

# *Bådebyggeriet i Lundby*

af Ole Mortensøn

De fleste tøsingere kender sikkert historien om rekrutten, der på spørgsmålet om, hvor han kom fra, i overensstemmelse med sandheden svarede: Landet og omgående fik en overhaling af kommandersergeanten for at være næsvis. Et bådebyggeri i Lundby midt inde på øen lyder umiddelbart også som en vittighed, når man betænker, hvor mange gode pladser, som findes langs Tåsinges kyster. Ikke desto mindre lå et af Sydfyns mest travle og kendte bådebyggerier et par kilometer fra havet.

Bådebyggeriet i Lundby foregik på matrikel 27a, Lundbyvej 69, og den sidste bådebygger

på stedet hed Jens Emil Jensen med tilnavnet Dyr. Han var født på stedet i 1880 og arbejdede sammen med sin bror, Søren Melchor Jensen, hos faderen. Søren Melchor opgav imidlertid bådebyggeriet og blev i 1915 møller i Bjerreby. Faderen hed Hans Peder Jensen Dyr og var født 1851 i Lundby. Han giftede sig til ejendommen i Lundby, idet Jens' bedstefar, skibstømmer Jens Hansen Dyr, født 1822, ikke havde eget hus eller formue, men arbejdede for andre, velsagtens i Troense. Muligvis drev oldefaderen Hans Lorentzen Dyr, der boede i Nørreskov i et hus ude ved stranden, matr. nr.



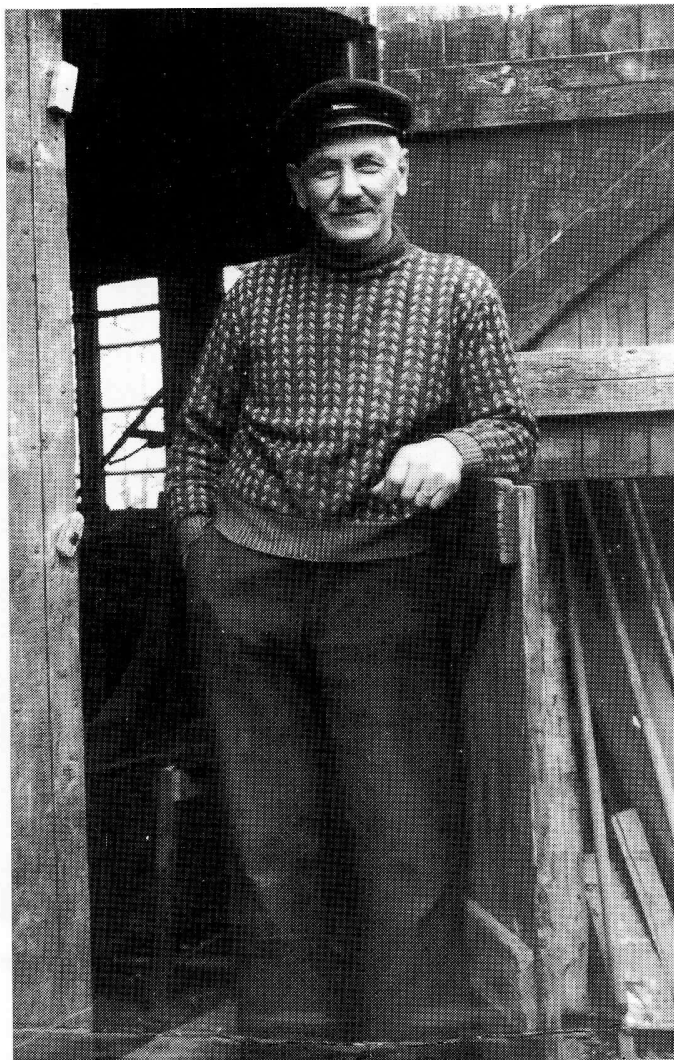
*Hele familien foran ejendommen i Lundby.*

49, også lidt bådebyggeri, skønt hovednæringen angives som fiskeri.

Fire generationer af bådebyggere med navnet Dyr. Hvorfra dette tilnavn stammer vides ikke, men bådebyggerne i Lundby var i hvert fald ikke kendt for at være dyre ej heller dårlige. Tværtimod, rundt omkring på øerne valgte man helst at få bygget sin båd eller pram i Lundby. Fiskerne og øboerne kunne nok vurdere en jolles kvaliteter i forhold til prisen, og i den retning var der sjældent noget at klage på hverken hos Hans Peder eller Jens. Bådebyggeriet blev startet i 1880, og Hans Peder, der en tid havde arbejdet som skibstømrer i Troense, byggede overvejende skibsjoller og skibsbåde. De større sejlskibe, som blev bygget ved Svendborgsund, skulle gerne have et par både og de mindre en jolle. Det gav arbejde til bådebyggerierne.

Som mange andre tøsinger var Hans Peder udvandret til Amerika. Han rejste i 1872, men vendte hjem igen nogle år senere og giftede sig. Ægteparret overtog en lille landbrugsejendom med 4-5 tdr. land, køer og grise. Der blev fortsat drevet landbrug, men bådebyggeriet blev hovederhvervet. Det foregik i et skur bag stuehuset, og i begyndelsen blev alt udført med håndkraft.

Efter århundredskiftet, da sønnerne kunne arbejde med i bådebyggeriet, blev virksomheden udvidet med nye værksteder og maskiner, og nye kunder meldte sig - først og fremmest fiskere, men også folk, som ønskede sig en båd til lystsejlad. I 1910 blev Jens medejer af bådebyggeriet, og efter faderens død i 1928 blev han eneejer. Jens var i 1916 blevet gift med Margrethe Rasmussen, men ægteskabet forblev barnløst. Der var ingen ny generation til at fortsætte virksomheden, og ved Jens' død i 1959 ophørte bådebyggeriet. Til det sidste byggede Jens både, og hans bror måtte færdiggøre en jolle. Maskiner og værktøj blev overtaget af tømrer Otto Stenner, og enken byttede hus med naboen, smed Robert Nielsen og hustru Anna Nielsen. Bådebyggeriets træskure



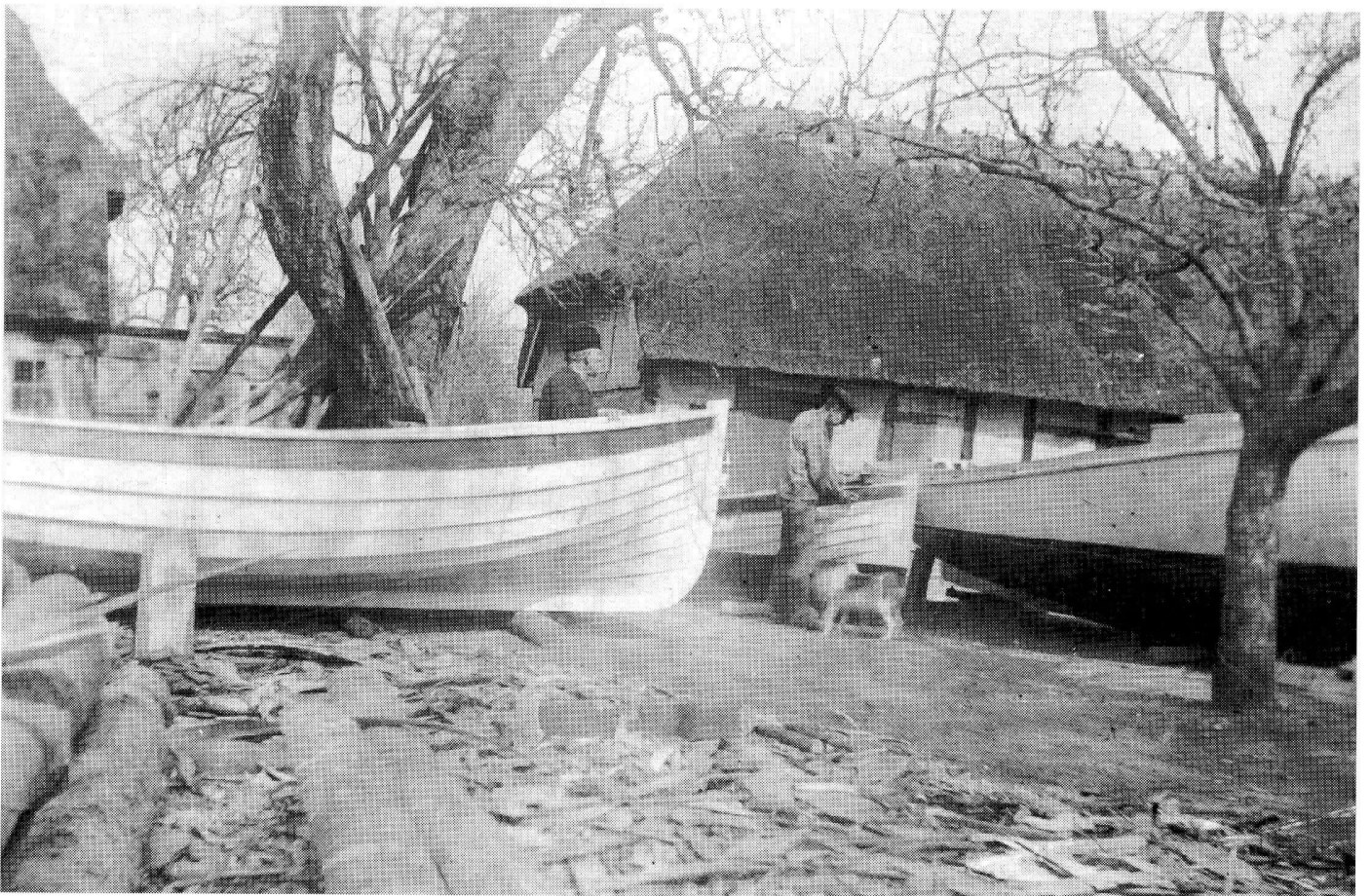
*Bådebygger Jens Emil Jensen (1880-1959).*

blev revet ned. Der findes ikke mange synlige spor af virksomheden og heller ikke mange arkivalier. Lidt er dog tilbage og er gennem broderen Søren Melchors slægt nået frem til Tåsinge Lokalhistoriske Arkiv.

Det er ikke så få fartøjer, som i tidens løb er bygget i Lundby. I Svendborg Amts historie angives tallet 500 for perioden 1880-1930, d.v.s. ca. 10 om året. En bevaret lille notesbog giver forskellige oplysninger. F.eks. om udgifterne 1904, hvoraf det fremgår, at der har været indkøbt smågrise og foder, kartofler og sædekorn til landbruget. Af skatterne var herskabsskatten - d.v.s. huslejen - den største med 75 kr., dernæst kommuneskatten med 32 kr. efterfulgt af tiendeskat 12 kr., statsskat 3 kr og præstetiende 2,50 kr. Avlen på landbruget var 1000 pund rug, 1200 pund blandkorn, 7 tdr.



*Hans Peder Jensen ved en spidsgatter ud for bådebyggeriet.*



*Bådebyggeriet i Lundby 1920 - 2 joller og en motorbåd.*



*Søsætning af motorbåd ved Vindeby i 1921 - det ene billede bærer påskriften: »Da far (Hans Peder Jensen) gik med i vandet«.*



*Vugge bygget til brordatteren Ketty (Taasinge Skipperhjem og Folkemindesamling).*

byg og 3 tdr. kartofler. Et bådebygningsregnskab er også bevaret. Regnskabet over N. P. Hansens båd viser udgifterne til træ til køl, stævne, bjørn, bord, skotter, bundstokke, hækstykke, skandæk, tragt, bjælker, tofte, toldbom, langremme, ruf og bundbrædter. Det har ikke været noget helt lille fartøj med 30 m træ til skandæk - sandsynligvis en drivkvas. Foruden træet måtte indkøbes maling, blanktjære og kultjære, bomuldsværk til dækket, rundjern og stevnjern, nitteplader og kobbersøm. Hertil kom så rør, mastebøjle, timeglasbøjle, rorgaffer. Ialt blev den kalkulerede pris på båden 515 kr., hvoraf 275 var materialer og 240 kr. arbejds løn. At dømme efter diverse priskuranter fra Krøyers Enke samt Bågøe og Riber købtes opskåret træ i Svendborg.

En anden notesbog, som antagelig har tilhørt Søren Melchor, viser, at sønnerne også har

været i arbejde udenøs for at lære faget. Søren Melchor var i lære i Skagen og Frederikssund, mens Jens kom til Nyborg. Samme notesbog fra omkring 1905 giver et glimt af kunderne og bådenes størrelse. F.eks. anføres en jolle til Strynø 17 fod lang, 2 alen dam, løs forpligt, ved siderne to faste, stort bundbrædt i to stykker, 4 egebord, fast tofte agter for dam. Krig for med jern, spygatter, store øselemme, 3 tommer under damdækket. En anden kunde var fisker P. Rasmussen i Strandhuse. Han skulle have en 23 fod lang og 8 fod bred båd med 2 køjer - sikkert en drivkvas, og fisker Rasmussen på Strynø skulle også have en drivkvas 21 fod lang og 7,5 fod bred, kobberklinket og med sprydbøjle. Fisker Andreas Andersen i Bøjden fik bygget en 17 fods damjolle og Jørgen Petersen på Skarø en lille drivkvas på 20 fod og 7 fods bredde med dam, sværd, skot og sejldæk kun i siderne.

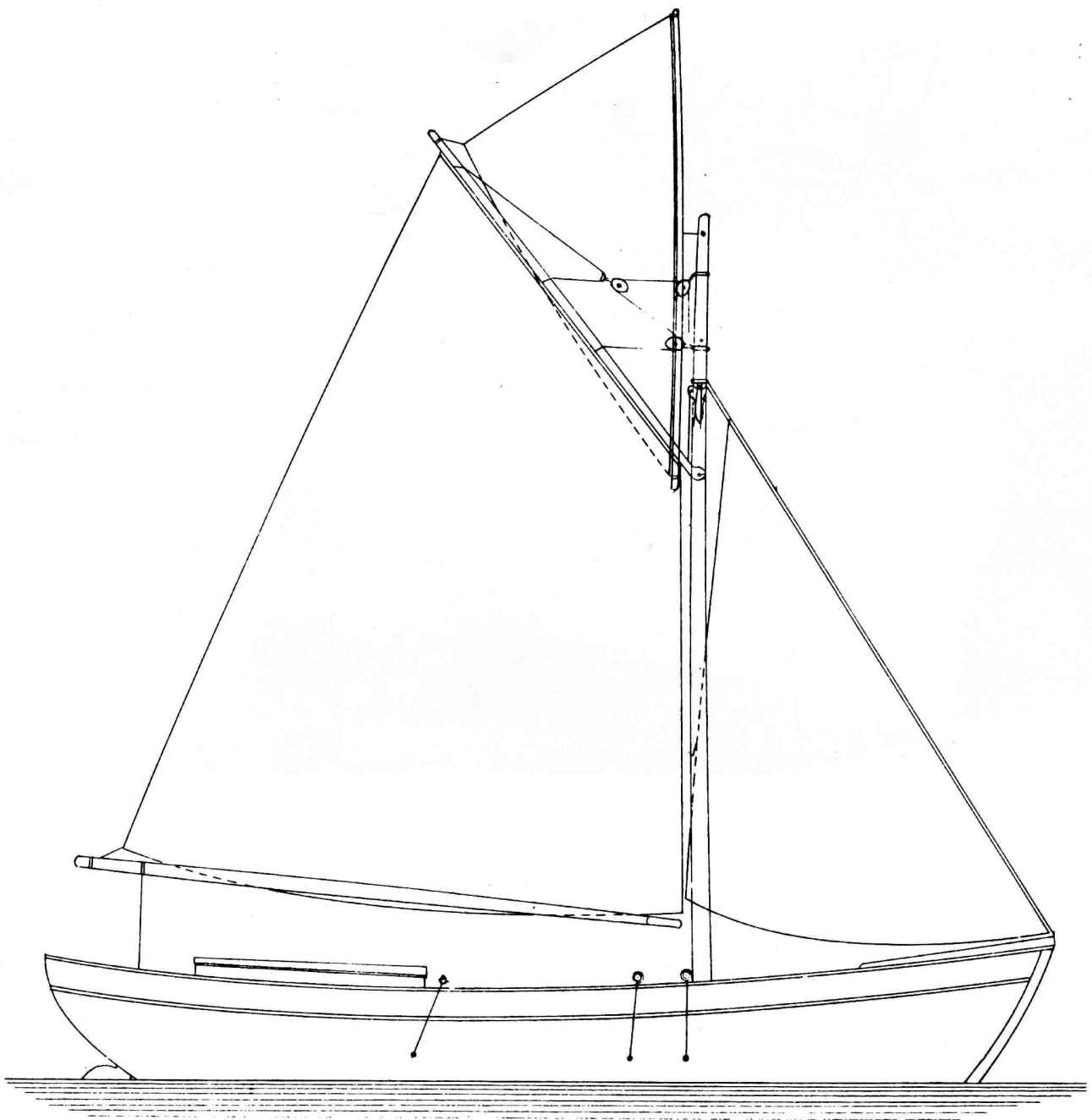


*Motorbåden »Kaia« i Svendborg havn.*

Fiskerne efterspurgte især drivkvaser og damjoller, men skibsbyggerierne var fortsat gode kunder. Værfterne ved Svendborgsund havde travlt i årene før, under og lige efter 1.verdenskrig med bygningen af skonnerter. Øksenberg Skibsbyggeri, drevet af A. Jensen, bestilte jævnligt både til deres nybygninger, og skibsbyggeren og bådebyggeren var på ven-skabelig fod. Hr. H. P. Jensen, gode Ven! skrev A. Jensen i april 1917. Det drejede sig om bygningen af en redningsbåd, idet brugen af sådanne var blevet sørgelig aktuel som følge af krigsforlisene, samt en skibsjolle til en nybygning. Båden skulle være 5 meter lang, 1,75 m. bred og 0,68 m. dyb, mens jollen skulle være 4,60 m. lang, 1,61 m. bred og 0,63 m. dyb, d.v.s. en 16 fods båd og en 15 fods jolle. Båden skulle forsynes med luftkasser, så den blev synkefri. I 1914 havde bådebyggeriet leveret både til nybygningen »Ørnen«. I 1918 skulle der

atter leveres en skibsbåd og en skibsjolle til Øksenberg, hvor de var igang med en 4-mastet skonnert. Der var problemer med at få plads til bådene på dækket p.g.a. master, luger, motorspil, motorkasse, kabys m.v. Det var almindeligt, at bådene blev leveret færdigmalet fra bådebyggeriet. I februar 1924 skrev skibsfører S. Rasmussen, 3-mastet skonnert »Britannia«, vedrørende en ny skibsjolle på 14,9 fod. Skibsføreren ønskede byggeriet fremmet, »saa vi muligen kan faa den med os, naar der engang bliver noget at sejle med«. De lave fragtrater havde på dette tidspunkt fyldt Thurøbund med oplagte skonnerter.

Toldvæsnet fik også bygget joller i Lundby. I december 1919 skrev toldbetjent Hans Rubæk Hansen fra Strynø: »Vi ser af Deres Brevkørt at Baaden er planket op og det er hurtigere end jeg har tænkt mig. Jeg har været på Stranden og taget et par Maal paa to andre

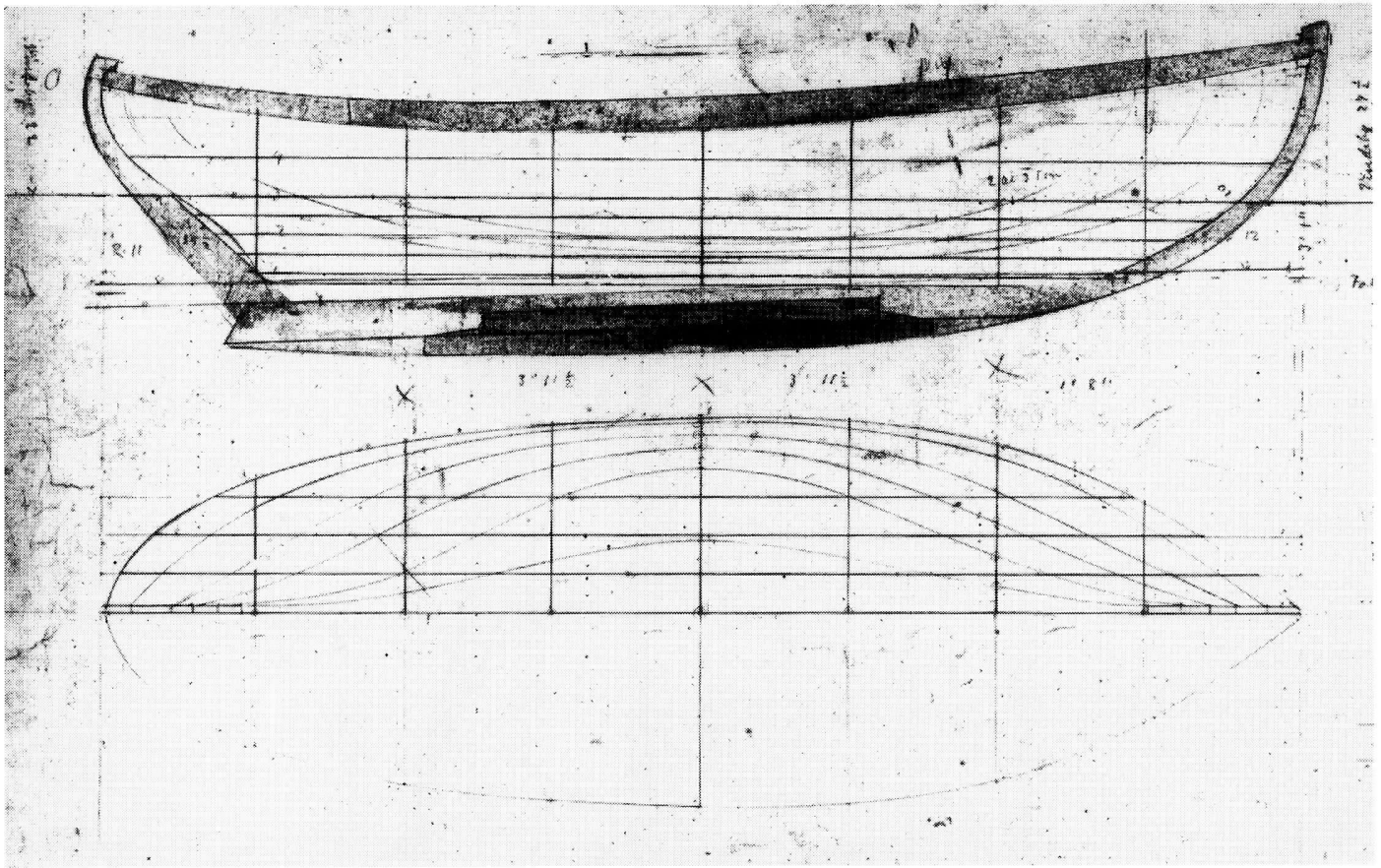


*Tegning af Norsk motorbaad, mærket: Melkor Jensen.*

Baade...« Herefter angives nogle mål på pligter, ruf og kappe, og toldbetjenten afslutter med »her er Is imellem Strynø og Taasing, men saa snart den er væk kommer jeg.«

Mange landmænd på øerne havde en mindre båd. Eksempelvis skrev gårdejer Kristian Sørensen, Løkkeby på Langeland, i maj 1911 til bådebyggeren, at han gerne ville bestille en båd beregnet til at hale på land, stækt bygget. Han ønskede båden bygget færdig til juli, så han kunne komme ud og stange ål om afte-

nen. Det med leveringen var ofte et problem - tidsfristerne var for korte. Hans Peder Jensen måtte da også svare landmanden i Løkkeby, at han havde meget travlt, da han skulle have en kutter færdig, og at han ikke, hvor gerne han end ville, kunne love båden færdig før sidst i juli. Båden blev alligevel bestilt i et nyt brev, og landmanden føjede sine særlige ønsker til: »Der måtte helst være en god Bæreevne. Det kommer ikke saameget an paa Farten og saa maa den ikke være for tung. Jeg vilde ogsaa



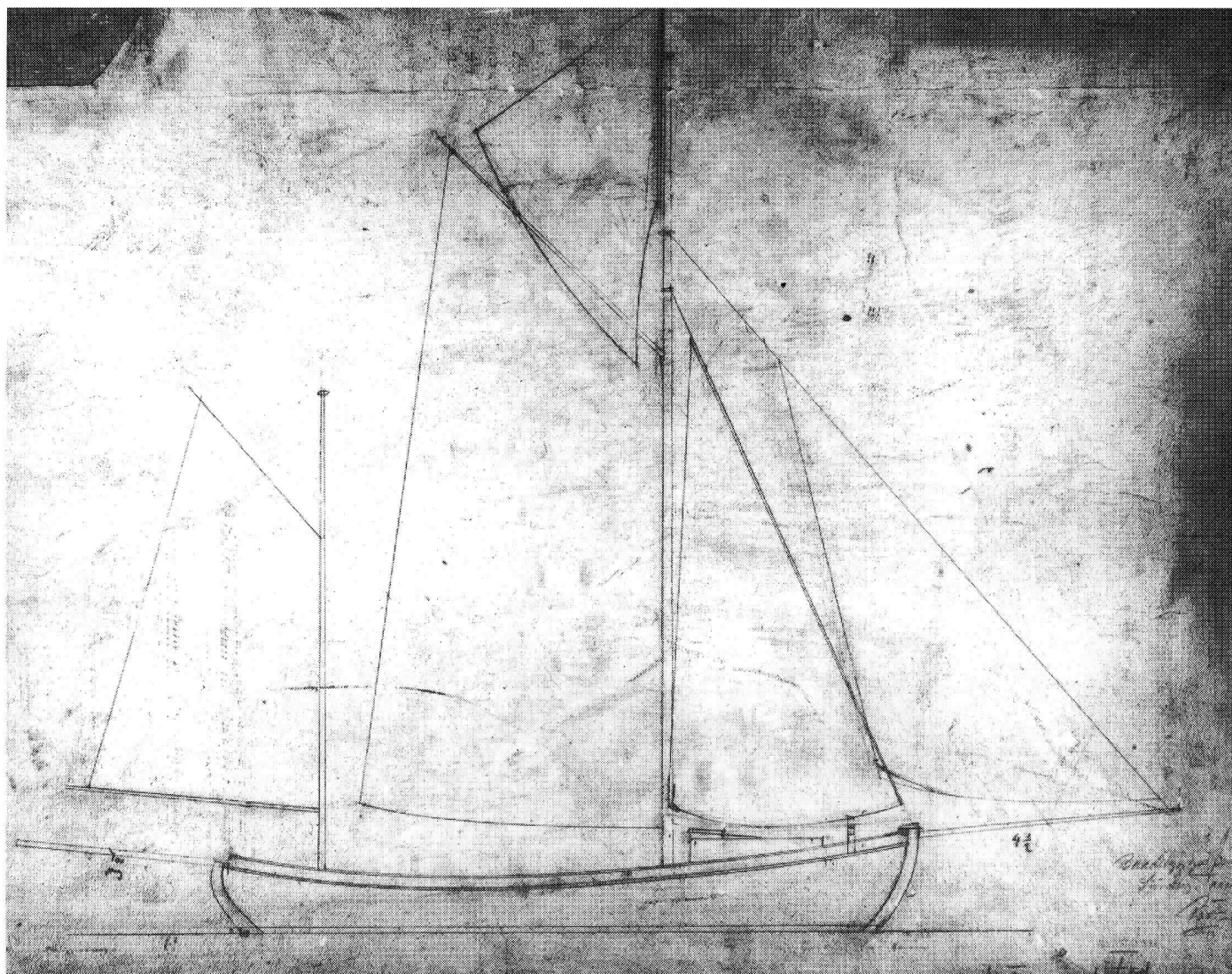
Tegning af smakkejolle til Vindeby-Svendborg færgefart.

nok have et Roer paa den. Det kunne ske, at vi ved Lejlighed kunne bruge en Smakke. Et Par Aarer var det ogsaa rart at faa hos Dem.»

Kunderne ønskede tit, at fartøjet skulle være grundtgående, d.v.s. de skulle kunne flyde på det lave vand, som fandtes omkring Tåsinge og de andre øer syd for Fyn. Til det brug var pramme uovertrufne. En bådfører og fisker på Strynø skrev i januar 1933 et brev, som giver et godt billede af, hvordan man i et brev kunne redegøre for sine ønsker, og hvordan forbindelsen mellem kunde og håndværker ofte havde venskabelig karakter. »Gode Venner! Da det varer saa længe inden I kommer til os maa vi forsøge os ad denne Vej. Prammen skulle jeg helst have midt i Maj Maaned og angaaende Bygningen tænker jeg en som Peter Hansens. Den var jo spejlgattet med en stor Agterpligt, løs men krampet fast, saa den tages ud naar den skal males. Jeg tænker 3 Bord i Højden.

Længden ved du selv, Toften langt fremme med Mastehul, Roegafler af dem som sidder paa siden af Toldbommen. I det hele klejner, saa den kan være let at slæbe på tørt, godt med Spring i Bunden, Sjækkel i Forstævnen, saa den kan slæbe let, da jeg muligvis komme til at flytte med Rejeruserne. Hvis du laver tæt garnering skal den være klejner og med en Øsellem paa det bredeste, men i Siden. Jeg vilde gerne have en Liste rundt om Underkanten på Bordet. Jeg havde tænkt en Egeliste men hvis du synes en 1/2 halvrund galvaniseret er bedre, kan du sætte saadan en i... Du maa gerne kultjære i Bunden, baade Uden- og Indenbords det første Bords Højde, nu er der vist ikke mere, men endelig færdig i god Tid, det er Betingelsen for at faa Pladserne til Ruserne. Vi er ellers ved det gamle, kuns Penge tjener vi ingen af. Naar Dagene bliver lidt længere og Vejret bliver godt kommer I saa? Det venter vi



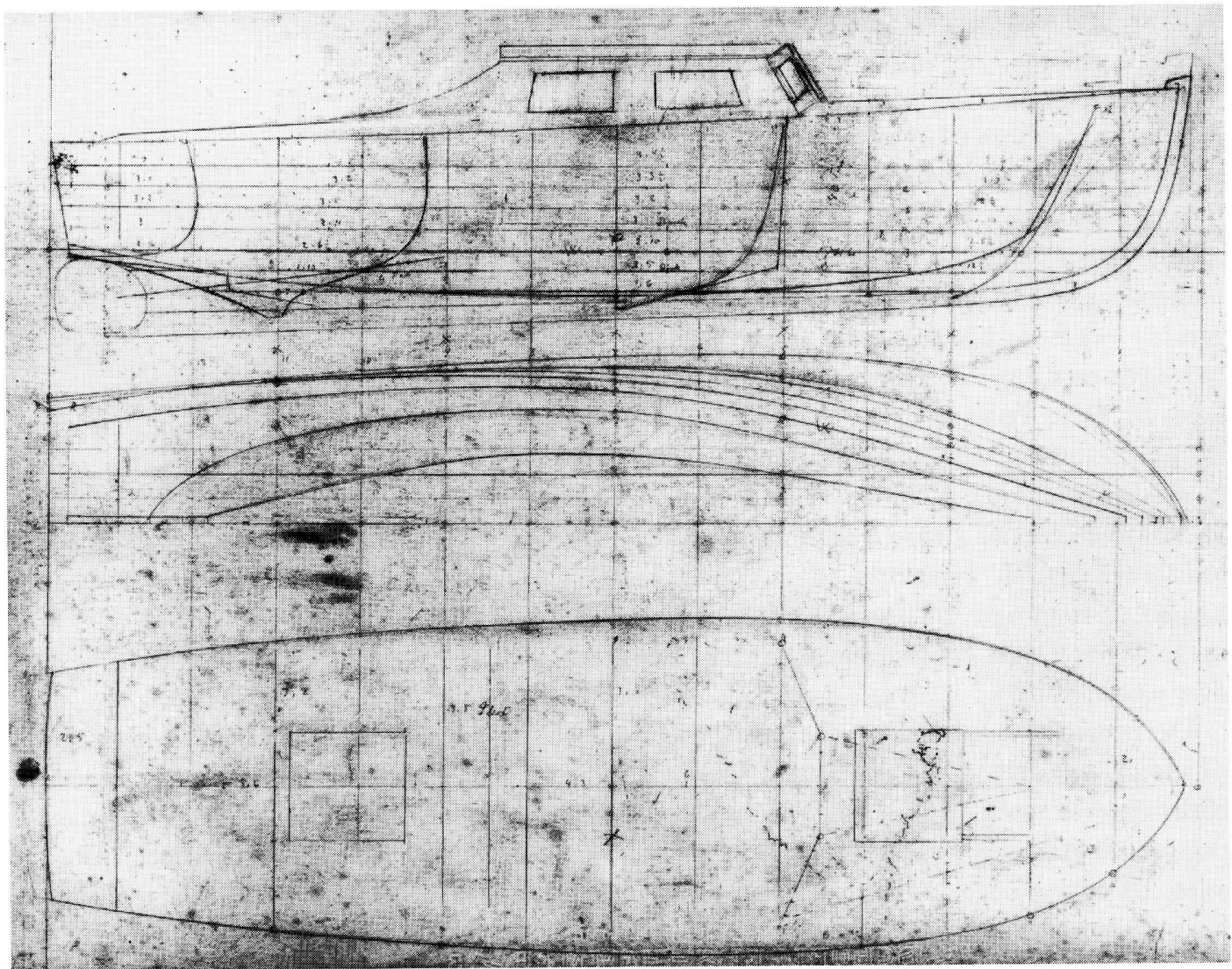


*Tegning af drivkvasse til Nis Ludvig, Frydenborg, Varmark, dateret 4/3 1922. Melkor Jensen.*

i det mindste. Nu har jeg ikke mere denne gang. Det er ved at blive mørkt, men jeg slutter vær I hilset begge fra os. Level. Frederikke og Hans Urbansen.«

Fra 1910 skulle mange af bådene over 20 fod forsynes med motor. Det var etcylindrede petroleumsmotorer. Nybygningerne skulle bygges mere fyldige og med sværere agterstævn, og der skulle bygges et stærkt motorfundament. I 1911 blev en motor fra Vognsgaard og Nielsens Motorfabrik leveret til Lundby Bådebyggeri. Den 3 HK motor skulle installeres i fisker P. Jakobsens båd. Efterhånden gik sejlfartøjerne helt af brug - kun til lystsejls blev der bygget sejlbåde.

Fra bådebyggeriets sidste åringer husker Anna og Robert Nielsen, Lundby Smedie, når en båd skulle fragtes fra værkstedet til søsætning: »Det var en fest, når en båd skulle til stranden. Naboen, Anders Drost, skulle køre. De brugte en stivvogn, en langvogn. Det måtte ikke ske for hurtigt for båden skulle løftes med bismær (donkraft). En gang havde vi to læredrenge inde og hjælpe til, men det duede ikke det gik alt for stærkt for Jens. Lige pludselig stod den oppe på vognen. Sommetider deltog vi i søsætningen. Engang havde han bygget en til møller Nielsen. Den var dæleme flot og blev sat i vandet i Troense. Og Jens han var altid så spændt om den var tæt og som han



*Tegning af motorbåd af seneste type bygget i Lundby.*

kravlede rundt i båden for at se om alt var i orden! Men hans både var altid tætte. Så skulle vi have noget at drikke. Margrethe og vi fik en bajer. Jens drak ikke. Han gik 100% op i sit arbejde. Når han byggede både løb han ofte, når han kogte træet. Han blev kaldt til maden af en klokke. Margrethe slog på skibsklokken«.

Lidt fritidsliv blev der dog også tid til. Bl.a. havde bådebyggeren sin egen motorjolle, som lå for en pæl ved Nørreskov, og med den sejlede han og konen med venner på besøg på øerne. Engang var de afsted til Strynø Kalv, hvor smeden var født. Det blev et skrækkeligt vejr, og de blev alle våde, men godt modtaget på Kalven, hvor de fik tørt tøj. Jens havde også

kunder på Kalven, hvor to af gårdmændene havde Lundby-pramme. Også den ene af de større pramme - mælkeprammen - var fra Lundby. Den havde sænkekøl, og de kunne sætte sejl på den. Øboerne satte en ære i at holde bådene i orden. Ordensmand var bådebyggeren også selv. Den første maj kom der hvidt betræk på hans kasket med den blanke skygge. Men landmand det var han til gengæld ikke. Det var konen, der passede landbruget. Han skulle være ved sit værktøj.

Takket være Poul Fredholm er bevaret en samling af konstruktionstegninger, som han af enken fik til museet. Almindeligvis består en byggetegning af en linietegning set fra siden

samt en linietegning dels forfra og dels agtenfra. Indimellem er der opstalter, som viser fartøjet på vandlinien med mast og sejl. Sommetider er tegnepapiret brugt på begge sider til byggetegning. Uheldigvis er kun få tegninger forsynet med navn på kunden og fartøjet, og ganske få har årstal. De fleste tegninger er fra mellemkrigstiden og 1950-erne - enkelte er gamle - nogle før bådebyggeriets start. Det er tydeligvis tegninger af større fartøjer sandsynligvis fra Hans Peder Jensens og Jens Hansens tid som skibstømrere. Et eksempel på dette er en opklæbet tegning af en 83 fods skønnert på 58 kommercelæster samt en tegning af en 60 fod lang engelsk lystkutter, dateret 1853. Kopier af tegninger fra større værfter findes også. Bagest findes en summarisk fortegnelse over tegningerne.

De bevarede tegninger er sandsynligvis et tilfældigt udvalg, næppe repræsentative for bådebyggeriet, men de giver alligevel et fingerpeg om de fartøjstyper, som blev bygget. Sejljoller til erhvervsbrug udgør én gruppe. De findes dels repræsenteret ved den gamle gængse dobbeltstævnedes *smakkejolle* dels mere specialiserede som vist i tegningen af en smakkejolle til brug for Vindeby-Svendborg overfarten, en spidsgattet jolle forsynet med udvendig ballastkøl af jern eller bly. En anden brugsbådtype - vel nok Øhavets flotteste - er *drivkvaserne*, som er gengivet i en række opstalter. Sejljollen blev erstattet af *motorjoller* med og uden dam. *Prammen* findes kun i et par tegninger, men var et af de mest efterspurgte fartøjer. *Redningsbåden* er også repræsenteret i tegningsmaterialet - bl. a. ved en tegning fra Svendborg Skibsværft, dateret 1920. Endvidere er tegnet et større rofartøj med 6 tofter. I øvrigt byggede Jens Jensen også skibsjoller til Ring Andersen.

Bygningen af *lystbåde* har efter tegningerne at dømme været praktiseret allerede fra århundredskiftet. Der findes tegninger af slanke skrog til sejlføring - sejlkuttere - eksempelvis en tegning af Søren Melchor, »Freja« af



*Drivkvasen »Sara« af Hov under sejl.*

Nyborg dateret 26. juli 1907, men mest dominerende har byggeriet af motorbåde været. De forekommer i flere versioner fra mellemkrigstidens med ruf med køjer og rundt ruftag til 50-ernes med knækket skråt agterspejl og ruf med vinduer og styrehus.

Hvordan er det gået med fartøjerne? Langt de fleste er gået til. Træ har kun en begrænset levetid, men der findes ikke så helt få velbevarede eksemplarer. Lad os her se på bevarede eksemplarer af de forskellige typer. I bådsamlingen på Strynø findes en 12 fods pram, og Bertha Christensen fortæller om anskaffelsen af den: »Vi havde landbrug ude på Korsvejen på Strynø og vi havde en jolle og en pram. Jollen hed »Nøkken«, den var bygget hos bådebyggeren i Lundby. Vi blev gift i 1925 og i de første år havde vi en lille pram som min mand selv havde bygget, men så gik den til og vi fik bygget en ny i Lundby i begyndelsen af 30-erne. Prammen lå nede ved en lille bro. Vi kunne ikke have noget der stak dybt ved broen. Så brugte vi prammen til at stage ud til jollen, der lå for en pæl lidt længere ude. Vi brugte også prammen til ture til Vogterholm og Bondeholm og min mand fiskede lidt. Det var en god pram, der var plads i den, vi kunne

være nogle stykker. Den havde et lille trekantet sejl. Vi samlede æg på holmene og om sommeren måtte vi se til kreaturerne - kvierne - og vi slog hø. Prammen havde vores børn stor fornøjelse af - vi havde bl.a. københavnerbørn, ferie børn og de brugte alle prammen.» Det er værd at notere, at bådene ikke kun var et anliggende for mændene, men i øbokulturen også en del af børnenes og kvindernes verden.

Bådsamlingen på Strynø håber at finde en Lundby-drivkvaser, som kan komme på museum og bevares for eftertiden. Nogle er heldigvis bevaret og sejler i bedste velgående, f.eks. drivkvasen »Sara«, bygget i 1920 og ejet af bl.a. Peter Leth, Hobro. Båden er hjemmehørende i Hov ved Odder. Den blev i sin tid bygget til fisker Nis Ludvig, Gl. Ålbo, og han beholdt den i 30 år. Siden blev den hjemmehørende på Samsø og skiftede ejere jævnligt. De nuværende ejere har den som lystbåd og deltager i diverse regattaer for gamle fartøjer. De holder den gamle båd eksemplarisk.

Et par klinkbyggede motorbåde er endnu i brug i Svendborg havn. Den ene »Ellen« benyttes af Ring Andersens Værft, mens den anden »Kaia« bruges af Svendborg havn. De var oprindeligt bygget til Svendborg-Vindeby overfarten. Motorbådene kunne medtage passagerer og cykler, og der er en kahyt for passagerer agter. Bådene blev brugt ved overfart om natten, når færgen ikke sejlede.

Motorbåde til lystsejlad skulle også findes i Svendborgsundområdet og man kan håbe, at denne artikel får ejere af Lundby-både til at aflægge Tåsinge Lokalhistoriske Arkiv et besøg for at se, om en tegning af deres båd skulle findes og måske medbringende et fotografi af båden til arkivets samling.

Afsluttende er det værd at notere sig, at mindre håndværksprægede virksomheder i den industrialiserede periode bibeholdt den gamle familiebaserede organisationsform. For Lundby Bådebyggeri er det karakteristisk, at glansperioden var i årene før 1.verdenskrig, da faderen og de to sønner var igang. Senere må-

te Jens bygge alene undertiden hjulpet af en mand. Men det var svært at skaffe stabil arbejdskraft - de dygtige folk foretrak skibsværfterne, der gav højere løn. Da Jens ingen sønner havde, gik bådebyggeriet med den opsparede faglige og forretningsmæssige viden til grunde. En lærling var dog udset til måske at overtage virksomheden, men det gik i vasken. Manden viste sig at have nazistiske sympatier og meldte sig til Frikorps Danmark. For øvrigt sang bådebyggerhåndværket efterhånden på sidste vers. Ovre i Rantzausminde var bådebygger Ejvind Henningsen i fuld gang med at afprøve et nyt byggemateriale - glasfiber.

Ole Mortensøn er museumsinspektør ved Langelands Museum, født i København 1947 og uddannet ved Københavns Universitet i historie og etnologi. Forfatter til en lang række bøger specielt om søfart, nu med bopæl på Strynø i den selvejende institution Øhavets Smakkecenter, der bl.a. rummer et museum for gamle både.

Læsere med kendskab til eksistensen af en museumsegnat drivkvaser opfordres til at henvende sig til Smakkecentret.

## Kilder:

Folketællinger for Landet sogn diverse år.  
Svendborg Amts Historie.

Korrespondance, Tåsinge Lokalhistoriske Arkiv.

Tegninger, Tåsinge Lokalhistoriske Arkiv.

Interview med Anna og Robert Nielsen,  
Lundby, 19.6.1995

*Fartøjstegninger fra Lundby Bådebyggeri  
i Tåsinge Lokalhistoriske Arkiv.*

*Indsamlet af Poul Fredholm:*

1 tegning af motorjolle, mærket Drejø, 30 fod,  
brt. 8,37, ca. 1950.

1 tegning af lystsejler med spejl og krum forstævn, udateret, bagsiden af samme: 1 tegning

- af lignende lystsejler, udateret ca. 1920-erne.
- 1 tegning af drivkvasse, opstalt med 1 mast, sejl, målestok, udateret.
- 1 tegning af drivkvasse, opstalt med to master, sejl og bomme, mærket: Nis Ludvig, Frydenborg, Varmark 1/3 1922.
- 1 tegning af lystbåd, dobbeltstævnet jolle, uden år, bagsiden af samme: 1 tegning af smukkejolle, u. år.
- 1 tegning af motorlystbåd med ruf, spejl, kahyt agter, uden år.
- 1 tegning af motorlystbåd med spejl, uden år.
- 1 kopi af tegning af motorlystbåd, længde over stævnene 8,20 m. u. år.
- 1 tegning af skrog i tværsnit, fra teknisk skole?, u.år.
- 1 tegning af motorlystbåd med forruf, spejlgattet, ca. 1950.
- 1 tegning af lille motorbåd med forruf, rundgattet, mellemkrigstiden?
- 1 kopi af tegning af redningsbåd, mærket: A/S Svendborg Skibsværft 1920.
- 1 tegning motorlystbåd med forruf, spejlbygget, mærket: Kimi, ca. 1940.
- 1 tegning motorlystbåd med stort forruf, spejl, pladeror, ca. 1950.
- 1 tegning af robåd/redningsbåd med 6 tofter, uden år.
- 1 tegning af jolle, spejlgattet, mærket lodsjolle Esbjerg.
- 1 tegning af motorlystbåd, lille forruf, spejlgattet ca. 1930.
- 1 tegning af motorlystbåd, spejl og pladeror, uden år.
- 1 kopi af tegning af 14 fods dinghy, dateret 3.5.1940.
- 1 kopi af installationstegning for bådmotor Ideal, Fjellebroen.
- 1 tegning af lille motorlystbåd med krydserhæk, ca. 1955.
- 1 tegning af motorjolle, spidsgattet, ca. 1935.
- 1 tegning af motorbåd, åben uden forruf, spejl, hængt ror, u. år, bagsiden af samme: 1 tegning af pram, mærket: 18 fod, Mommark.
- 1 tegning af motorlystbåd med krydserhæk, pladeror, ca. 1950.
- 1 tegning af motorsejlbåd, hækbygget med konveks stævn, u.år.
- 1 tegning af sejljagt, jagtskrog, ældre tegning formentlig 1880-erne fra H.P. Jensens tid.
- 1 tegning af lystkutter, opstalt, mærket: Freja, og signeret: Nyborg. 26. juli 1907 Melkor Jensen, bagsiden af samme: 1 tegning af motorlystbåd, uden ruf men med fordæk og vandbrædt, spejl og pladeror ca. 1930.
- 1 tegning - kun tværsnit af lystbåd, fra tegneskolen?, u.år.
- 1 tegning af større sejlskib m. spejl, kun tværsnit, tegneskole?, u.år.
- 1 tegning af motorjolle til fiskeri, u.år. ca. 1940.
- 1 tegning med spantesnit med målestok, tegneskole?, u.år.
- 1 tegning tyndt papir af skonnert, mærket: Skonnert som er drægtig 58 kommercelæster, 83 fod.
- 1 tegning af master og rundholter til sejlskib, u.år sandsynligvis fra ca. 1900.
- 1 tegning af jagtskrog, u. år, før 1900.
- 1 tegning af spidsgattet sejljolle u. år, sammes bagside: 1 tegning af motorjolle med dam, u. år.
- 1 tegning af jagtskrog, u.år men før 1900.
- 1 tegning af pram, spidsgattet, u.år sammes bagside: 1 tegning af motorbåd med krydser-spejl u. år.
- 1 tegning opklæbet, opstalt, skonnert med enkelt råsejl, gammel ca. 1850.
- 1 tegning, opklæbet, opstalt, tomastet motorsejlbåd, mærket: Norsk motorbaad og signeret Melkor Jensen.

1 tegning, opklæbet, opstalt, drivkvase, sign.: Melkor Jensen og påskrevet bagsiden: Til Nis Ludvig, Frydenborg, Varmark 4/3 1922.

1 kopi af tegning, opklæbet, opstalt, sænkekølsjolle, 1 mast.

1 tegning, opklæbet, opstalt af lystbåd, en yawl, u. år.

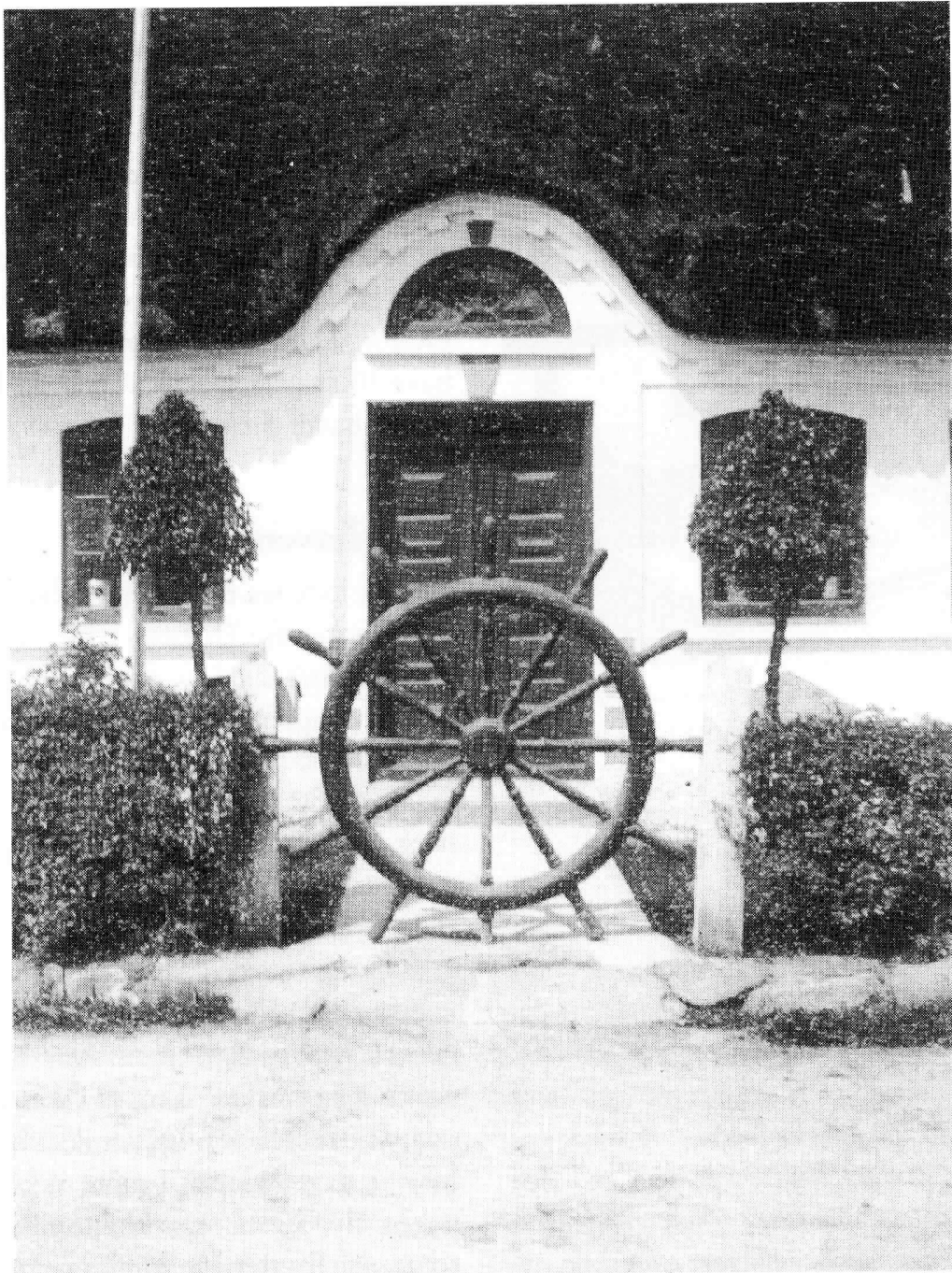
1 tegning, opklæbet, opstalt af en lystkutter, sikkert engelsk, mærket 60 fod og 1853.

1 tegning, opklæbet, opstalt af tomastet lystkutter, hækbygget, uden maskine ca. 1920.

1 tegning, opklæbet, tværsnit af lystbåd med aptering, u. år.

1 tegning, opklæbet, smakkejolle, mærket smakkejolle til Vindeby-Svendborg færgefart, u. år.

1 kopi af tegning, opklæbet, af motorfægebåd til Vindeby-Svendborg færgeri.



*Huset i Lundby med den særprægede havelåge.*