karoline Jensen (nr. 2 og 4 f.v.) samt Edith Koch Jensen (nr.5). Den nærmest nye bil tilhørte "faster Karoline", men efter - ifølge Edith - at være kørt i grøften med den på sin første tur, førte hun ikke mere bil.



Edith med forældre og bror ved sidstnævntes konfirmation.

Marie og Karoline var min svigerfaders fastre.

Ved værftet lå der en ganske stor flydedok; ejeren var Nyborg havn, men værftet var det eneste, som i praksis var i stand til at bruge den. Ediths far var nogen tid efter den anden verdenskrig med byens borgmester i Kiel og købe den af de britiske militær-myndigheder, medens disse endnu holdt Tyskland besat. Forløbet er omtalt i aviser i årene fra 1947 til 1949. Der var i årtier blevet bygget fiskekuttere på værftet, mindre fartøjer til de indre farvande og større til Nordsøen. Ediths far leverede i 1949 en fiskekutter til det nye land Israel, tillige med funktion som fiskeriundersøgelsesskib. Der blev bygget flere til Island. Jeg oplevede, at han byggede et fiskeskib til Chile som en del af en samlet ordre på tre, de to andre bygget af Søren Larsen & sønners skibsværft i Nykøbing Mors. Jeg oplevede de sidste to fartøjer blive bygget omkring 1960; det var store, ens kuttere til Nordsøen. To bilfærger, også af træ, er blevet bygget der i begyndelsen af 1930'erne, nemlig en til overfarten fra Snoghøj (el. Strib) og



Under svenskekrigene i 1658 lykkedes det en eskadre på 4 orlogsfartøjer under ledelse af Peter Bredahl at komme af sted fra Nyborg, medens den svenske hær, som var kommet op gennem Jylland, nærmede sig. I 1944 fik min svigerfader Nyborg-maleren A. Wammen, som han havde gået i skole med, til i en stor størrelse at male denne kopi af C. Neumans kendte maleri på Det nationalhistoriske museum på Frederiksborg slot. Tilhører nu Ediths bror.

Kattgat syd fyrskib



i dok i Nyborg 1953.

en til Lundeborg - Lohals-overfarten. Der kom i årenes løb en del fyrskibe, altid af træ, ind til eftersyn og større eller mindre reparationer, men fyrskibene forsvandt jo efterhånden fra tjenesten. I 1952 - godt to år før jeg begyndte at komme hos Ediths forældre - var der blevet bygget en 290 tons sælfanger til Archangelsk; det var værft-tets største skib nogensinde, bygget af træ. Ediths far købte træ i de østfynske skove, herunder træer på roden, under krigen på cykel og fra 1946 - i benzinrationeringens tid - i en slidt bil, en Adler, som havde tilhørt en læge. Ordren fra Sovjetunionen frembød sine særlige problemer derved, at køberen var en statslig instans i den luk-kede og fjendtlige Sovjetunion, i hvilken forbindelse han i enkeltheder fortalte om, hvorledes han havde været til møde i ambassadens handelsafdeling i København, fra dansk side under ledelse af senere ambassaderåd Ejnar Blechingberg, som siden hen fik 8 års fængsel for spionage for Polen og dermed også for Sovjetunionen; det vend-te Ediths far flere gange tilbage til over for mig. I de følgende årtier - indtil Ediths bror Cai måtte lukke værftet i 1982 efter knap 112 år fra far til søn - var der især tale om reparationer af træ- og stålskibe, herunder minestrygere og patruljefartøjer o.l. fra Søværnet og det maritime hjemmeforsvar. Miljøet i Nyborg var spændende og tiltalte mig meget.



Nyborg skibsværft i 1962. Det var første gang, at Søværnet lod en minestryger af Sundklassen reparere uden for Orlogsværftet i København.



Skibsbygmester
Carl Emil Koch Jensen (fot. 1967).

Det danske søværn fik i midten af 1950'erne leveret 8 minestrygere af Sundklassen, bygget på flere amerikanske skibsværfter. Jeg har mødt adskillige, som har haft en spændende tid som værnepligtig i forsvaret. Under et krydstogt i Ukraine i 2005 sad jeg fast til bords med en mig ellers ukendt pensioneret maskinmester i Grenå, der havde været med til at hente en af disse nybyggede minestrygere fra et californisk værft. Det var, før flyvningen blev helt almindelig. Besætningen rejste med toget til Göteborg og derfra med passagerskib til New York, hvorfra den med tog fortsatte til Californien. Da man nåede frem, var skibet ikke blevet færdigt, så at man måtte vente på stedet i vist et par måneder. Herefter sejlede man hjem til Danmark gennem Panamakanalen..

Ediths far havde en række tillidsposter og andre bibeskæftigelser. Han var næst-formand i tilsynsrådet for sparekassen for Nyborg by og omegn. Han var en periode formand for Borger- og Haandværkerforeningen, som ejede den store industribygning med sal med teaterscene, mødelokaler og restaurant. Foreningen

holdt endnu i 1950'erne store formelle juleballer, hvor jeg husker ham i kjole og hvidt; få år efter var denne kultur ganske forsvundet. Han var i bestyrelsen for Foreningen af skibs- og bådebyggere i Danmark (kasserer) og deltog, da jeg i mine yngre år kom i Nyborg, i overenskomstforhandlinger i København på et tidspunkt, hvor skibsbygmester Søren Larsen, Nykøbing Mors, var formand. Ediths far var i en Oddfelloworden i Nyborg og i Rotary. I sine yngre år underviste han på Teknisk Skole i Nyborg; blandt eleverne forekom hans egne lærlinge; det var dengang lærlinge efter en lang arbejdsdag – formentlig 48 timer om ugen fordelt på 6 dage – gik i aftenskole

flere aftener om ugen. Ikke overraskende var han skuemester ved svendeprøver. Han havde det lidet omfattende hverv som formand for Ålegårdsnævnet for Svendborg amt, formentlig frem til amtets nedlæggelse ved den første kommunalreform i 1970. En ålegård er en fast ruseindretning på søterritoriet; det statslige nævn afgjorde mig bekendt tvister imellem ålegårdsejere indbyrdes og i forhold til andre fiskere, som vil sætte net. Han var som flere i familien i generationerne før ham beskæftiget med isbådstransporterne over Storebælt i de meget strenge vintre i begyndelsen af 1940'erne og vel også i 1929; enkeltheder kan jeg ikke. I en årrække var han i det maritime hjemmevern. Før der blev truffet beslutning om varig landsætning i Ebeltoft af fregatten "Jylland", deltog han i besigtigelse og vurdering af skibets stand. Han døde i 1979.



Fra Cais konfirmation.

Fra Fyns Tidende den 10. februar 1946:

Fiskekuttere fra Nyborg er blevet verdensberømte.
Bestillinger fra Island, Portugal og Sydamerika, men de danske går først.
Sejler Prisdirektoratet de mindre værfter i sæk?

Fiskekuttere fra Nyborg Skibs- og Baadebyggeri, hvis indehaver skibsbygmester Carl Emil Koch Jensen er tredje generation i en skibsbygger-slægt, er blevet verdensberømte. Værftet har de sidste 10 – 15 år leveret et stort antal havgående kuttere til dansk stenfiskeri (ordet stenfiskeri er ganske øjensynligt fejlagtigt, forf's bem), specielt nordsøfiskeriet, kul-minerende med den 90 tons store Esbjerg-kutter "Peter Venø" i juli 1945, Danmarks mest moderne fiskekutter. Grundet mangel på arbejdskraft har værftet fra kapitulationen til nu måttet afslå ordre på for fem millioner fiskekuttere, bestilt af Island, ligesom man har måttet svare negativt på forespørgsler om

fiskekuttere fra Portugal og Sydamerika og har måttet afslå byggeordre på omk. 25 Esbjergkuttere. Værftet har nok at gøre langt ud i fremtiden, og vil snarest gå i gang med nybygning nr. 4 til fiskeskipper Chr. Venø, Esbjerg. Ordren lyder på en storkutter på 90 - 100 tons til sildefiskeri i Nordsøen. Nybygningen vil formentlig blive færdig midt i 1947.

Nyborg skibs- og bådbyggeris nybygninger vandt indpas i det store fiskeri fra Esbjerg i 1936, da man leverede fire far-tøjer til Danmarks største fiskerihavn. Årsagen var, at man havde bygget en 30 tons kutter til Grimsby i England. Den så Esbjergfiskerne på Dogger banke og blev så begejstrede for den, at de begyndte at bestille fartøjer i Nyborg. Siden 1936 har værftet leveret ikke mindre end 15 storkuttere på mellem 40 og 90 tons til Esbjerg, 3 til Skagen 3 til Frederikshavn, foruden fartøjer til den fynske fiskerflåde.

Foran store udvidelser.

I øjeblikket bygger værftet på en 80 tons Færøkutter, tegnet af ingeniør Knud E. Hansen, København. Det er værftets nybygning nr. 959 og den første i den nuværende skibsbygmesters tid, som skibsbyggeren ikke selv har tegnet..

Værftet står i øvrigt foran meget store udvidelser. Man er i færd med at opføre et nyt maskinværksted, som vil give arbejde til 5 – 6 mand mod tidligere 1- 2. Værftet udfører bl.a. elektrosvøjninger og har brug for mere plads i den anledning. Desuden skal der bygges en ny kontorbygning, som man håber at kunne få færdig til sommer. Kontor og lager skal udvides til et beløb på ca. 60.000 kr. Sidste sommer blev der bygget en ny ophalerbedding, som kan tage skibe på indtil 100 tons mod tidligere 50. Til sommer vil yderligere blive udlagt en bedding, beregnet på fartøjer indtil 30 tons, så man vil forstå, at denne fynske virksomhed, som gør fynsk håndværk så megen ære i høj grad er i udvikling til gavn for by og ø. Nyborg Skibs- og Bådbyggeri beskæftiger nogle og tyve mand, men kunne bruge yderligere en halv snes, som det i øjeblikket er umuligt at skaffe, bl.a. fordi man i Frederikssund arbejder på en ny stor Grønlandsskude til afløsning for den krigsforliste "Gertrud Rask". Dette byggeri har draget skibsbyggere fra hele Danmark til Nordsjælland og vanskeliggjort det for andre værfter at få tilstrækkelig arbejdskraft.



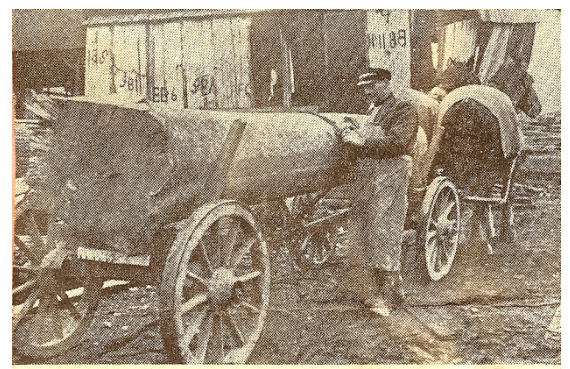
C.E.Koch Jensen
Foto fra artiklen.

Skibsbyggeriet er et ældgammelt håndværk i Danmark, og tillige ikke sjældent slægtspræget, så det går i arv fra far til søn, som tilfældet er det i Nyborg. Værftet blev grundlagt i sin tid af skibsbygmester Carl Emil Koch Jensens bedstefar, der nåede at bygge tre hundrede og nogle og halvtreds fartøjer, hovedsageligt fiskerfartøjer. Fra 1912 var Jensens far chef på værftet. Han byggede indtil løbenummer 912, hvorefter den nuværende ejer tog fat, først som kompagnon fra 1929 og som eneindehaver fra 1936. Færøkutteren, som man nu arbejder på, er altså nr. 47 i den nuværende ejers tid..

Færøbyggeriet bedre nu end i 1929.

Skibsbyggertraditionen, hvor byggeriet går i arv fra far til søn, kendes også fra Svendborg, Marstal og Thurø, fortæller skibsbygger Jensen. Skibsbyggeriet har altid været underkastet de stærkt svingende konjunkturer. Enten var vi højt oppe på bølgetoppen, som nu, eller befandt os i de dybe dale som efter forrige krig. Men i dårlige perioder lærte vi at ty til andet end skibene. Her fra værftet har vi i sin tid bl.a. udført havneentreprenørarbejder, broreparationer og bolværks-reparationer. I sådanne perioder blev skibsbyggeren dykker. Da vi i sin tid begyndte byggeriet af fiskefartøjer, var det hovedsagelig mindre både på 5 – 6 tons.

Storbyggeriet blev indledt med de første Færøkuttere, hvis byggeri blev iværksat af staten i 1929 med 80 pCt's statstilskud. Færøkutteren, vi arbejder på nu, er en af flere kuttere, som den danske stat nu med fuld garanti har iværksat på forskellige værfter. Den gang var byggeriet af Færøkuttere ikke nogen lukrativ forretning. Skibsbyggeren skulle selv stå inde for 20 pCt, men vi fik dem aldrig, fordi færingerne ikke kunne betale. Nu har krigen ændret forholdet totalt. Færingerne er velsituerede. De har ligesom vore hjemlige fiskere tjent mange penge og skal nok vide at klare sig. Den gang var sagen dårligt tilrettelagt fra statens side. Vi leverede i 1929 to færingekuttere på hver 60 tons. Tabene ved disse byggerier var uheldigt stort, fordi prisen var sluttet så snært, at der ikke blev nogen tabsmargin. Et værft gik konkurs, men for vort vedkommende rettedes økonomi.



En svær Bøgekæve ankommer til Værftet og skal forarbejdes til Skibstømmer.

mien, da vi i 1932 byggede de to færger til Strib- og Lundeborgruterne. Først i trediverne leverede vi en snes både til det fyenske fiskeri, otte tankbåde til olieselskabernes havneekspeditioner, to Islandskuttere på hver 60 tons og fra 1936 begyndte som nævnt byggeriet af storkuttere til nordsøfiskeriet.

Fyns Tidende 10. februar 1946.

Kom udskiftningen af destruktionskuttere sidst i trediverne til at betyde noget for værftet ? Den blev jo vedtaget på Rigsdagen og fornyelsen fik store statstilskud.

- Vi byggede kun en i 1939, så det kom ikke til at betyde nævneværdigt for os.

Med ekkolod og hustelefon.

Deres sidste nybygning "Peter Venø", som nu fisker sild fra Esbjerg, har vundet stort ry.

Det er også et dejligt fartøj, som jeg selv har del i. Den er Danmarks største og mest moderne fiskekutter, men kostede også sejlklar, det vil sige inklusive fiskegrejer, ca. 330.000 kr, det samme som en god proprietærgård. "Peter Venø" er udstyret med alt, hvad et fiskerhjerte kan begære, såsom ekkolod, der kontrollerer dybden i havet, radiosender- og mod-tager, en maskine på 375 hestekræfter, som kan give kutteren i en fart 11 knob mod almindeligt syv – otte, kølingsan-læg, elektrisk lys overalt og en hjælpemotor på 25 hestekræfter til at trække køleanlægget m.m. Desuden er der – for at nævne et lille luksuøst raffinement – "hustelefon" ombord. "Peter Venø" er ubetinget værftets toppræstation hidtil. Nu glæder vi os til at komme i gang med Venø-kutter nr. 4 til Esbjerg.

Disse store både bruges i sildefiskeriet.

Ja, det kræver hurtigere fartøjer med særlige køleanordninger, hvis fangsterne skal hjembringes til højeste pris. Ca. 75 procent af Nordsøfangsterne består af sild, men danskerne har aldrig før lagt særligt stor vægt på dette fiskeri. Sildene er fanget af udenlandske kuttere, bl. a. svenskerne. En båd som "Peter Venø" laster 75.000 kilo sild og er Danmarks første fiskekutter med ekkolod.

Den yderste udnyttelse af erfaringerne.

Hvad kræver tiden af en fiskekutter ?

Den yderste udnyttelse af indhøstede erfaringer. Som vi i sin tid i de danske tre-mastet skonnerter nåede det ypperste, skibsbygningskunsten nogensinde har nået i sejlskibsbyggeriet, således er Danmark også nu nået dertil, at vore fiske-kuttere anses for at være blandt verdens allerbedste. De er hurtige, stabile i søen, bygget på generationer af fiskeres og skibsbyggeres erfaringer, de er praktiske i brug og har god lasteevne, men først og fremmest er der lagt vægt på deres bjergsomme egenskaber, når havet er i oprør. Det smukke resultat, dansk skibsbyggeri har opnået i så henseende, er resultatet af mange års arbejde med form og linier. Den danske fiskerflåde indtager i dag, i modsætning til for ikke ret mange år siden, et meget kvalitativt stade. Skibsbyggerne har i kraft af fiskernes betalingsevne de sidste år kunnet øge kvaliteten de sidste år kunnet øge kvaliteten til den højest mulige standard, og den kan næppe blive stort bedre nu. Vi står helt på højde med det fine svenske kutterbyggeri. Vore både er solidere end svenskernes, fordi vi har bedre egnet træ.

Den danske eg er nr. 1

Det lyder mærkeligt.

Der bruges hovedsagelig eg til en fiskekutters spantsystem og ædlere bærende dele. Det danske egetræ er vel det bedste i verden til denne brug. Det er krumvokset og derfor lettere at udskære til et skibs buede planker, altså faktisk vokset i den facon, vi skal bruge det. Dertil kommer, at dansk eg gror på en sådan måde, at den bliver stærkest mulig. I sydligere lande, f.eks. Polen og Tyskland, er egne rankere og mere storcellede, og derfor svagere.

Det kniber med materialer?

Det har aldrig været så slemt som i det sidste år. De danske skovejere, som har måttet skove til generatortræ, er ikke særlig ivrige efter at fælde ege nu, hvor man skattemæssigt let kan komme til at tjene så meget, at indtægten let bliver

lig nul. Det lider værfterne under. Skovejerne har set deres fordel i at lade egne blive på roden. Dette er en af grundene til, at en stabel ordrer på kuttere til Island ikke kan leveres. De danske bestillinger må gå først, og af dem har vi mange.

Alene de 25, vi måtte sige nej til at bygge til Esbjerg, repræsenterer en værdi af ca. 90.000 kr pr. stk.

Det var mange penge. Hvor meget træ bruges der til en kutter som "Peter Venø"?

135 kubikmeter egetræ til en værdi af 35.811 kr., 15 kubikmeter bøg til 3.311 kr. og fyr og gran for 6.329 kr, i alt træ for 45.451 kr. Ærgerligt blot, at Prisdirektoratet ødelægger så meget for os.

Vred på Prisdirektoratet.

Prisdirektoratet for skibsbyggeri blev oprettet i november 1944, fordi nogle havde vovet sig for langt ud. Nu rammer det os alle. Det er meningsløst, og kan, hvis direktoratet opretholdes længe, komme til at betyde, at en del værfter må indstille. De små værfter kan ikke bære det øgede kontorhold, Prisdirektoratet afstedkommer. Hvor chefen tidligere selv førte regnskabet, må han nu holde dyrt betalt kontorpersonele. Alle specifikationer skal indsendes. Oprettelsen af et Prisdirektorat skyldtes vist nok først og fremmest, at visse bygmestre af hensyn til lånene far Fiskeribanken jobbede priserne op. Det var selvfølgelig helt forkert, men det harmer mig, at vort gamle og frie erhverv nu skal underkastes censur for enkeltes skyld. Det er et utåleligt indgreb i fri næring, og kan man ikke anlægge det synspunkt, at en prisaf tale om en kutter i sidste instans må forblive et mellemværende mellem bestiller og skibsbygger? Der er jo ingen, som tvinger en mand til at indgå på en pris, han ikke bifalder. Der er jo andre værfter end det, han indhentede sit første tilbud hos.

Hvad venter De af fremtiden?

Såfremt direktoratet ikke ødelægger alt for os, imødeser jeg en ny stor udvikling for dansk skibsbyggeri. Vi har vældige chancer. Vore værfter er blevet forbedret ved den gode fortjeneste på danske fartøjer under krigen. Vi er kort sagt rustede til at tage fat.

(Afskrevet med ny retskrivning).



3-mast skonnert "Fulton" afgår på prøvetur fra Nyborg skibsværft 7. august 1976. Foto: forfatteren.

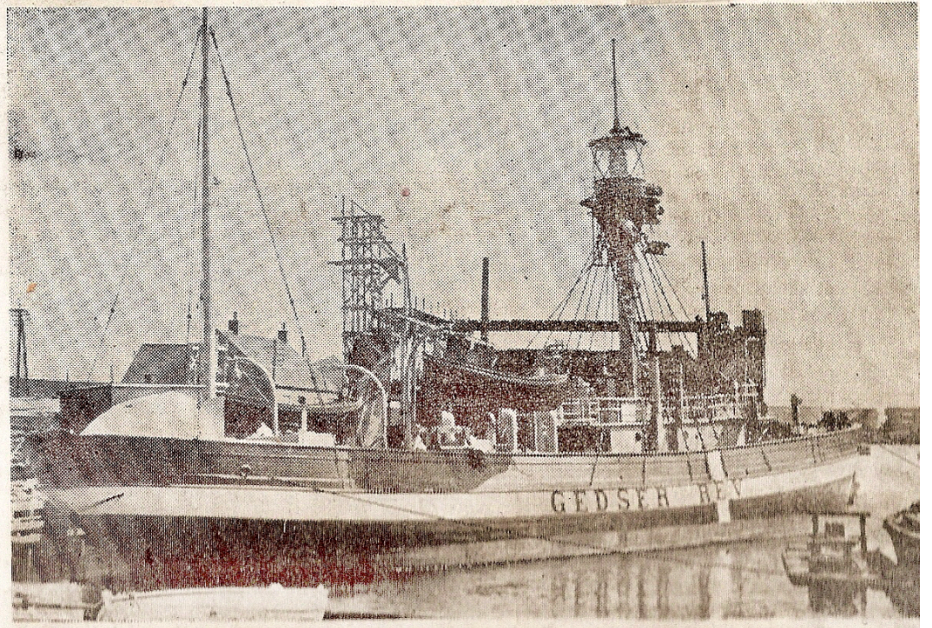
Skibsekspert fra Nyborg afgår til Orienten 1950.

Nyrestaureret Esbjerg-kutter
afgaar til Indien.

Efter at Nyborg skibsværft byggede havundersøgelsesskibet „Heinz Hazwi“ til staten Israel, har der været ført forhandlinger med flere orientalske stater om bygning af forsøgsfiskekuttere bl. a. med Persien og Indien. Derefter byggedes en kutter, som fik station paa Ceylon, og nu har det indiske fiskeriministerium overladt værftet at ombygge en Esbjerg-kutter, saa den bliver egnet til tropefiskeri. Der er et stort behov for fisk i Indien, og der er stor fiskerigdom, men man har hidtil anvendt de middelalderlige primitive metoder. Denne kutter, hvis navn er „Skarreklit“, og som skal have station i Calcutta, afgaar om kort tid sammen med en anden kutter, det indiske fiskeriministerium ogsaa har købt i Danmark. Besætningen paa begge skibe er dansk, og det er hensigten, at de skal oplære indiske fiskere i danske fiskemetoder. Kutteren, der er paa 94 bruttotonns, er bl. a. blevet kobberforhudet og forsynet med et moderne køleanlæg, og man regner med yderligere ordre, naar det viser sig, at forsøgene med disse kuttere falder heldigt ud. Der er iøvrigt travlhed paa værftet stadigvæk. Den ny flydedok har ikke været ledig, siden den kom i brug.

Gedser Rev fyrskib afgår på torsdag fra Nyborg Skibsværft.

Skibet er repareret og fornyet for ca. 800.000 kr.
Et arbejde, der tjener Nyborg skibsværft og dets
håndværkere til ære.



Det gjorde stort indtryk på mig, at fyrskibet blev sejlet i sæk med 2 omkomne til følge på min fars 60 års fødselsdag den 14. august 1954. Da fyrskibet afgik fra værftet i juni 1955, var det udstyret med køjeforhæng, som Edith havde syet. Af resterne fik hun en præsentabel spadseredragt.

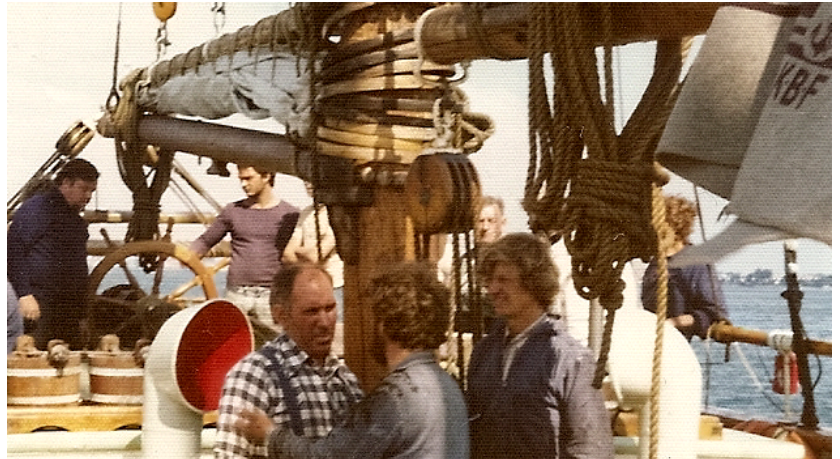
I en del år fra 1963 havde Ediths far halvpart i en lille coaster "Nauta", som med kun 2 mands besætning transporterede f.eks. korn mellem danske havne eller skærver fra Lomma til København. Skibet kom også til Wismar med det kommunistiske styres uhyre strenge kontrol, fortalte kaptajnen mig engang; det var dengang en sjældenhed, at danskere kom der. Det var da Nyborgs eneste fragtskib. Skibet var af stål, bygget som tysk fiskeriskib i begyndelsen af århundredet.

Den lille kulfyrede passagerdamper "Skjelskør" fra 1915 på ruten Skælskør-Agersø-Omø kom fast til eftersyn i Nyborg. Da den i 1963 i sidste øjeblik af veteranskibs-interessererede, herunder en af mine nære venner, blev reddet fra ophugning i Odense, foretog min svigerfaders værft den mest nødvendige reparation

af den uden på for-hånd at have sikkerhed for at ville få sin betaling. Skibet blev senere istandsat og sejler i 2012 endnu på Roskilde fjord.

I 1976 satte værftet et nyt ror i den kendte 3 mast skonnert "Fulton" af Marstal, som endnu her i 2008 er sejlede. Det var sikkert en opgave, som i særlig grad interesse-rede min svigerfader. Skibstømmerformanden var nu Poul Karlson. Vi var med bør-nene tilfældigvis i Nyborg, da prøveturen fandt sted og deltog i denne.

Fra prøvetur med "Fulton" 7. august 1976.
I forgrunden til venstre værftets skibstømmerformand Poul Karlson, ved roret til venstre skipper Mogens Frohn-Nielsen, i baggrunden til højre for masten C. E. Koch Jensen.
Foto: forfatteren.



Til værftets 100 års jubilæum den 3. marts 1970 bragte Fyns Amts Avis og dagbladet Børsen dagen i forvejen større omtaler med interviews af min svigerfader. Det gentog sig i en avis den 25. marts 1972. Af disse kilder fremgår bl.a., at der ikke siden 1960 havde været tale om nybygninger, som var sluttet med byggenummer 978. På et spørgsmål i 1972, om man havde medarbejderproblemer, svarede min svigerfader: "Ingen, heldigvis, jeg tror, at det hænger sammen med, at vi er et lille værft med en mandskabsstyrke på mellem 40 og 45. Vi kan tale ud med hinanden mand til mand, hvis der opstår problemer Desuden har vi et meget sammensat personale. Vi har all-round smede, skibsbyggere, fire malere, arbejdsmænd og kontorphersonale. Det eneste, vi ikke klarer selv, er de elektriske installationer."

Til Børsen fortalte min svigerfader bl. a.: " Bedstefader begyndte at bygge åbne sejl-førende fiskerbåde og joller og fik søsat ca. 300 af den slags fartøjer, hvoraf mange blev leveret til Langeland, Lolland og havne på Sjællandskysten. I 1898 blev min far Carl Jensen optaget som kompagnon i firmaet. Det var i motorernes opkomsttid, da fiskerierhvervet slog ind på snurrevod- og skovlvodsbåde, så værftet måtte satse på betydeligt større og helt andre typer fartøjer. Samtidig var der travlhed med at få mo-toriseret de allerede byggede både, og fra århundredeskiftet til 1910 har værftet nok udstyret hen ved 200 både med 4-takts motorer på 2 - 8 hestekræfter. Mens bedstefar så at sige havde skabt sine fartøjer ud fra et sikkert øjemål, satte far

meget ind på at udvikle motorerne, og tilbragte mange timer ved tegnebordet, og hans typer slog godt igennem og var meget efterspurgt. Der blev også et stort marked på Island.....” I et afsnit om store entreprenørarbejder fortalte min svigerfader: ”Nyborg var endnu i en årrække efter århundredeskiftet en betydelig fiskeriby med mindst et halvt hundrede hjemmehørende fiskefartøjer, hvortil kom en stor stenfiskerflåde på hen ved en snes skonnerter. Mange af disse fartøjer ejedes af min familie på mors side, og de kom

bl. a. til at levere sten til fiskerihavnene ved Agger og Thyborøn, bygningen af Mid-delgrundsfortet, kystsikringen på Lolland, Kielerkanalen og flådehavnen Egern-førde..... I 1920 begyndte Nyborgværftet endvidere dykkervirksomhed og havde flere dykkerhold beskæftiget med undersøiske havnereparationer, ligesom det bl.a. medvirkede ved etableringen af beddingsanlægget i Odense og gasledningen under Alssund efter genforeningen. Senere fulgte betydelige entreprenøropgaver.....”, hvoraf flere så nævnes. Som nedenfor nævnt, var bladets chefredaktør min sviger-faders fætter.

Til en verdensudstilling i Barcelona, øjensynligt i 1929, bestilte Burmeister & Wain til sin store dieseludstilling en model af en under konstruktion værende ca. 170 tons fiskeskonnert i målestok 1:24. En lokal avis skrev, at modellen, der er meget smukt udført, er bygget af skibstømmerne Henning Jørgensen og Chr. Nielsen efter de af skibskonstruktør Carl Emil Jensen udarbejdede arbejdstegninger. Da jeg begyndte at komme i Nyborg i midten af 1950’er var Henning Jørgensen som skibstømmerfor-mand en væsentlig krumtap på værftet, og i øvrigt en meget tiltalende mand. Jeg må formode, at Christian Nielsen var den senere konservator på Handels- og Søfarts-museet i Helsingør.



Folkene på værftet 1930 med den unge skibsbygmester som nr. 8 fra højre. Det er Henning Jørgensen, der sidder helt til venstre.

Et indtryk af et stærkt fag får man af et bevaret gruppefoto fra Foreningen af Skibs- og Baadebyggere i Danmarks møde i Aalborg i 1947. Der er 70 personer på

fotografiet, alle i jakkesæt eller jakke, alle med slips, givetvis skibsbygmestre o.l. fra de min-dre værfter, alle fremtrædende som herretyper, ingen kvinder. Antallet taler for, at nogle er fra andre nordiske lande. En omtale af omgangskreds kan være med til at karakterisere den eller de personer, som der søges dannet et billede af. Min svigerfar fortalte jævnligt om kunder eller repræsentanter for kunder, som kom på værftet. I da-tiden kendte fiskeskippere i Esbjerg var Christian Venø og Knud Schrøder; jeg traf sidstnævnte og hans kone. Begge par kom til at høre til mine svigerforældres om-gangskreds. Christian Venø blev bl.a. kendt for forsøgsfiskeri i fjerne farvande, og Knud Schrøder var kendt som formand for (vist) Esbjerg Fiskeriforening.

Mine svigerforældre rejste ikke meget og oplevede formentlig aldrig at flyve; det lå ikke i tiden. Med Knud Schrøder og hans kone foretog de engang en rejse til Italien. Det var givetvis en meget stor oplevelse for mine svigerforældre, at de i 1952 deltog i Den norske Skibs- og Bådebyggerforenings generalforsamling i Bodø; et stort gruppefoto viser velklædte håndværksmestertyper, her med damer. Mine svigerforældre rejste med skib fra København til Oslo, tog til Bergen og derefter med hurtigruten langs Norges kyst; de rejste sammen med tidligere omtalte skibsbygmester Søren Larsen og hustru, Nykøbing Mors, har min kone fortalt.



Efter samme dag sket stabelafløbning overværet af mig omkring 1959.

Det maritime hjemmевærn var en større kunde og i en periode repræsenteret ved kommandørkaptajn Harry Larsen, om hvis overordentligt spændende indsats i sommeren 1945 i form af hjemførsel fra nordtyske havne af et stort antal af tyskerne under krigen røvede danske skibe man kan læse på www.navalhistory.dk under KielerExpeditionaryForce. "Kieler-Las" kaldte min svigerfar ham. I vore reoler står en bog af Knud Andersen (1890 - 1980) "Højvande ved Dover" med dedikation "til skibsbygger C. E. K. Jensen med en frisk og hjertelig hilsen fra old England og Deres hengivne Knud Andersen, "Sejleren", Nyborg, 16/6-1948." Bogen er altså overrakt under hans besøg ved værftet med sejlbåden "Sejleren", hvormed han ifølge Kraks Blå Bog i 1947 - 49 besøgte alle øerne i Azorerne; i en periode var han lods og hav-nefoged i Vedbæk. I "Elleve Maaneder på Havet og én i Havn" fra 1933 fortæller samme forfatter, hvis titelliste er lang, om sin sejlads rundt om jorden i sejl fartøjet "Monsunen", så vidt forstås kun med anløb af New Zealand, og ifølge Den blå Bog syd om Kap det gode Håb og Kap Horn. Jeg traf ikke nogen af de sidste to personer; det kunne ellers have været interessant. En stor opgave efter at nybyggerierne var

ophørt, var eftersyn af fåre- og kreaturtransportskibe fra rederiet Clausen i Aabenraa, anført som et eksempel.

I vore reoler står en bog fra 1970 af fængselspræst K. J. Jensen: NYBORG under besættelsen 1940 - 45. Endvidere en lille bog af stadsskoleinspektør i Nyborg Johannes Høirup (1877 - 1958) DANEHOF med en hurtig indføring i Nyborgs ældre historie.

Der følger nogle fotografier udvalgt som karakteristiske fra en stor samling:



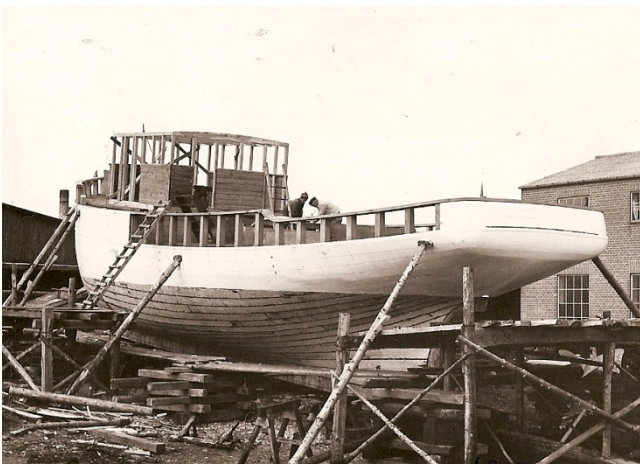
290 TONS SÆLFANGER-SKONNERT

Nybygning 971

Telefon 200-600-1200 ★ NYBORG SKIBSVÆRFT (C. E. K. Jensen) ★ Grundlagt 1870



Flagskifte på nybygningen "Serka" til Archangelsk, 1952.



Fiskeskib til Chile 1956.



Ediths hjem (med venstre garage) set fra værftet.



Nybygning "Bjergvik" af Keflavik forlader Nyborg vesterhavn 1960

Værftets sidste nybygning, fiskekutter til Esbjerg, 1960.

Min svigerfader brugte en Storebæltskaptajn til at rette kompasser. Efter en sådan prøvetur i Storebælt med et fartøj fra værftet var der frokost hos mine svigerforældre. Min svigerfar fortalte humoristisk, at da kaptajn Petersen, som var den faste fører af jernbanefærgen "Sjælland", engang fra en sådan frokost vendte tilbage til sin færge for som passager at tage hjem til Korsør, blev hans cykel, som han trak hen ad bro-klappen, øjensynligt uvenner med de tre sammenflettede jernbanespor, som førte ind i færgen. Hans egen overstyrmand, som var i tjeneste, råbte oppe fra kommandobroen ned til matroserne på fordækket, som var ved at gøre klar til afgang, at den fulde mand med cyklen derhenne vil vi ikke have med; men selvfølgelig kom han med. Jeg traf kaptajn Petersen i hvert fald én gang, for jeg husker, at jeg engang – nok sidst i 1950'erne – stod ved siden af ham på den åbne del af kommandobroen få kabellængder, før færgen løb ind gennem ydermolerne i Korsør. Det var kort før et ondt uvejr brød løs; det begyndte med, at et stort lyn slog ned lige foran skibet; det var så kraf-tigt, at jeg mærkede varmen fra det på kinderne. Edith havde langvarigt kaptajnens svigersøn som matematiklærer, har hun fortalt.

Min svigerfars bekendtskab med folketingsmedlem, en tid trafikminister Svend Horn fra Nyborg er berørt i del 3 BA.

Af Ediths fars 3 søstre vil jeg fastholde til papiret Ingeborg Jakobsen, efternavnet erhvervet gennem et ægteskab, som engang efter krigen endte med skilsmisse. Hun var født den 31. juli 1905. Hun var barnløs. Efter i Nyborg fra 1923 til 1935 at have været telefonistinde på telefoncentralen, hvor hendes faster var forstanderinde, flyttede hun til København. Her blev hun samme år ansat som telefonistinde i stormagasinet Crome & Goldschmidt på hjørnet af Strøget og Kristen Bernikowsgade, i hvilken stilling hun blev til pensionsalderen. Edith kom meget i hendes hjem i sine uddannelsesår i København. Ediths faster havde langvarigt en stor lejlighed i Borups alle. Hun kom meget i vort hjem, da børnene var mindre.



Ingeborg Jakobsen (i midten) på sin mangeårige arbejdsplads, telefonomstillingsbordet hos Crome & Goldschmidt. Tidspunkt ukendt.

Edith har én bror, civilingeniør, HD, Cai Koch Jensen, født 30. oktober 1943. Han er gift med Mette, født Boesen, født den 6. august 1942, fysioterapeut, begge bosat i Hellerup. Deres 3 børn er civilingeniør, it-konsulent Marianne Koch Jensen, civil-ingeniør Peter Koch Jensen og gymnasieadjunkt, cand. mag. Kirsten Koch Lægaard, født 16. juli 1975. De to sidstnævnte er gift. Marianne blev skilt i 2013. De har tilsammen 8 børn. De bor alle på det østlige Sjælland.

Ediths farfar var skibsbygmester Carl Emil Jensen (1872 - 1936). Han havde 3 ældre brødre og 5 søstre, der alle blev voksne. Han døde få dage før Ediths fødsel.



Ægtefællerne Carl Emil Jensen og Laura Frederikke Nielsen, gift Jensen.

8 tons fiskefatøj til Øfjord, Island langs Dyrehaven i Nyborg i 1912. Ved roret efter al sandsynlighed Carl Emil Jensen (med stråhat).



Ediths farmor, som jeg selv har kendt, var Laura Frederikke Nielsen, gift Jensen. Hun døde i marts 1965 i en alder af 90 år. En halvbror til hende var maskinmester. Han var gift med en færøsk kvinde, og de fik 2 sønner. Den ene af disse var en på Færøerne kendt læge Rubæk Nielsen. En søn af den anden søn var læge i psykiatri Arn-finn Rubæk Nielsen ved Landssygehuset i Thorshavn; jeg var engang i 1980'erne på fiskeri med ham deroppe. Der er i dag ingen forbindelse til denne gren. I vor besiddelse er en samling postkort, som maskinmesteren sendte hjem til sin helsøster Han-signe, herunder et med czarfrimærke sendt i 1915 fra en havn ved det nordlige ishav. Han omkom, da hans skib i 1916 eller 1917, fortalt mig af Ediths far, blev torpederet straks efter at være løbet ud fra Bilbao på rejse mod U.S.A. med jernmalm. Et stort maleri i vort hjem, visende et skovparti med sø, tilhørte den pågældendes søster; det er malet i 1882 af Eiler Rasmussen Eilersen. Ifølge Allers illustrerede konversations-leksikon fra 1906 - 1910, arvet af Edith, var maleren født i 1827, og malede bl.a. dan-ske godsejerfruers bryllupsgave til prinsesse Dagmar.

Fra en avis den 3. marts 1923 gengiver jeg en nekrolog over en af Nyborgs aller-ældste, som det hedder, skipper J.P. Nielsen, som var død dagen før, hvilket var 2 dage før hans 89 års fødselsdag. Han var far til Laura Frederikke Jensen og dermed en af min kones oldefædre. Efter indledningen hedder det:

----- Nielsen var en Skipper af den gamle Skole. Det er ca. 50 Aar, siden han fik Borgerskab som Skipper, og i de fleste af disse mange Aar har han med sin egen Jagt "Lykkens Haab" sejlet med Stykgods paa Lybæk. I en Række Aar var det hans Specialitet at sejle med Krudt. Naar hans Krudtskib kom i Havn, blev det selvfølgelig behandlet med behørig Forsigtighed, men saa længe det var i Søen, nærede Nielsen ingen Frygt for en eventuel pludselig Himmelfart. Kun skilt fra den eksplosive Ladning ved de tynde Dæksplanker, stod han støt ved Roret og røg paa sin Pibe, saa Gnisterne fløj om Ørene.

Ved mange andre Lejligheder har han vist sin Uforfærdethed.. Han har reddet flere Menneskeliv, og han bar med Ære den tyske Redningsmedaille, som han fik tildelt, da han engang i Lybæk med Fare for sit eget Liv frelste en tysk Skipper og en dreng fra at drukne.

Sin legemlige Vivacitet bevarede han omtrent til det sidste. Endnu, da han var oppe i Halvfjerdserne, har vi set ham danse en regulær Sømands Reel paa et Bord midt mellem Flasker og Glas. Og sin lille Ejendom passede og vedligeholdte han, fingernem som han var, personlig med den pilne Properhed, der er karakteristisk for den rigtige Sømand.

Hans to Søner er de over hele Landet kendte Stenfiskere Skibsrheder N. P. Nielsen og Skibsfører Søren Nielsen, og hans to Døtre er gift med Fabrikant Schrøder Hansen og Direktør paa Nyborg Skibsværft Carl Jensen.

Edith har hertil i 2008 føjet, at hendes farmor - som til dels nævnt - yderligere havde 3 halvsøskende. Disse var den tidligere omtalte maskinmester, der efter hendes erindring hed Hans Nielsen, samt nævnte Hansigne og en yderligere søster Katrine. Disse var yngre, end det kuld, som er nævnt i nekrologen.

Værftet udgav – øjensynligt i 1911 – et hæfte i reklameøjemed. Indehaveren var nu Carl Emil Jensen. Af forsiden ses, at værftet i 1909 fik sølvmedalje på landsudstillingen i Aarhus. Hæftet blev redaktionelt omtalt i Berlingske Tidende. Hæftet indeholder 57 anbefalinger fra kunder stilet til Bådebygger Jensen, Nyborg i årene siden 1904. Der er anbefalingsskrivelser fra et par lodserier og fra to kunder i Flensborg, hvoraf den ene fik bygget et mindre passagerskib. En fører af et motorfartøj drægtig 11,25 tons, bestemt til kyst- og passagerfart i Lillebælt skrev, at

fartøjet vækker beundring, hvor det kommer frem. Et motorfragtskib blev bygget til Dageløkke og fire både til fiskerikontrollen. To kunder på Island gav ligeledes rosende bedømmelse af købte motorbåde. En fisker i Nyborg fik i 1907 en båd anvendelig ”til al Slags Fi-skeri, saasom Kroge, Ruser, Rødspættevaad, Skovlvaad og Sildenæringer”.

I 1909 gav fisker Vilhelm Christensen sin bedste anbefaling, idet han i årenes løb havde fået bygget 14 fartøjer af forskellige typer, nemlig ” aabne Joller, Damjoller, Drivkvaser, Sildebaade, Motorjoller og Motorbaad”. Fra en adresse i Søkvæsthuset, København, sendte direktør ved Orlogsværftet J. C. Tuxen i 1908 sin anbefaling efter at have fået bygget en sikker og sødygtig robåd til anvendelse i Sundet. Chefen for Orlogsværftets konstruktionskontor udtalte sin fulde tilfredshed med en robåd, bygget i 1905 efter sin tegning.

Endelig plukkes fra det trykte hefte følgende:

”Paa given Foranledning er det mig herved en Fornøjelse at meddele Dem, at den fra Dem modtagne Baad i alle Maader har vist sig til min Tilfredshed, baade som Ro- og Sejlbaad.

Rungstedlund, 1909. Med Agtelse Thomas Farti Dinesen”.

Farti må være en skrivefejl i 1911 for Thomas Fasti Dinesen, 1892 - 1979, britisk Victoria kors i 1. verdenskrig. Kraks Blå Bog.

Der findes i regi af Smakkelaug et i Middelfart et restaureret sejl fartøj bygget af værfttet i 1910 til pakETFart på Agersø. Billede på internettet.

Carl Emil Jensens far var bådebygmester Peter Jensen (1837 – 1915), som grundlagde værfttet i 1870. Af en avis fremgår, at han var den første formand for Foreningen af Baadebyggere i Danmark. Peter Jensen døde to dage efter sit guldbrillup, som blev holdt stort – med herrerne i kjole og hvidt – den 26. november 1915.



Bæltsbåd bygget ca. år 1900



Peter Jensen med skibsmodel.



Peter Jensen & Mette Marie Jensen, født Jakobsen.



Værftets plads på Holmen måtte rømmes på grund af udvidelse af Statsbanernes færgehavn. I baggrunden til venstre 2 færgelejer.



Bagsidetekst: Billedet er taget i Sommeren 1915, da Onkel Carl havde givet Biksemad til Nyborg Sejlforenings bestyrelse efter Stabelafløbning af en Bortlodningsbaad.. Gryden staar midt paa Bordet. Omkring Bordet sidder: Sagfører Johan H. Clausen (senere Næstved), Malermester Chr. Petersen ("Maler Kresjan"), Købmand Emil Hansen, Snedkermester Carlsen, Tømrer Peter Hansen ("Piben"), Onkel Carl og Fotograf Behnke. Til venstre for Bordet staar BedstefaderUnderskrevet Til Peder fra Bedstemanden.

Kapsejlad 1910, i midten Peter Jensen. En af de øvrige en lærer, som senere blev borgmester.

Forf's bem til venstre billede: Carl Emil Jensen er nr. 2 fra højre (med kasket). I højre del af billedet er der en person mere end opregnet i teksten.

Nyborg Avis den 29. november 1915:

Baadebygger P.Jensen og Hustru fejrede den 26. November deres Guldbrillup og modtog paa Festdagen mangfoldige Beviser paa den Sympati og Agtelse de gennem et langt og trofast Livsarbejde havde erhvervet sig.

Peter Jensen deltog selv med Liv og Lyst i Guldbrillupsfesten paa "Royal", men da han efter den smukke fest kom hjem, paadrog han sig en Forkølelse, der gik over til en saa voldsom Lungebetændelse, at han allerede i Gaar bukkede under for den. Han havde ellers aldrig været syg. Hans Konstitution var lige saa stærk, som det Egetømmer, han satte i sine Baade.

Peter Jensen, der var født i Nyborg, blev 79 Aar gl. I sine unge Dage gik han i Langfarten. I 1864 var han som helbefaren paa Fregatten "Sjælland" og deltog med Ære i Træfningen under Rügen..... Efter Krigen tog han Afsked med Søfarten, og omkring ved 1870 begyndte han sin egen Baadebyggervirksomhed paa en beskeden Plads ude paa Holmen. En lang Række af solide og velsejlende Fartøjer er i Aarenes Løb udgaaet fra P. Jensens Plads, der nu ikke mere findes paa det gamle Sted, idet Statsbanerne jo har overtaget hele Arealet derude. Værftet flyttedes da, i betydeligt udvidet Skikkelse, over til dens nuværende Plads ved Strand-vejen, og Sønnen Carl Jensen, overtog Ledelsen.

Peter Jensens Baade vil mellem Fiskere og Sejlsportsmænd bevare hans Navn længe. Og alle, der lærte den brave og i hele sin Livsvandel saa gennemsolide Borger at kende, vil ære hans Minde.

--- Ved Jordefærden den 3. December fra Hjemmet paa Dyrehavevejen - skrev avisen en senere dag - fulgtes P. Jensen til Graven af det største Følge, der længe havde været set her. Underofficerer fra Vagstskibet "Hejmdal" paraderede som Æresvagt ved siden af den gamle Veterans Baare paa Vejen gennem Byen til Kirkegaarden.

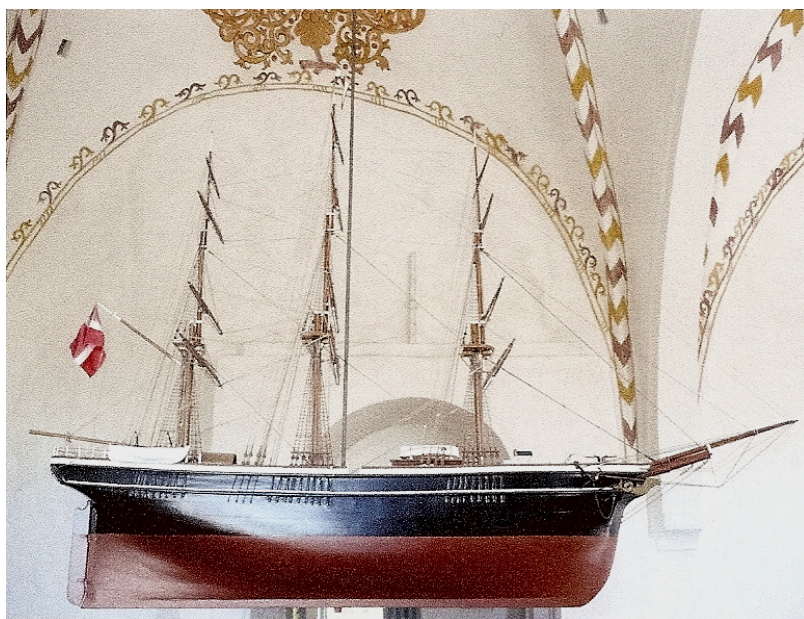


Peter og Mette Marie Jensens guldbrillup i 1915.

I matrostøj til venstre Carl Emil Koch Jensen, lige over Peder F. Koch Jensen, bagerste rk. nr. 3 fra højre Laura Frederikke Nielsen.



Peter Jensen.



Kirkeskib i Kærum kirke, bygget af Peter Jensen. Foto 2008 af forfatteren.

Mine bemærkninger: Krigens forløb i 1864 er jo velbeskrevet. Flere steder kan man læse, at træfningen ved Rügen skete under dansk blokade af Swinemünde, hvorfra det den 17. marts 1864 ikke lykkedes for preussiske krigsskibe under kamp at løbe ud. På skruefregatten "Sjælland" var der 3 dræbte og 19 sårede, så det var altså nær ved, at min kone ikke var blevet født i sin nuværende udgave. Maleriet af Chr. Bache, malet i 1864, nu på Orlogsmuseet, viser "Sjælland"



i midten og til højre skruefregatten
"Skjold". "Sjælland" var i flådens tal
fra 1860 til 1885; hastighed 10 knob.
I klasse med skruefregatterne "Jyl-
land" og "Niels Juel".

