

# *William Jansens Værft*

**1956 — 1962**



**af Gert Jansen**

**Bredballe Lokalhistoriske Forening  
2001**

## Bestyrelsens indledning

Bredballe Lokalhistoriske Forenings årshæfte 2001 er en naturlig fortsættelse af sidste års hæfte om A. Ustrups Baadebyggeri.

Hæftets forfatter, Gert Jansen er søn af William H. Jansen, der havde bådebyggeriet på Brønsodde fra 1956 – 1962.

Netop i år, hvor der er planer om at ændre området ved bådebyggeriet til boligbebyggelse er det vigtigt at få nedskrevet minderne om bådebyggeriet på Brønsodde.

Bestyrelsen er taknemlig for det store arbejde, Gert Jansen har lagt i arbejdet med årshæftet.

Oktober 2001

Bestyrelsen

### *Foreningens skrifter:*

1. *Kære Jakob og Karen!, 1996*
2. *Bredballe Kirke 1907-1997, 1997*
3. *Fiskeriet ved Bredballe Strand, 1998*
4. *Bredballe Centralskole, 1999*
5. *A. Ustrups Baadebyggeri, 2000*
6. *William Jansens Værft, 1956-1962, 2001*

*Bredballe Lokalhistoriske Forening har arkiv på Hældagerskolen og kan kontaktes gennem bestyrelsen:*

|                            |                      |
|----------------------------|----------------------|
| <i>Bent Mikkelsen,</i>     | <i>tlf. 75815516</i> |
| <i>Birgit Johansen,</i>    | <i>tlf. 75815699</i> |
| <i>Kurt Meiner Hansen,</i> | <i>tlf. 75816126</i> |
| <i>Mogens Jacobsen,</i>    | <i>tlf. 75815821</i> |
| <i>Helle Christensen</i>   | <i>tlf. 75815965</i> |

*Forside illustration: William Jansens Værft 1958*  
*Foto: Ukendt*



## **Forord**

I årshæftet 2000 skrev Hans Ustrup en flot og fyldestgørende beretning om A. Ustrups Bådebyggeri fra starten på Stejlbjerg i 1899 og til slutningen på Brønsodde i 1940.

Da min far, William H. Jansen ejede bådebyggeriet fra 1956 til 1962, er jeg af Hans Ustrup og bestyrelsen i Bredballe Lokalhistoriske Forening blevet opfordret til at skrive en beretning om den periode, hvor William H. Jansen ejede bådebyggeriet.

Den samme tanke har jeg mange gange selv haft, godt nok til privat brug, men efter Hans Ustrups beretning og da bådebyggeriet måske snart ikke er der mere, synes jeg nu, at det vil være passende med en sådan beretning som en naturlig rækkefølge af Bredballe Lokalhistoriske Forenings skrifter.

Da William H. Jansen ikke var kendt på egnen, da han kom hertil i 1956, vil jeg først starte med en lille beretning om ham.

### **William H. Jansen**

I 1956 begyndte der igen at komme liv i bådebyggeriet på Brønsodde, som havde ligget stille i ca. 8 år. Der var kommet en fremmed mand med en anderledes accent og en krum pibe i munden til egnen.

Han kom fra København, men var født i Dragør i 1913 i en skibsførerslægt. I 1933 blev han udlært som skibstømrer ved B&W i København, hvor han fortsatte nogle år efter læretiden bl.a. med afslagning og konstruktion på deres tegnestue, ligeledes havde han været ansat på forskellige skibsværfter, bl.a. Nakskov Skibsværft og Odense Stålskibsværft.

Fra 1940 til 1945 var han selvstændig bådebygmester i Snekkersten ved Helsingør på et mindre bådebyggeri, hvor der var 5 mand og et par drenge og hvor der blev bygget og repareret mindre lystbåde og fiskerjoller.

Fra 1945 til 1947 var han ansat som skibsbygmester ved A/S Hobro Skibsværft. Her var der på et tidspunkt ansat 70 mand, og der blev bygget nogle større fiskekuttere, men de væsentlige opgaver var reparation samt ombygning af stålfartøjer.

Herefter var han beskæftiget på forskellige skibsværfter i Københavnsområdet både som selvstændig mester og ansat bl.a. igen nogle år ved B&W.

I den periode oparbejdede han tillige en selvstændig virksomhed som skibskonstruktør, og det gav ham i 1952 så megen beskæftigelse, at han ophørte ved B & W og kun beskæftigede sig med konstruktion af lyst- og fiskefartøjer til flere forskellige lande.

Han fik også ordre på skibe, men da han ikke selv på dette tidspunkt havde eget værft, fik han skibene bygget på forskellige andre værfter, hvor han så selv stod for byggeriet.

I 1956 fik han igen en ordre på en 32 fods havkrydser, og da bådebyggeriet på Brønsoede stadig var til salg, men nu til en fordelagtig pris købte han det.

### **William Jansens Værft**



William H. Jansen





Bådebyggeriet på Brønsodde da William H. Jansen købte det i 1956.

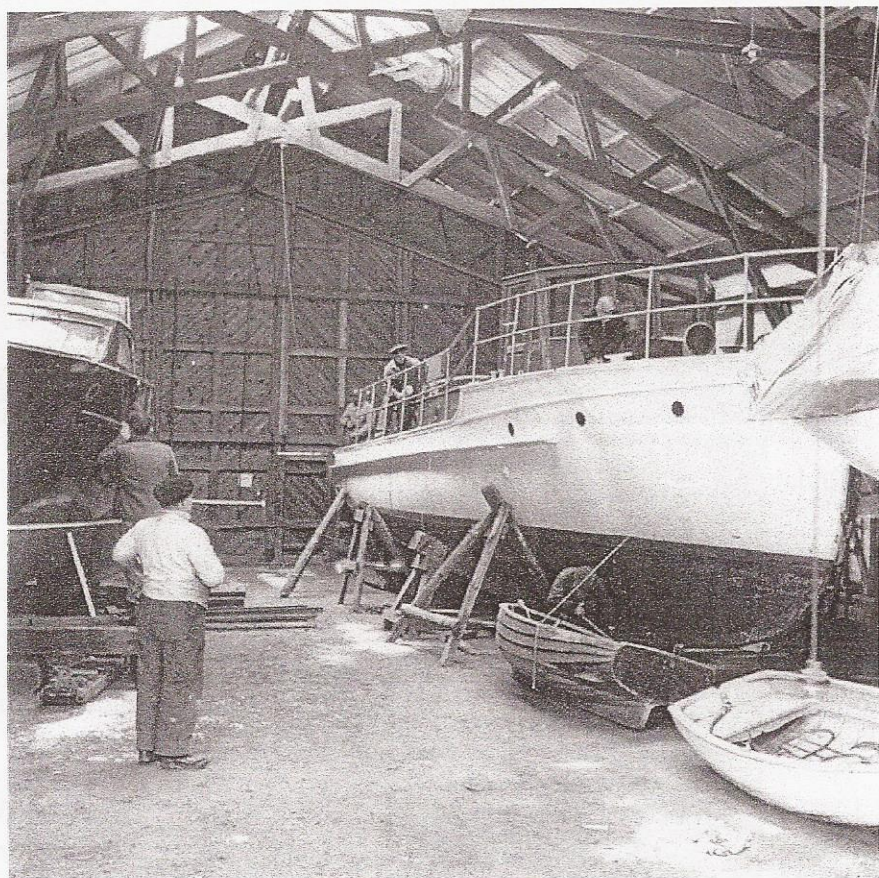
Allerede i 1947 var William Jansen interesseret i at overtage bådebyggeriet på Brønsodde. Han var på det tidspunkt i forbindelse med ingeniør Arne Christoffersen for sammen med ham at indgå et kompagniskab om overtagelse af bådebyggeriet. Dette blev imidlertid ikke til noget.

I 1949 var William Jansen i kontakt med fabrikant Peter Gorrissen Vejle for at købe bådebyggeriet af ham, men på det tidspunkt var prisen for høj, så det blev heller ikke til noget denne gang.

Først i 1956 efter Peter Gorrissens død lykkedes det for William Jansen at købe bådebyggeriet af enken, Asta Gorrissen for 55.000 kr. På det tidspunkt havde han en kontrakt på bygning af en 32-fods motorsejler til USA til en pris på 70.000 kr. Forinden havde han fået bygget tre af samme slags bl.a. to i Middelfart ved J. Hansen og R. Petersen.



Da William Jansen i 1956 overtog værftet på Brønsodde, var der nogle både til vinteropbevaring i den store hal, bl.a. havde Falck deres redningsfartøj stående. Den kom stadig nogle år efter til opbevaring og klargøring dels af Falcks egne folk og dels af folk fra værftet.



Falcks redningsfartøj i den store hal

Jeg har tidligere omtalt, at William Jansen i flere år var interesseret i at købe bådebyggeriet på Brønsodde, men da der vedblev at komme forhindringer, lykkedes det først for ham i 1956. Blandt materialet fra min fars tid fandt jeg et udklip fra Dansk Skibstømmer Forbunds fagblad skrevet af Kjeld Christensen, som boede på Solvej i Bybæk og som arbejdede som skibstømmerformand på værftet, med følgende tekst:



## **Brønsodde Skibsværft**

*Det sker ofte, at der i fagbladet fremkommer artikler fra medlemmerne, hvorfor jeg herved sender jer en, som måske kan bruges:*

*For en 5-6 år siden stod der her i fagbladet en artikel om Brønsodde Skibsværft, og det var synd, at et sådan godt værft skulle ligge stille, fordi en ikke-fagmand havde købt det og ikke ville slippe det igen til en fornuftig pris.*

*Imidlertid døde han, og William Jansen købte da værftet i januar 1956 og begyndte at bygge lystfartøjer til Amerika, men slog efter små 2 års forløb over til at bygge fiskekuttere, og dette resulterede omgående i en ordre på bygning af en 70 tons kutter til Island.*

*Dette fartøj blev bygget indendørs i værftets ene byggehal. Afløbningen fandt sted den 21. september, og den 29. november blev prøveturen afholdt, og fartøjet afleveret. Alle sagkyndige har prist det gode arbejde, der er leveret, og det har da også resulteret i, at mester har fået ordre på et søsterskib til et andet rederi på Island. Dette skal afleveres oktober 1959.*

*Under bygning er der nu en 18 tonner til Hvide Sande og i ordre en 22 tonner til Sæby*

*Så har det i mange år manglet på arbejde på disse kanter, så må man nu sige, at det er i overflod.*

*Som mange af mine kolleger landet over ved, så er værftet med sine gode lune byggehaller og komplette maskinpark et ideelt arbejdssted, og det er ikke blevet ringere de sidste par år, da der er anskaffet en del moderne maskiner og hjælpemidler. Alt vort arbejde er på akkord.*

*Og beliggenheden er jo den skønneste, der kan tænkes og kun 4 km fra Vejle.*

Da jeg havde læst artiklen, fik jeg lyst til også at finde den foregående for at få så meget af historien med som muligt.

Jeg fandt denne artikel og et par referater, som jeg vil tage med i deres fulde ordlyd, da jeg synes, de giver et indtryk af tiden, der gik forud.

*Referat fra Dansk Skibstømmer Forbunds forretningsudvalgsmøde.  
Tirsdag den 30. november 1948.*

## Vejle

*På opfordring af afdelingsformanden i Vejle har forbundet tilskrevet Finansministeriet og anmodet om, at der ikke sælges maskiner og materialer fra A. Ustrups værft ved auktion, således at værftet går fra Vejle, men derimod at lade Ustrup overtage det igen, da han er i stand til at skaffe arbejde til værftet.*

*Referat fra Dansk Skibstømmer Forbunds hovedbestyrelsesmøde.  
Lørdag den 22. januar 1949 i Århus.*

## Vejle

*Formanden for afdelingen har meddelt forbundet, at Finansministeriet har givet tilladelse til at sælge maskiner og materialer fra Ustrups værft, og dette er begyndelsen til at nedbryde værftet, hvilket betyder en katastrofe for afdelingens medlemmer, hvor der er ca. 10 mand, som hver sidder med en lille ejendom, de har slæbt sammen til i tro på, at værftet var en sikker arbejdsplads.*

*Foranlediget af dette, har forbundet tilskrevet Finansministeriet, hvorfra man den 21. december 1948 fik en sålydende skrivelse:*

*" I anledning af forbundets skrivelse af 17 f. m. vedrørende Ustrups bådeværft i Bredballe pr. Vejle, skal man meddele, at Finansministeriet har stillet salget af værftets maskiner og værktøj i bero med henblik på, at disse effekter søges afhændet sammen med værftet for om muligt derved at undgå dettes nedlæggelse.*

*Derimod har man ment at måtte foretage en realisation af varelager, kontorinventar og træbygninger under hensyn til den stedfindende værdiforringelse af disse effekter."*

## **Tiden slog en arbejdsplads ud. Ustrups bådebyggeri ved Brønsodde, som arbejderne længes efter at få i gang igen.**

*Der var mangt og meget, som blev slået i stykker under krigen og i tiden, der fulgte. Det blev også tilfældet med Ustrups bådebyggeri ved Brønsodde skriver "Frit Folk" i Vejle.*



Efter krigens ophør blev der rejst en værnemagersag mod værftets indehaver, og virksomheden overgik under statens administration. Efter at have ligget stille i nogle måneder, kom virksomheden atter i gang, idet administrationen satte en driftsleder ind i den daglige ledelse, og det gik til hen i 1948, da administrationen ikke mente at kunne fortsætte. Arbejdet blev standset, og ved en aktion blev en del materiale og kontorinventar bortsolgt; det indbragte staten ca. 50.000 kr., og senere blev selve værftet solgt, ikke til en fagmand, idet forskellige forhandlinger herom bristede, men til trikotagefabrikant P. Gorrissen, Vejle, der ejer et sommerhus ved siden af værftet og var interesseret i at få noget af nabogrunden lagt ind til sin egen. Fabrikant Gorrissen gav 39.000 kr. for værftet, der altså i alt indbragte staten 89.000 kr.

Denne udvikling er naturligvis en stor skuffelse for de arbejdere, der før havde deres beskæftigelse ved Ustrups bådebyggeri, og man har stadig levet i håbet om, at værftet atter måtte blive overtaget af en fagmand, som ville genoptage virksomheden. Men foreløbig er der ikke store udsigter. Fra statens side kan der, som forholdene har udviklet sig, ikke gøres mere, idet værftet jo nu er på privat mands hånd. Der har flere gange været forhandlet om salg af værftet til en fagmand, men da hr. Gorrissen har forlangt 70.000 kr. for værftet i den skikkelse, hvori det nu befinder sig, og i hvilken det altså købtes for 39.000 kr., har liebhaverne trukket sig tilbage.

Selv om de fleste skibstømrere, som tidligere havde arbejdet på værftet, midlertidigt har fundet anden beskæftigelse, er det forståeligt, at de gerne så, at arbejdet på værftet atter kunne genoptages. Det er ikke alene de 10-12 bådebyggere, som bor i eller ved Vejle, men også folk fra Horsens og Kolding, som er tilknyttet Skibstømrernes Fagforening i Vejle, er interesseret heri, idet man selvfølgelig gerne ser en sådan arbejdsplads i drift i Vejle, hvortil kommer, at virksomheden tidligere også gav arbejde til forskellige andre håndværkere.

Ustrups bådebyggeri står faktisk stadig klar til at kunne træde i funktion, idet hallerne og maskineriet stort set er intakt. Det har en kapacitet, så der har kunnet bygges både helt op til 60 tons på værftet, og det er et ikke ringe antal fiskerbåde og lystbåde, der er bygget her i de 40 år, der er gået, siden grundlæggeren begyndte virksomheden, ligesom der er udført mange større og mindre reparationer. Arbejderne er af den opfattelse, at der altid vil være basis for virksomhed af denne art på stedet, og man ser med længsel frem til den dag, da der atter måtte vise sig en mulighed for,

*at en lysthavende fagmand og den nuværende indehaver kunne finde hinanden på et prisniveau, der var overkommeligt, så den gamle arbejdsplads atter kunne komme til at give beskæftigelse til det ikke ringe antal arbejdere, der er interesseret deri.*

(Dansk Skibstømmer Forbunds fagblad, januar 1951)

### **Nybygning nr. 47**

Den 32 fods motorsejler til USA, som William Jansen havde kontrakt på, fik nybygning nr. 47, da han ikke ønskede at begynde på et nyt værft med nybygning nr. 1, og da han i forvejen havde bygget 46 skibe på andre værfter, var det jo meget passende at fortsætte med nr. 47.

Denne motorsejler var en af hans egne konstruktioner. Han havde på et tidspunkt haft en artikel i det engelske tidsskrift "The Motorboat and Yachting". Han fik breve fra Hong Kong, Ceylon, Rhodesia, Australien og England, og skrev tilbage og fortalte, hvad båden kostede, men hørte derefter ikke mere. En dag blev han dog ringet op af en finsk ingeniør, der boede i København og havde besøg af en amerikansk ven. Han spurgte om Jansen ikke lige kunne komme forbi med tegningerne til motorsejleren.

Det viste sig, at vennen fra USA havde et yachtbureau i Detroit og havde set annoncen i det engelske tidsskrift.

Han fik tegningerne, og snart havde han lavet en annonce og indrykket den i forskellige amerikanske blade. Annoncen viste bl.a. en tegning af båden. Derefter fik han adskillige henvendelser, så der var interesse for denne bådtype, og nu ville han gerne vide, hvad det ville koste at få bygget en serie.

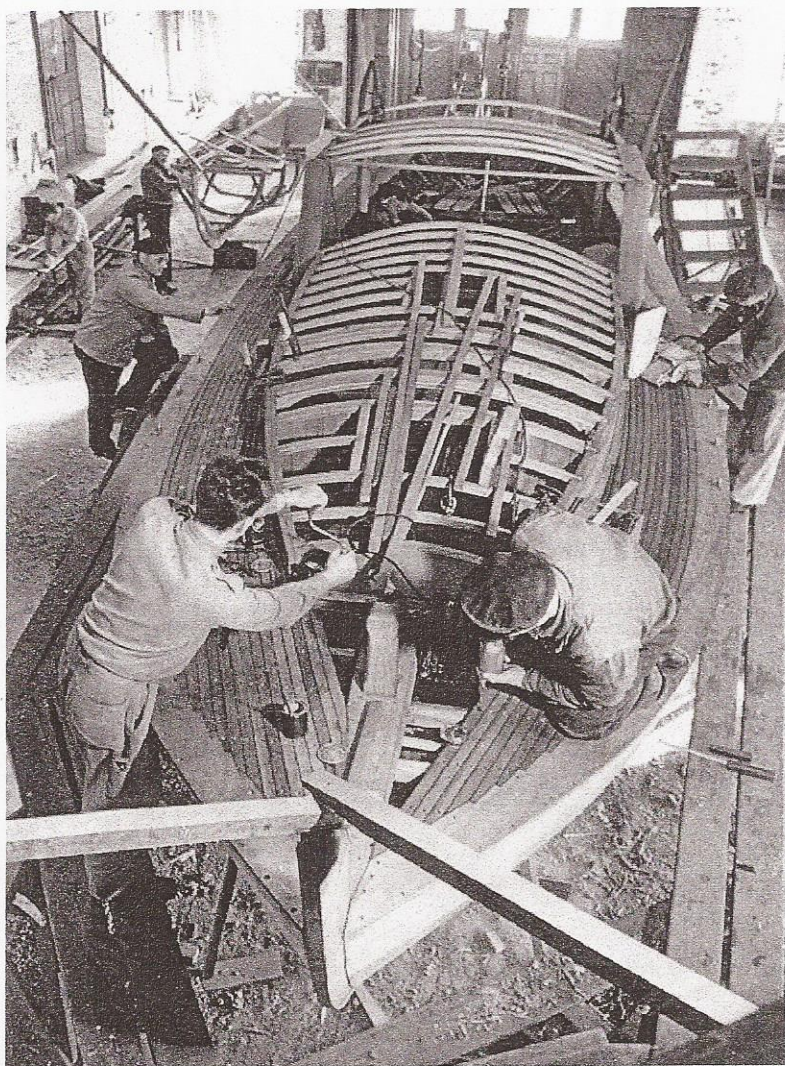
Han fik et tilbud og yderligere nogle tegninger. En måned senere havde Jansen ordre på de to første skibe, det var dem, han fik bygget i Middelfart, og nu skulle han så i gang med den tredje, som skulle bygges på det nyhervedede værft på Brønssodde.

Denne motorsejler blev lanceret under navnet "Fifty-Fifty" (lige dele sejl og motor). Båden blev bygget i mahogni på egespanter; overbygning og dæk var i teak, og den var forsynet med en 50 hk. motor og et sejlareal på 48 kvadratmeter, prisen på dette fartøj var 70.000 kr.

I øvrigt blev der på det tidspunkt bygget mange lystbåde til USA rundt omkring på danske bådebyggerier.



Efter en større oprydning og istandsættelse af værftet blev kølen lagt i februar måned 1956 og i løbet af juli skulle båden være færdig, sejles til København og derfra med skib til USA.

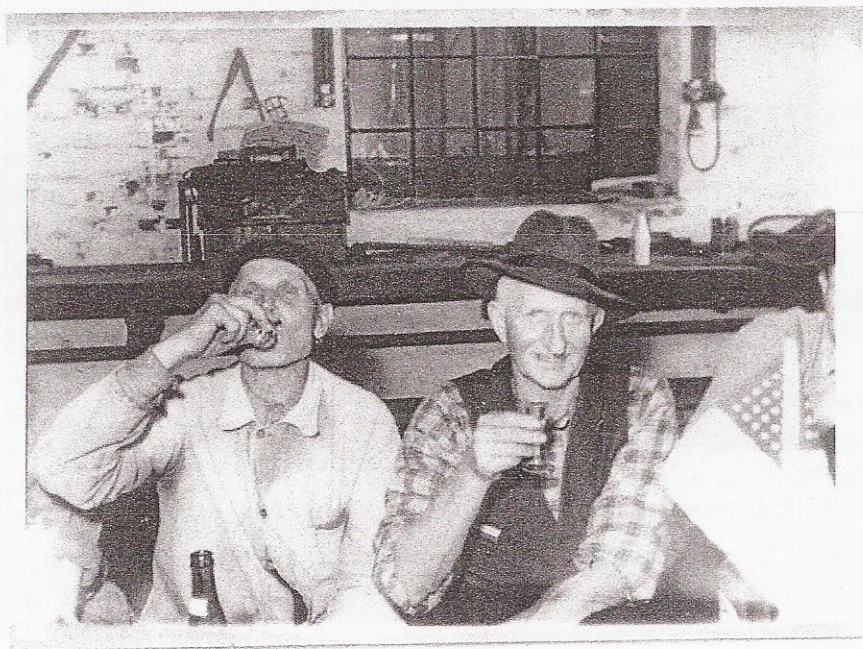


32 fods motorsejler "Fifty Fifty" under bygning i den lille hal





Motorsejleren efter søsætningen. Det ser ud til, at alle sognets børn har fået fri fra skole.



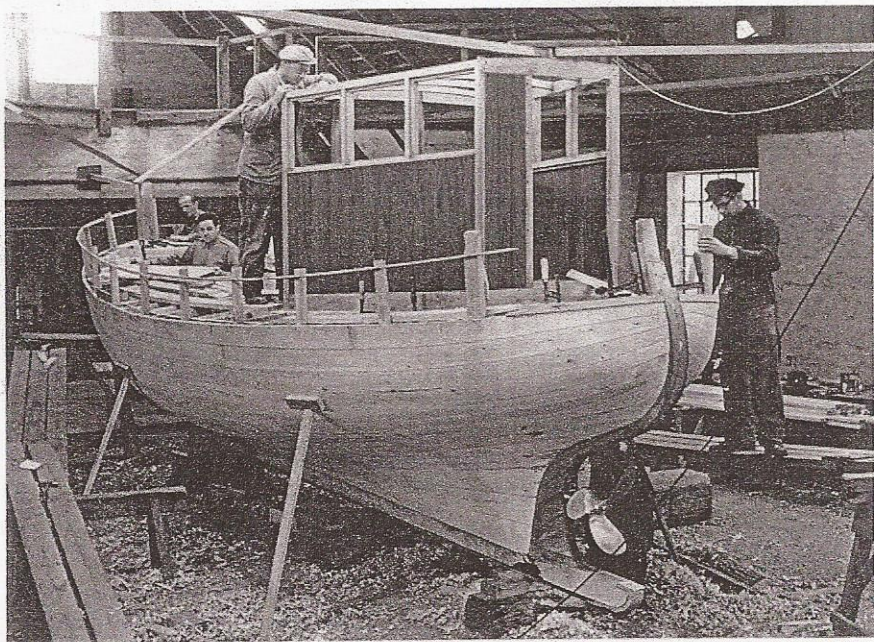




Så er der fest efter William Jansens første søsætning på sit nye værft. Det er William Jansen, som ses forrest i billedet med hvid kasket sammen med sine folk og nogle lokale bekendte. På billedet til venstre ses Henrik Petersen, som boede på Dampskibsvej og Jens Christian Jensen fra "Hjemly". William Jansen var i øvrigt et meget socialt menneske, der altid hilste på folk og også gerne slog en lille sludder af med dem, eller de satte sig et sted på havnen og drak en pilsner eller to.

### Nybygning nr. 48

Denne nybygning var en 24 fods motorkutter til Grønland, og det var også en af William Jansens egne konstruktioner.



Motorkutter til Grønland under bygning. På billedet ses William Jansen stående ved styrehuset. På stilladset agter Carl Nielsen som boede i Bybæk og forrest i skibet Niels Ustrup.



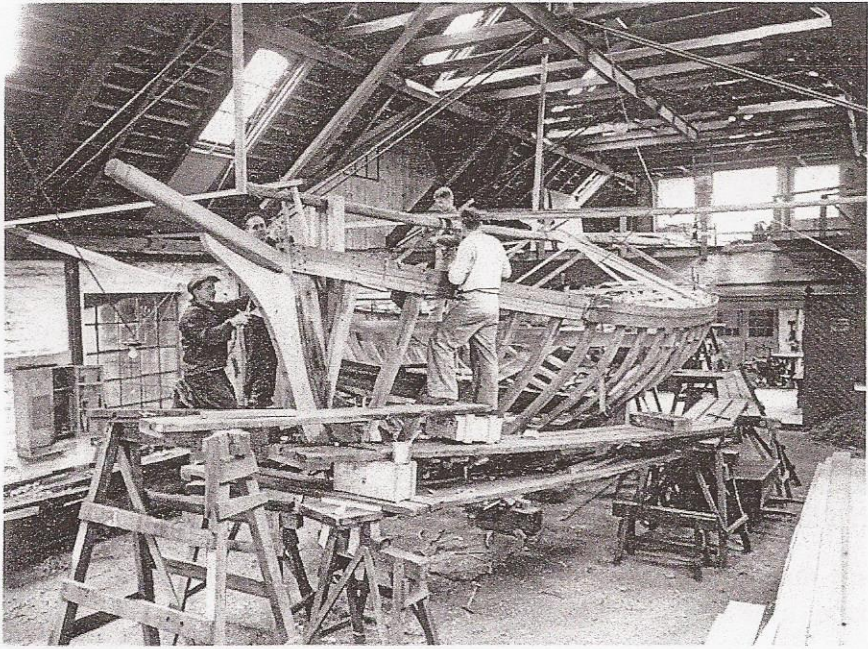


Her ses motorkutteren klar til afsejling til København, hvor den kom med skib til Ivigtut i Grønland. Det er mig, der står ved styrehuset forrest. På broen blandt nogle lokale beboere lige agten for masten står min mor Kamma Jansen.

Jeg har siden, omkring 1991, set denne motorkutter til salg i Snekkersten havn for 95.000 kr.

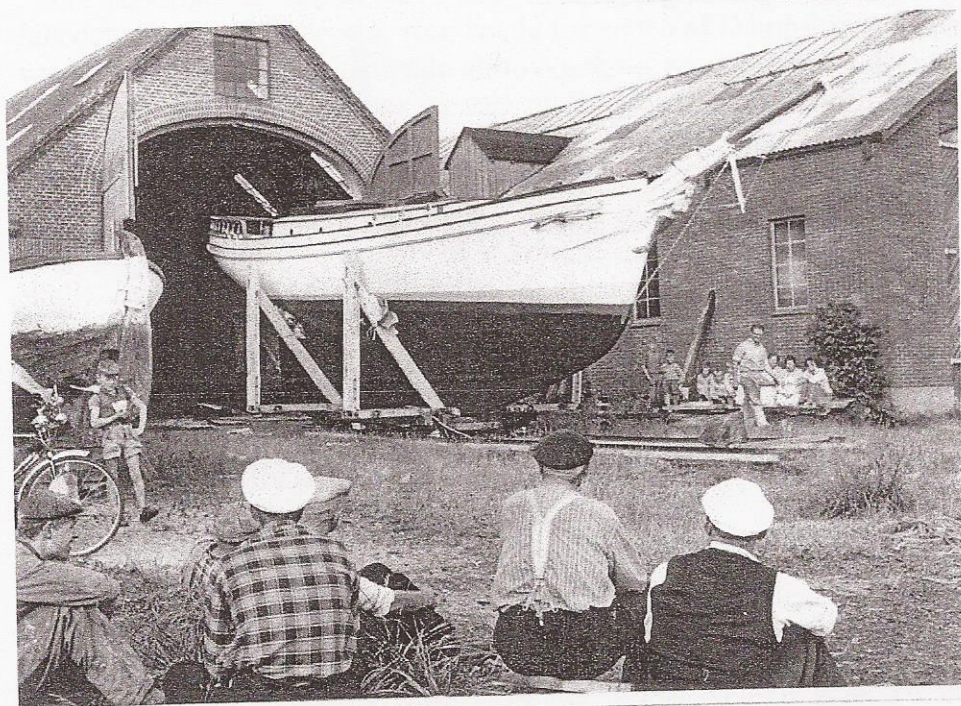
### Nybygning nr. 49

Denne nybygning var en 36 fods ketch konstrueret af Hugh Angelman & Charles Davies i Californien. Den blev bygget i mahogni på eg; overbygning i teak, kølen var bly, og alle skruer og gennemgående bolte var i bronze. Den blev udstyret med en 35 hk Mercedes-Benz-motor og 85 kvadratmeter sejl. Den skulle leveres til Dr. Arthur Pedersen i Los Angeles, og det var på det tidspunkt det største skib, William Jansen havde bygget på Brønsodde. Prisen på dette fartøj var 135.000 kr.



36 fods ketch under bygning i den lille hal. Forrest i billedet ses Johannes Jensen, som boede for enden af Kaptajn Bertelsensvej. Han havde også selv en mindre kutter og drev lidt fiskeri på fjorden.





36 fods ketch på vej ud af værkstedet. Den fik navnet "Lille Havfrue". Læg mærke til galionsfiguren, som var udført af billedhugger Åge Edward Olesen, Havnepladsen 10 i Vejle.

Forrest i billedet sidder de lokale fiskere og ser til, at det går rigtigt for sig. Drengen, som kommer gående foran cyklen, er Hans Olesen, som var nabo til værftet. Ved muren til det store værksted ses fra venstre, stående min bror Jan, ved siden af ham Svend Erik Clausen, som senere begyndte som arbejdsdreng. Hans forældre havde et sommerhus ved siden af værftet. Det er det, windsurferne nu bruger til klubhus.

Længst til højre ses hans søster Anna, hans mor og min mor Kamma Jansen. Personen, der kommer gående, er snedker Dahl.







"Lille Havfrue" er ved at være klar til afsejling. Længst til højre på billedet står Henrik Petersen, som boede for enden af Dampskibsvej. Det var ham, der splejsede og taklede alt tovværk og wirer til båden. Det var også ham, der lærte min bror og mig at splejse og binde knob. Vi sad oppe i frokoststuen nogle gange efter skoletid og fik timer i tovværksarbejde.

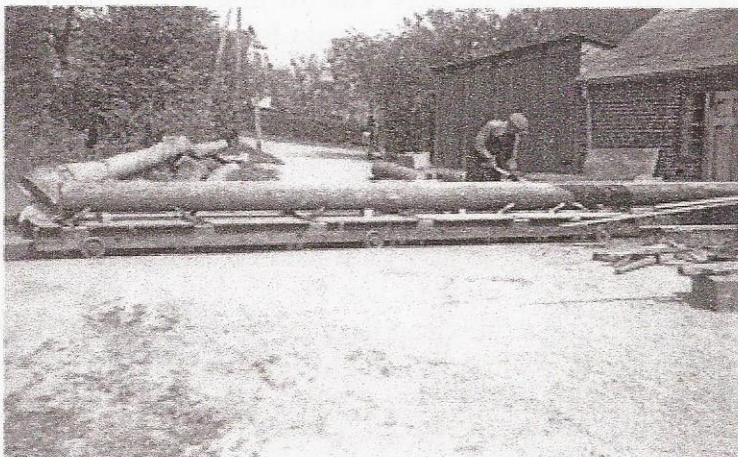
Da båden skulle afsejle til København for der at komme med skib til Los Angeles, fik min bror og jeg lov til at komme med på turen. I København skulle den prøvesejles; men da der var forskellige ting som mægleren ønskede forandret, bl.a. ville han have en større skrue på, kunne det ikke nås at få den med den aftalte afgang til Los Angeles. Min far valgte så at sejle tilbage til Brønødde for der at foretage de forskellige ændringer, og da der derfor var god tid til næste afgang, sejlede vi hjem syd om Sjælland og fik således en god ferietur ud af det.

### **Nybygning nr. 50**

Med denne nybygning blev det noget helt andet og større der gik i gang på Brønødde. Nu kom der gang i den store hal, og kølen blev lagt til en 70 tons fiskekutter til Island. Den var så stor, at den fyldte hele hallen. På et tidspunkt var der en af de lokale fiskere, der sagde til min far, at den får du sgu da aldrig sat i vandet, hvortil han svarede, at der da aldrig har været nogle skibe, der er blevet stående på land endnu! Det var da sikkert også rigtig; men det var nu et stort skib at få bakset ud og sat i vandet. Det lykkedes med Guds hjælp og lidt håndkraft, nok mest det sidste. Der blev brugt et utal af klodser og fedt, som den kunne glide på. Det tog flere dage for ham og de fleste af folkene at få den i vandet, men det lykkedes. Jeg var selv med til dette arbejde, da jeg nogle måneder forinden, den 1. april 1958 var kommet i lære som skibstømrer ved min far. Dagen efter min konfirmation, da jeg begyndte; sagde han til svendene: "Det er min knægt, som nu skal i lære her, og han skal ikke af den grund behandles anderledes end de andre lærlinge", og det blev jeg så sandelig heller ikke, men det var nogle gode og lærerige år jeg fik.

Jeg skulle lære det hele, så det første, jeg kom til, var at hjælpe savskæreren med at skære træ op og file savklinger til båndsav og bloksav. Der var en god bloksav, så meget af træet kom hjem i kævler, som så blev skåret op i de dimensioner, som de skulle bruges i både til spanter og klædning.





En kævle er ved at blive gjort fast på bloksavsvognen

Det var et stort skib, der var kommet under bygning, og der skulle virkelig meget egetræ i. Spanterne var meget kraftige og sad meget tæt, og klædningen var nogle steder tre tommer tyk og de skulle alle i svedekisten og dampes en time pr. tomme, før de blev spigeret fast til spanterne. I den tid, hvor der blev planket op, blev jeg ofte sendt af sted en time før om morgenen, så der var damp på, når svendene mødte kl. 7. Ellers skiftedes vi lærlinge til at fyre, og mens vi gjorde det, skulle vi også spinde værk og vikle værk om alle spirene, så der ikke kunne trænge vand ind omkring dem.

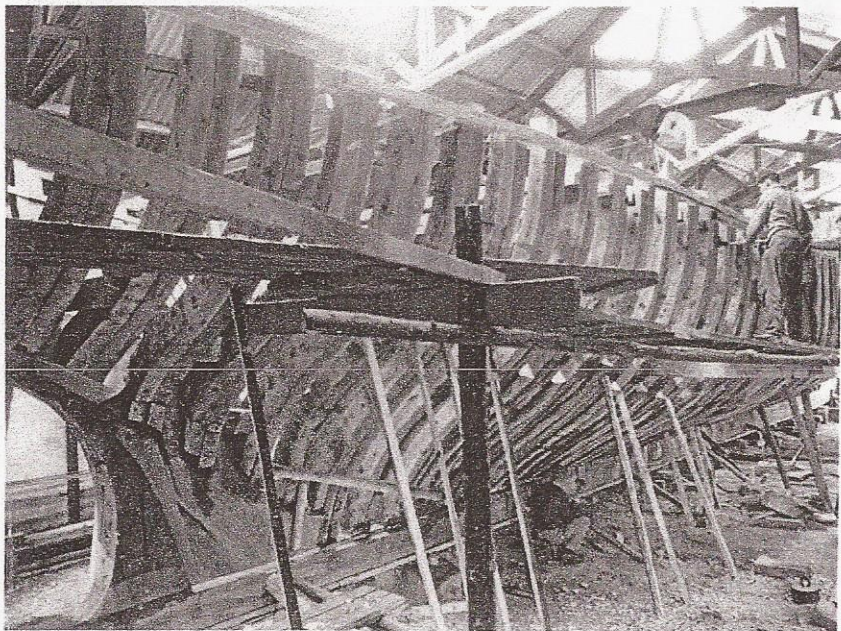
Inden plankerne kom på, skulle der slettes af, det vil sige at spanterne skulle rettes af, så plankerne kunne ligge ordentligt til over det hele. Det foregik på den måde, at man med en trækstok kunne se, hvor der skulle tages noget af og mærkede så op med et stykke kridt, hvor meget der skulle af. En streg betød en 16. dels tomme, to streger en 8. dels tomme og så videre. Det blev så hugget af med skarøkser. Vi var som regel 4-5 mand til dette arbejde. Der kom først nogle planker på foroven, så nogle forneden for til sidst at mødes på midten.

Mens nogle plankede op, var andre i gang med at sætte dæksbjælker i og derefter lægge dæk. Når man arbejdede på dækket, skulle man passe på ikke at tabe noget af sit værktøj, så det faldt ned i hovedet på dem, der arbejdede nedenunder med at planke op. Det kom jeg til engang, og en af svendene blev meget gal på mig, selv om jeg ikke ramte ham.



Når skibet var planket helt op, ventede svendene med at slå det sidste spir i; det skulle mester gøre, og så skulle han give øl.

Når opplankningen var færdig, skulle der kalfatres. Der skulle 3 tråde i alle nådderne, og det skulle derefter beges. Lærlingene stod ude på pladsen og kogte beg i gryder, som vi bar ind til svendene, der smurte det i med nogle lange flade pensler, som lignede store tandbørster. Derefter blev den beg, som var kommet uden for nådden skrabet af. Det samme skete på dækket. Der kom begen bare i med en stor ske med tud på.

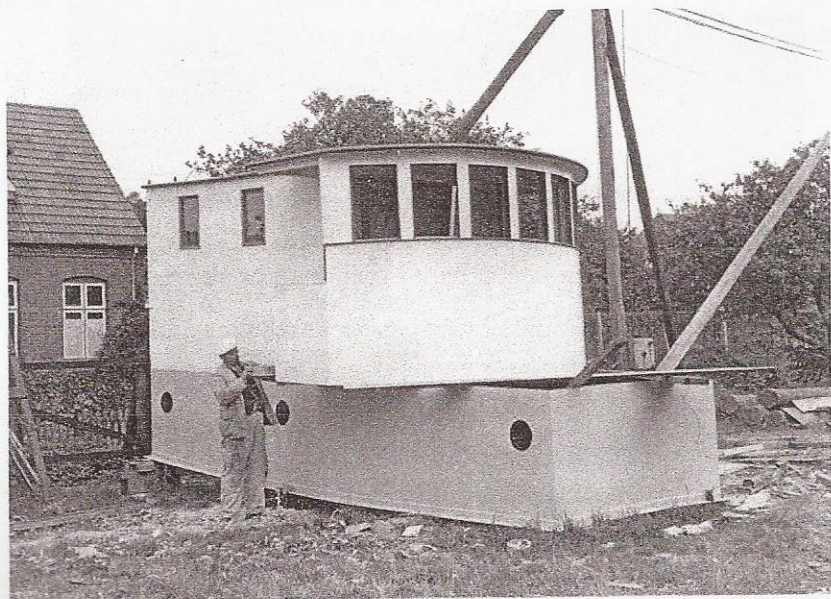


Her ses Islandskutteren spanterejst i den store hal.

Samtidigt med at skibstømmerne arbejdede med bygninger af skibet, var smedene i gang med styrehuset ude på pladsen. Der var på dette skib en hel del smedearbejde, så der var ansat en eller to smede, da smed Bertelsen i Bredballe by, som havde lavet en del af smedearbejdet på de andre skibe, ikke havde kapacitet til denne opgave.

Ud over styrehuset var der beslag til master, nedgangskappe, lastluge, og en hel del andre beslag, som var udført i jern, så der var nok at lave for et par smede.





Her ses styrehuset, som er ved at være færdigt. Det er William Jansen, der er ved at kontrollere om arbejdet er udført korrekt.

Så var skibet ved at være klar til søsætning. Der var lavet aptering i forlukafet, lastrummet var delvis færdigt, og i maskinrummet var bundrammen til maskinen monteret. Selve maskinen var for stor til at kunne sættes i inde i hallen. Det meste udvendige malerarbejde var også færdigt. Vi måtte så håbe på, at det ville lykkes for William Jansen og hans folk at få skibet ud af hallen og søsat, så det ikke ville gå, som før omtalte fisker havde spået.

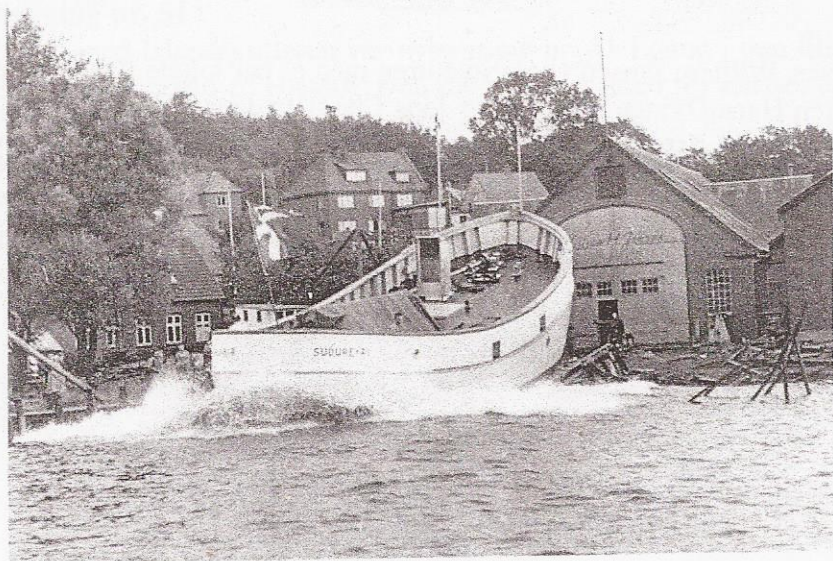
Det lykkedes at få skibet ud. På billedet til højre ses Islandskutteren, som fik navnet "Draupnir", løbe af stablen, efter at den først var trukket ud af værkstedet, trukket sidelæns og sat ned på sliken hvorfra den skulle glide ud, så snart vandstanden var høj nok til det.

Derefter blev den af en af de lokale fiskerbåde slæbt ind til Vejle Havn. for der at få motor, styrehus og master monteret. Styrehuset blev kørt ind til havnen af vognmand Gunner Risager fra Bredballe, og der hejst om bord af en af havnens kraner. Monteringsarbejdet blev først påbegyndt dagen efter, da der først blev holdt løbegilde, som foregik på "Kahytten", en gammel træ-restaurant, som lå ude for enden af nordkajen.





Her er islandskutteren ved at blive trukket sidelæns på vej over til sliken, hvorfra den skal søsættes.

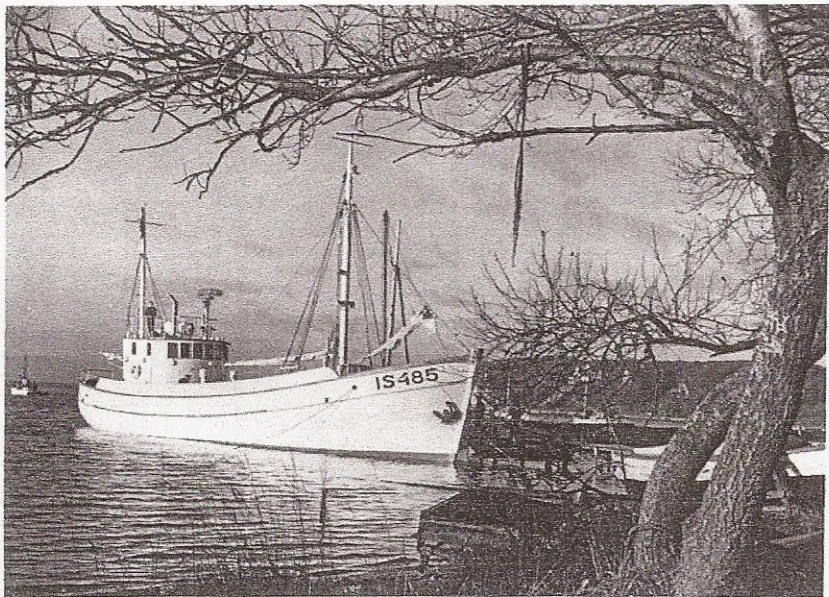


Da motor, styrehus og master var monteret, blev kutteren igen slæbt til Brønsodde for der at blive gjort helt færdig til aflevering. Før dette kunne ske, skulle der først afholdes en prøvetur sammen med reder, skipper, folkene fra værftet, nogle lokale og andre indbudte gæster.



Her ses William Jansen ved prøveturen med et par lokale fiskere. Det er i midten Hans Dvinge og til højre Jens Christian Jensen fra "Hjemly," det sidste hus på Strandvejen før 2. viadukt, som brændte i 1979. Der er nu opført et nyt hus på stedet.





Her ses Islandskutteren klar til aflevering

### **Nybygning nr. 51**

Samtidig med Islandskutteren var nybygning nr. 51 i gang i den lille hal. Det var en juniorbåd til Hawaii. Den blev bygget uden for klasse, dvs. at der er ændret på tegningen, og nogle af materialerne er ikke de samme som en klasset juniorbåd. Ruffet var højere, og klædningen var af mahogni.

Ifølge kontrakten skulle båden være klar til ombordtagning på "Riberhus" mandag den 7. juli 1958. Prisen var 6.200 kr.



Her ses juniorbåden på vej ud af værkstedet på ladet af Gunner Risagers lastbil. Om bord i båden er det Kjeld Christensen og Gert Jansen. Stående på ladet er det to lokale fotomodeller, Ingelise Petersen og Elsebet Dahl. Til venstre med bar overkrop en af folkene, Jens Anker Mikkelsen.



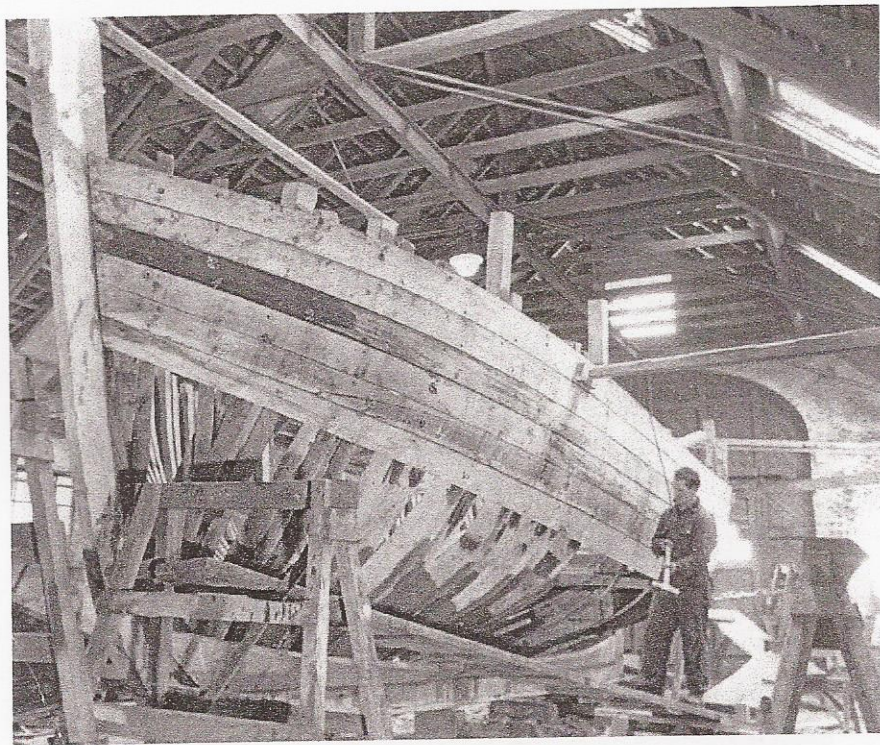


Her er juniorbåden på vej om bord på "Riberhus" med Kjeld Christensen og Gert Jansen om bord, William Jansen ses stående på dækket.



## Nybygning nr. 52

Efter Islandskutteren og juniorbåden gik man i gang med endnu en fiskekutter, men denne gang en noget mindre. Det var en ca. 18 tons damkutter "Tinne Thuesen" til Hvide Sande. Den var konstrueret af William Jansen og den blev bygget i den lille hal.

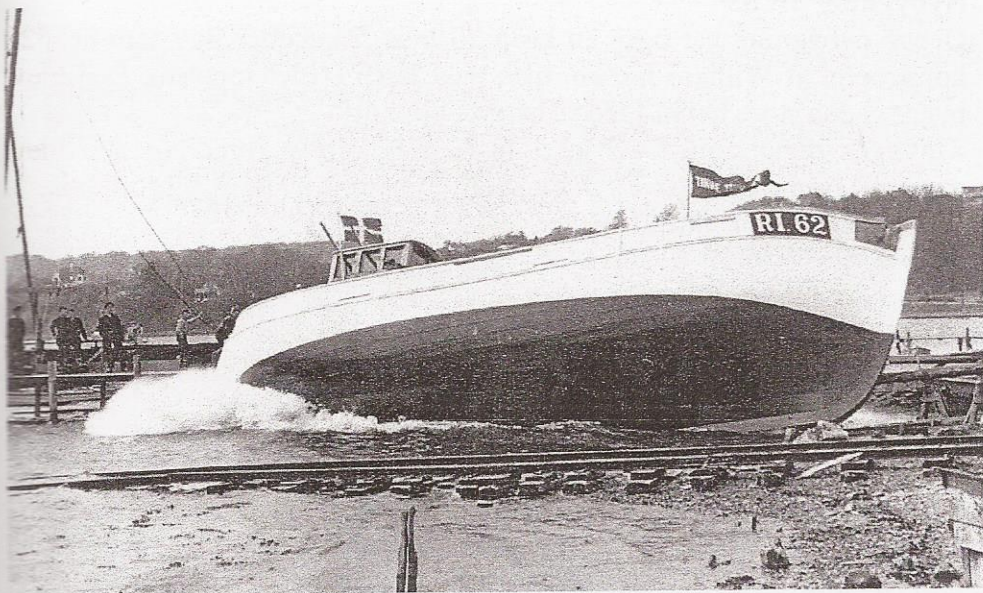


Her ses 18 tons damkutteren under opplankning. Det er Jens Anker Mikkelsen, der er ved at slå spir i.

Øverst til højre, søsætningen. Det er lige ved, at det går galt, da skibet løber skævt på slisken og krænger voldsomt over, men den når at rette op, inden den rammer broen, så der sker ingen skader.

Nederst til højre, prøvesejlads på Vejle Fjord med reder, bygmester og nogle af folkene fra værftet







### Nybygning nr. 53

Denne nybygning var også en knap 20 tons fiskekutter lige som nr. 52, konstrueret af William Jansen, men med last i stedet for dam. Den blev bygget i den store hal til Frede Thårup i Strandby.

Kutterens dimensioner var 13,5 m lang og 4,5 m bred og den blev monteret med en 120 hk 2 cyl. glødehovedmotor fra Grenå Motorfabrik.

Prisen på kutteren var 202.240 kr.



Onsdag den 29. juni 1960. Søsætning af nybygning nr. 53, "Ketty Thårup" af Strandby. Denne gang gik det fint.





Prøvesejlads med 20 tons kutter "Ketty Thårup" af Strandby

### Nybygning nr. 54

Så blev kølen lagt til endnu en Islands-kutter, men denne gang var den en lille smule større end den forrige. Den var på 77 tons og kunne lige knap være i den store hal, så der måtte bygges lidt på porten, for at den kunne være der.

Ellers var det en kutter af samme type som nr. 50, og samme konstruktør, bortset fra nogle små ændringer. Friboret var lakeret i stedet for hvidmalet. På denne kutter var der også en masse smedearbejde, så min tvillingebror Jan Jansen kom nu i lære som smed.





Her gøres der klar til søsætning af Islandskutteren. Det skulle ske ved højvande, helst noget over normal vandstand, så det kunne godt ske, at der skulle ventes nogle dage på, at det indtraf. På billedet kan man se, at der er mødt en masse mennesker op, så det er nok på en søndag, at vandstanden var på sit højeste.

På billedet herunder ses søsætningen, som forløb godt, dog med en smule slagside til bagbord.



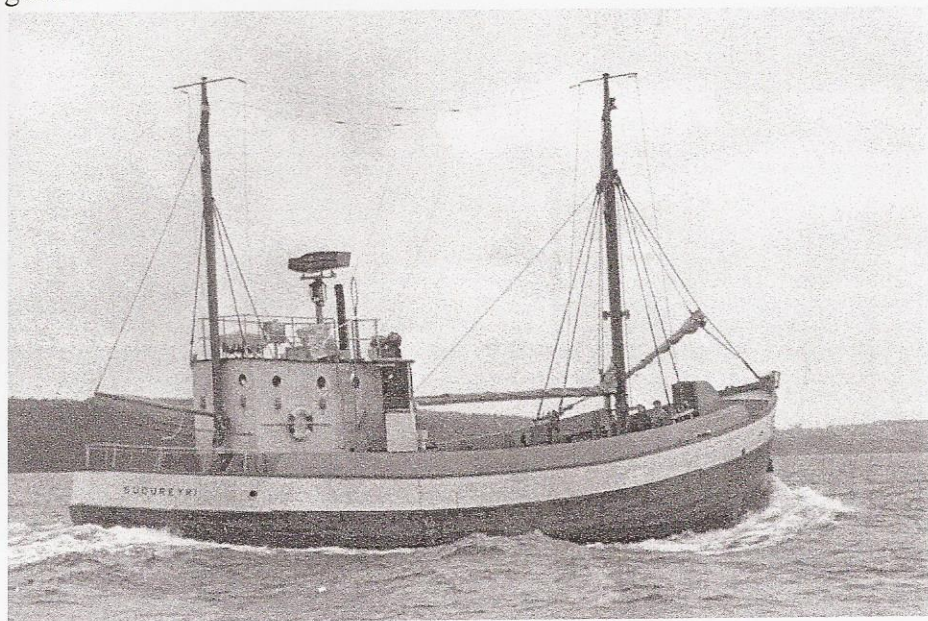




Her ses Islandskutteren på vej ud af havnen til prøvetur. William Jansen ses på dækket. Værftet ses i baggrunden.

Den ekstra forhøjning oven på lønningen er for at kunne laste så mange fisk på dækket som muligt.

På billedet herunder ses Islandskutteren under prøvesejladsen, som forløb godt.



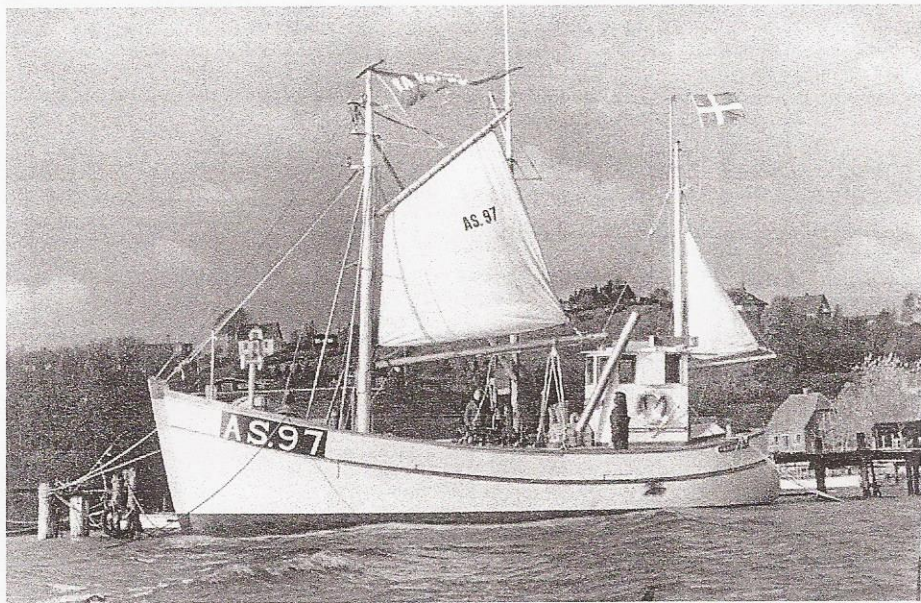


### Nybygning nr. 55

Denne nybygning er også en konstruktion af William Jansen. Det er en 22 fods røgtejolle med en lille forkahyt til en bundgarnsfisker i Båring Vig på Fyn. Ved siden af fiskeriet havde han også et mindre husmandsbrug bl.a. med en masse jordbær. Jeg husker, at jeg sammen med Harald Christensens søn Bent, som boede på Strandvejen over for Dampskibsvejen i en sommerferie cyklede over for at besøge ham. Vi hjalp med at plukke jordbær og var også med ude for at røgte hans garn, som der altid var en masse fisk i. Han var meget overtroisk og ville ikke have, at vi fløjtede, da det ville give blæst.

### Nybygning nr. 56

Denne nybygning er en 20 tons fiskekutter til Palle Hansen i Grenå. Den var også konstrueret af William Jansen og var et fartøj nogenlunde som de andre 20 tons kuttere som han byggede på Brønsoede, men med nogle forandringer på både skrog, overbygning, indretning og udstyr. Fartøjet var 13 m lang og 4,3 m bred. Den forsynes med en 75 hk. Grenå motor og et kombineret trawl- og snurrevodsspil. Ligeledes kom der alle moderne installationer om bord, bl.a. radio, pejleapparat, ekkolod, centralvarme fra motoren til styrehuset, oliefyr forude og kabys med gas og vand. Prisen var ca. 170.000 kr.



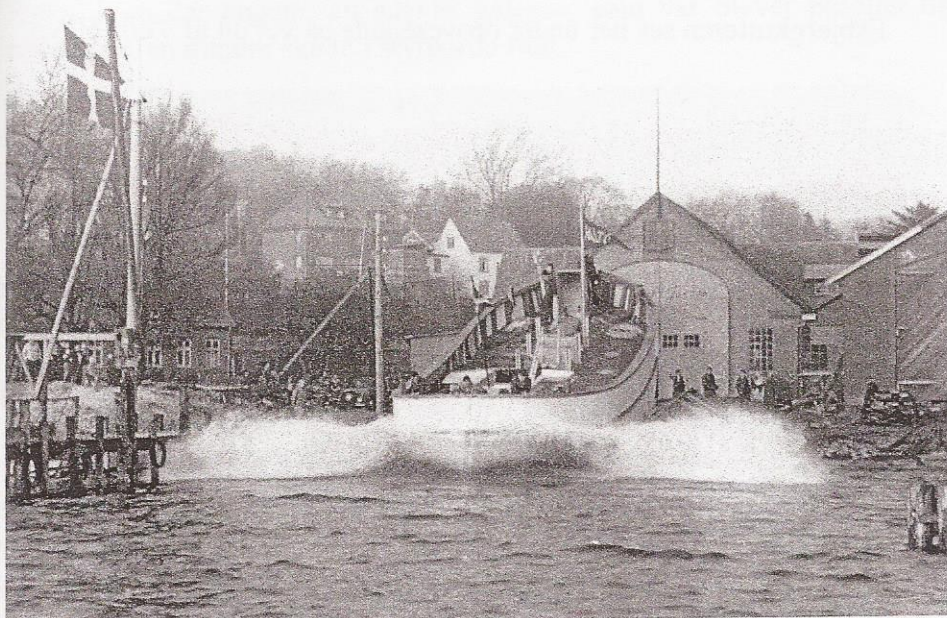


En anden opgave, som William Jansen udførte, var da Poul Fulling, som havde et sommerhus ved siden af værftet, ønskede at få det flyttet op i den anden ende af stejlepladsen, da han ønskede at bygge et helårshus på stedet. Han havde fået et tilbud fra Brødrene Larsen på 600 kr. De ville flytte det med 2 traktorer; men da han ikke havde så stor tillid til den metode, spurgte han William Jansen, om ikke han kunne flytte det. Han havde jo lagt mærke til, hvorledes William Jansen kunne flytte fiskekutterne, så kunne han vel også flytte et sommerhus!

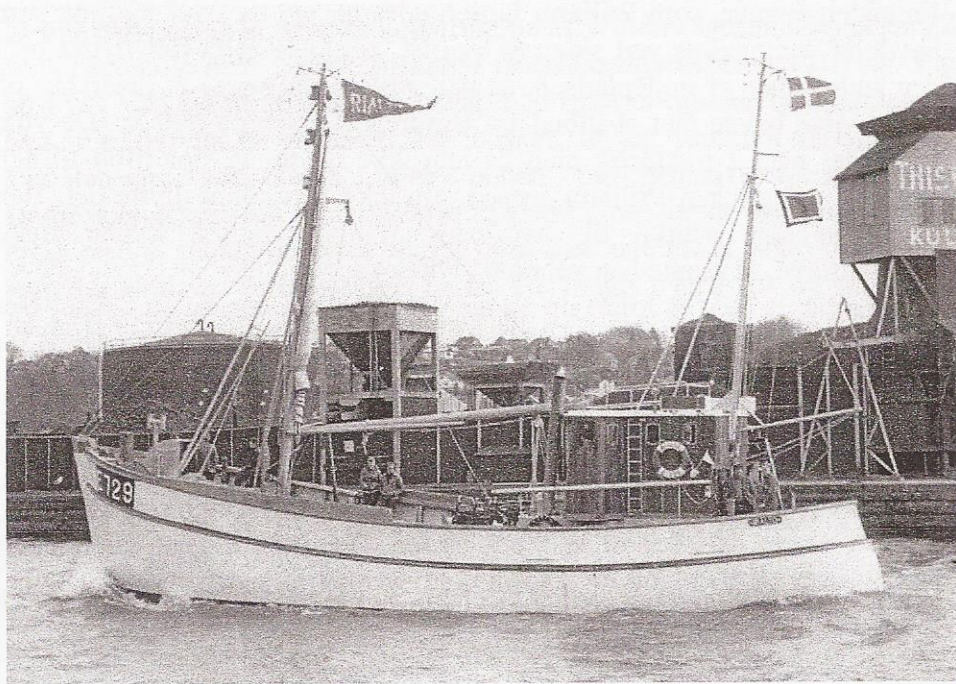
Sommerhuset blev så løftet op og sat på nogle klodser og en sliske. Der blev fastgjort en wire i det, som gik igennem en blok, der var fastgjort for enden af stejlepladsen, og derfra ind gennem værkstedet til ophalerspillet.

### Nybygning nr. 57

Denne nybygning var en 50 tons fiskekutter til P. Munk Nielsen i Esbjerg og også en konstruktion af William Jansen. Den blev bygget i den store hal. Den var 19,3 m lang og 5,15 m bred og blev forsynet med en 180 hk motor.



Her ses søsætningen af Esbjergkutteren "Rialto" som glider pænt i vandet.



Esbjergkutteren ses her under prøvesejlad på vej ud af Vejle Havn.

### **Nybygning nr. 58**

Denne nybygning var en 20 kvadratmeter klinkbygget spidsgatter konstrueret af William Jansen i 1940, da han havde det tidligere omtalte bådebyggeri i Snekkersten. Den blev ikke bygget på værftet på Brønsodde, men i garagen på Forupsvej 8, hvor vi boede privat, af min broder og mig i vores fritid. Vores søster Hanne sørgede for at tage en masse billeder under bygningen.

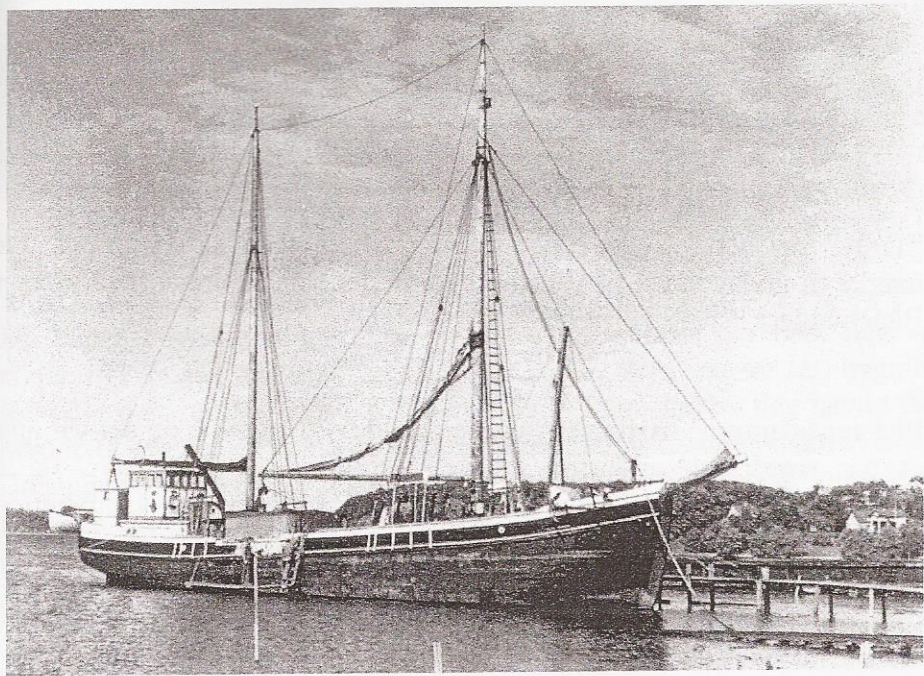
Men da det kneb for os at få den færdig inden sommeren var forbi, blev der lavet en del af folkene på værftet, bl.a. nogle dele til apteringen, mast, bom og ror, og jeg fik også en ekstra uges ferie til at arbejde på båden, så det lykkedes at blive færdig i begyndelsen af august 1960.





20 kvadratmeter spidsgatter lige før søsætningen. Om bord er William Jansen og hans to sønner Jan og Gert.

Det var for det meste nybygningsarbejde, der blev udført på William Jansens Værft, men det kunne også hænde, at der kom en reparation. F.eks. kom der engang en svensk galease, som var blevet påsejlet og havde fået en mindre skade i styrbords side.

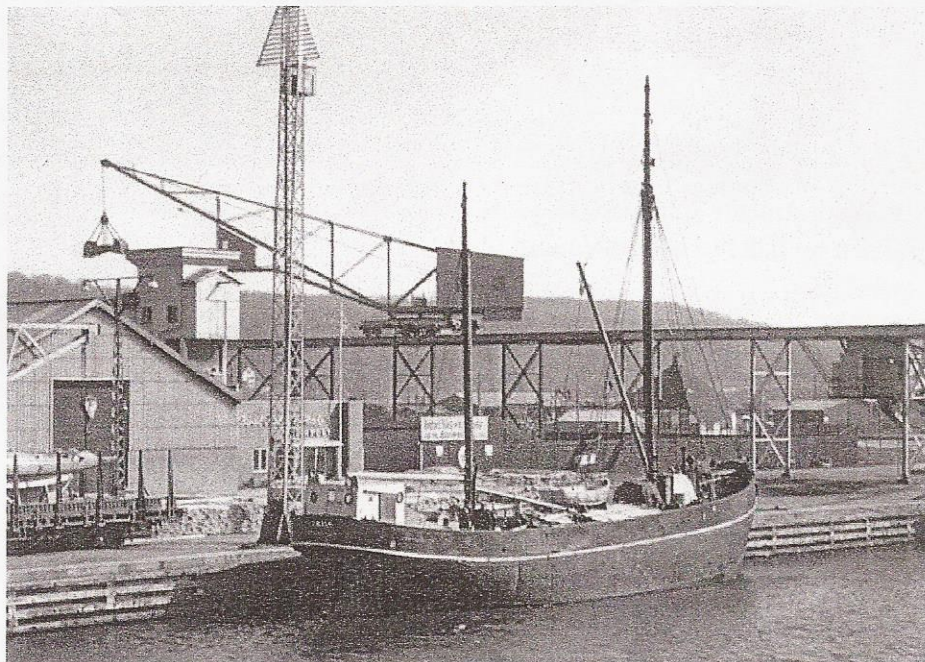




## En anden reparation

Denne reparation var en større modernisering og delvis ombygning af en 170 tons coaster, "Traly" af Tuborg Havn. Den skulle bl.a. have et nyt dækshus og et nyt styrehus i jern.

Begge dele blev lavet færdig på værftet, således at monteringen kunne ske, da "Traly" senere kom til Vejle. Styrehuset alene vejede 5 tons, og det blev transporteret til Vejle i to sektioner, hvorefter monteringen blev udført ved hjælp af havnens kraner. Derefter sejlede "Traly" til Brønsodde, hvor det øvrige arbejde blev færdiggjort.

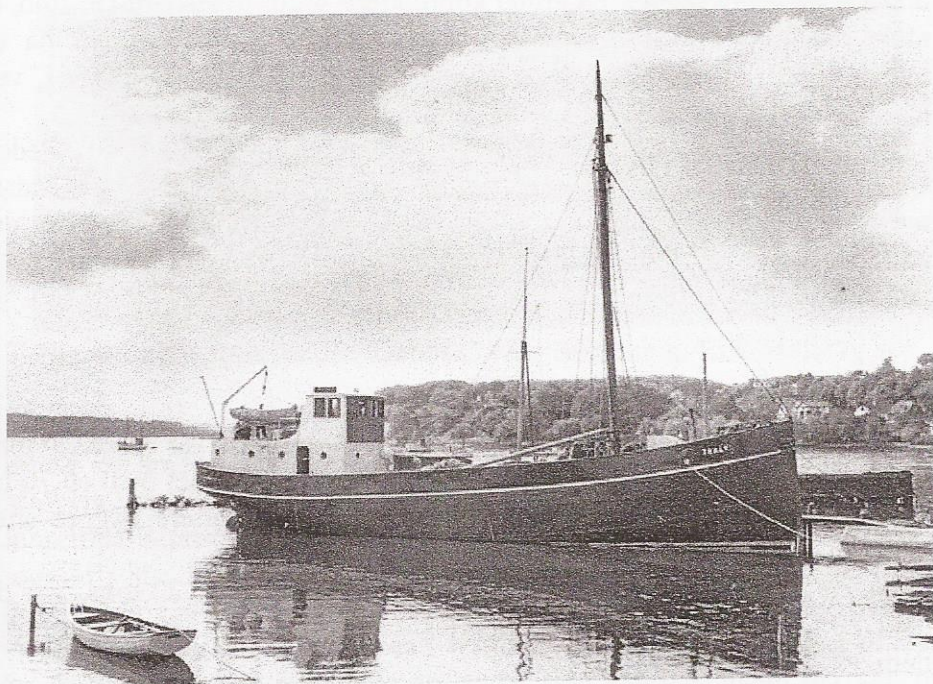


"Traly" ses her i Vejle Havn inden udskiftningen af styrehuset. Læg mærke til godsvognen til venstre, hvorpå der står en drage fra Børresens Bådebyggeri.

På Islandskutterne havde der været en hel del stålarbejde, og der var ansat et par smede og anskaffet en del værktøj og svejseudstyr, og da udviklingen inden for fiskeindustrien var ved at gå i retning af stålkuttere, ville William Jansen gerne vise, hvad værftet kunne præstere inden for stålarbejde, så derfor gav han tilbud på denne ombygning.



Tilbudet lød på 50.000 kr., hvad han godt vidste lå i underkanten, men han var interesseret i ordren for at vise, hvad værftet kunne præstere, og afgav derfor dette lave tilbud og fik også ordren. Det blev også et godt arbejde, der blev udført til rederens tilfredshed, men det var desværre noget mere omfattende end William Jansen i første omgang havde vurderet. Så prisen på 50.000 kr. var alt for lav, så her blev der sat en hel del penge til.



Her ses "Traly" i havnen på Brønsodde umiddelbart før afleveringen.

Disse penge skulle så gerne tjenes ind igen, men da der ikke lige var nogle nye ordrer ud over en 20 tons kutter, som var under bygning samtidig med ombygningrn af "Traly", og William Jansen lige havde fået tilbudt et job som værftleder under ministeriet ved statens skibsværft i Holsteinsborg i Grønland valgte han at sige ja til det og forsøge at forpagte værftet ud.

Denne forpagtningsaftale var ikke kommet helt på plads, da William Jansen i september 1961 tog til Grønland. De to skibsbyggere fra

København, som var interesseret i at forpagte værftet, var kommet herover og boede i elektriker Robert Dahls ejendom, som William Jansen havde købt i november 1960 for at kunne tilbyde udenbys folk en lejlighed. De var også gået i gang med at færdiggøre den 20 tons kutter, der var under bygning og lige søsat, inden William Jansen tog af sted til Grønland.

Denne forpagtningsaftale kom imidlertid aldrig på plads. Om det var på grund af, at de to mulige forpagtere sprang fra inden kontraktens underskrift, eller det var på grund kontraktens § 20, hvor der bl.a. stod, at aftalen bortfaldt hvis ikke forpagterne har opnået en kontrakt på en nybygning til mindst 150.000 kr. inden udgangen af november 1961, ved jeg ikke.

Men situationen var i hvert fald blevet den, at William Jansen arbejdede i Grønland, og der var ingen forpagtere eller nye ordrer, så den sidste nybygning blev lavet færdig af folkene, og revisoren tog sig af det administrative arbejde. William Jansen valgte derfor at sælge værftet i januar 1962 til Børresens Bådebyggeri i Vejle.

### **Nybygning nr. 59**

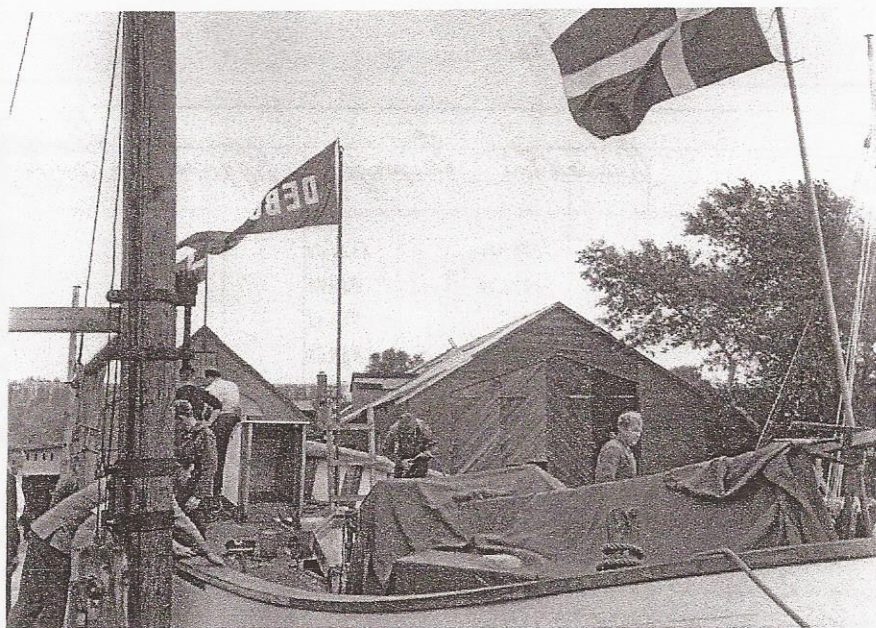
Denne William Jansens sidste nybygning på Brønsodde var en ca. 20 tons kutter til K. M. Sørensen i Hvide Sande. Den blev forsynet med en 70 hk motor. Kutteren var lige som de 2 andre 20 tons kuttere bygget efter William Jansens tegninger, prisen var ca. 210.000 kr.

Disse ca 20 tons kuttere blev alle målt ned til lige under 20 tons. Var de over 20 tons skulle der en anden skibsførereksamen til for at måtte føre dem.

For nylig var jeg i Torsminde for at se Strandingsmuseet. Der så jeg nogle billeder af dette fartøj med følgende tekst:

*Mine i garnet. 12 juni 1968. Kutteren RI: 210 "Debora" af Hvide Sande fik en engelsk mine fra 2. Verdenskrig i garnet under fiskeri på en position 28 sømil vest for Hvide Sande. Med minen på dækket sejlede kutteren ind til Ringkøbing Fjord, hvor de 300-kg trotyl blev sprængt af søværnets minørkorps.*





Her ses nybygning nr.59 "Debor" efter søsætning. Erik Malberg ses forrest i skibet.

En af de smede, der blev ansat under ombygningen af "Traly", Erik Malberg, har fortalt mig denne lille historie: "Jeg havde hørt, at William Jansen på Brønsodde manglede en smed, så jeg ville cykle der ud, for at søge arbejde. På vejen mødte jeg en kammerat, og vi gik ind på Grand Bar i Orla Lehmannsgade for at få en øl sammen, inden jeg cyklede videre til Brønsodde. Derinde sad William Jansen, og jeg gik over til ham for at høre, om han manglede en smed. Han spurgte, hvem jeg var, og hvad jeg kunne. Da jeg havde fortalt det sagde han, at jeg kunne begynde i morgen kl. 7."

Erik Malberg var gift med Birgit, som var datter af Frederik Hansen, der boede på Sivertsvej. Han var bogholder på værftet, og havde også en mindre fiskekutter. Erik Malberg fortalte, at det var den bedste arbejdsplads, han nogen sinde havde haft, selv om smedeværkstedet, et mindre skur, hvor der blev fyret i kakkellovn, var meget primitivt og der ikke var så meget moderne værktøj. F.eks. manglede hornet på armbolten, og der var ingen ordentlig esse. En dag William Jansen kom ind i smedjen, sagde han til Erik, skal vi ikke have en øl i dag Erik? Jo sagde Erik, og så måtte han af sted efter to øl, for sine egne penge.

# Lønninger 1961

|                     | Udbetalt i løn | Feriepenge | Sygeløn | Skattepligtig |
|---------------------|----------------|------------|---------|---------------|
| Johannes Jensen     | 1238750        | 102059     | 2619    | 1343422       |
| Jens Jensen         | 1074677        | 85443      | 1839    | 1161959       |
| J. Anders Mathiesen | 983715         | 78335      | 1944    | 1063994       |
| Burhard Larsen      | 1095120        | 85808      | 2150    | 1183128       |
| Jens P. Egevig      | 428314         | 30302      | 719     | 459335        |
| Bent E. Nielsen     | 520349         | 38868      | 798     | 560088        |
| Peter Paulsen       | 1257165        | 104834     | 2806    | 1364805       |
| Sivert Petersen     | 43668          | 2838       | 093     | 46599         |
| Viggo Jensen        | 832506         | 70072      | 1772    | 904350        |
| M. Carl Petersen    | 481732         | 38044      | 765     | 520551        |
| Willy Petersen      | 964907         | 86925      | 2134    | 1053966       |
| H. Simonsen         | 135974         | 9038       | 226     | 145238        |
| Erik Møllberg       | 1150388        | 98414      | 2437    | 1251239       |
| Lars Nielsen        | 537375         | 44253      | 763     | 582391        |
| Hemming Nielsen     | 173572         | 15470      | 362     | 189374        |
| Bent Andersen       | 333519         | 16033      | 5511    | 355063        |
| Fert Hansen         | 288172         |            | 8121    | 296240        |
| Hans Erik Johansen  | 190976         |            | 6462    | 197438        |
| Johan Hildvigsen    | 118050         | 7673       |         | 125723        |
| Gronn Erik Klæum    |                |            |         | 90737         |
| Johannes Andersen   | 656461         | 42669      | 1523    | 700653        |
| E. Hansen           |                |            |         | 608137        |
| Harald Christensen  |                |            |         | 322315        |
| Jan Jensen          | 34297          |            |         | 34297         |
| Lars P. Paulsen     | 5528           |            |         | 5528          |
| Jørgen Skinner      | 19227          |            |         | 19227         |
| Lars Petersen       | 20250          |            |         | 20250         |

Lønningsliste fra 1961 med navne på de personer der havde været ansat i 1961 og hvad de havde fået udbetalt i løn, feriepenge, sygeløn og skattepligtig løn. Den er skrevet af Frederik Hansen, som var bogholder. Han boede også i Bredballe på Sivertsvej.





Vinterbillede fra Brønsodde havn. En del af de lokale fiskerbåde har søgt ly i havnen.

Fotografier i dette hæfte er af fotografene Oskar Jensen, Thorkil Petersen og andre.



William Jansens Værft ca.1959. Man ser tydeligt mudderpramme (omtalt på side 14 i årshæftet 2000 af Hans Ustrup) og øverst i højre hjørne Fullings og Clausens sommerhuse.