

ERINDRINGER FRA RASMUS MØLLERS VÆRFT I FÅBORG I 1890'ERNE

Af

VALDEMAR JØRGENSEN

1880 blev jeg født i Fåborg, hvor min far var isenkræmmer. Jeg tog realeksamen 1896 og kom så i lære hos gamle *Rasmus Møller* på hans træskibsværft i Fåborg. Hans søn, *Rasmus Møller (jun.)*, som kun var få måneder ældre end jeg, var min skolekammerat og hørte hele livet igennem til mine bedste venner. Vi begyndte begge på samme tid som lærlinge hos hans fader. I slutningen af 1899 var vi udlært efter en meget kort læretid og fik vort svendebrev, hvorpå Rasmus Møller tog til Antwerpen og jeg til Greenock i Skotland for at uddanne os videre.

Gamle Rasmus Møller kom som ganske ung i lære hjemme hos sin far i Troense på dennes skibsbyggeri. Efter at være udlært tog han til Aberdeen, hvor han opholdt sig i nogen tid på et træskibsværft. Derefter var han kortere tid på Orlogsværftet i København, og 23 år gammel startede han så sin egen virksomhed i Fåborg 1868. En stor hjælp var det for ham fra begyndelsen, at en skibsreder *Storm* i Fåborg lod alt sit arbejde lave hos ham. Storm, der havde flere kornlofter i byen, sejlede med sin egen jagt kornvarer til Eckernförde og Slesvig og vendte tilbage med mursten. Han var en velstående mand, og han blev senere Rasmus Møllers svigerfar.

Rasmus Møller var en såre samvittighedsfuld mand, ja man kan næsten sige, at han lavede sit arbejde for godt, idet han f. eks. gjorde tømmeret sværere end nødvendigt. Dæksplankerne ville jo blive slidt, sagde han, og derfor lavede han dem $\frac{1}{2}$ tomme tykkere end vanligt. Hver morgen kl. 6 mødte han op på pladsen, og det blev han ved med til sine gamle dage, da sygdommen bandt ham til sengen. Han var meget dygtig og aner-



Ungdomsportræt af senere underdirektør ved Helsingør Skibsværft
Valdemar Jørgensen (1880–1958), som her fortæller sine erindringer.

– Fot. M. Mikkelsen, Fåborg.

kendt inden for sit fag. 1886–87 byggede han for egen regning barkentinen „Hans“ på 244 tons for at beskæftige sine folk. Der var ingen købere til den med det samme, så den stod temmelig længe på beddingen, indtil den blev solgt. Konstruktions-tegningerne til den sendte han til verdensudstillingen 1889 i Paris, hvor den opnåede hæderlig omtale, – en ganske ærefuld opmuntring for en dansk provinsskibsbygger.

Møller var meget driftig og hørte gennem mange år til byens spidser. Han sad således en lang tid i byrådet som konservativt medlem, og han var med i forskellige bestyrelser. En tidlang havde han hele seks både, som fiskede sild, de såkaldte *Kieler Sprotten*, om efteråret. Sildene blev sendt pr. dampskib til Eckernförde, hvor de blev solgt.

Noget af det første han gjorde, da han startede værftet, var at plante de endnu stående piletræer omkring det indhegnede stykke af pladsen, især for at skabe skygge for solen, når der var udlagt træ, men desuden også af æstetiske hensyn. Der var

hyggeligt og kønt på værftet. Fåborg-maleren *Peter Hansen*, en af „fynboerne“ i dansk malerkunst, har også malet flere smukke billeder derfra.

Egetræet til skibsbyggeriet blev som regel hentet fra skovene under herregården *Egeskov* ved Kværndrup. Noget købte mester fra skovrideren på Egeskov, andet på skovauktioner, men en del blev også købt på roden. Rasmus Møller jun. og jeg blev ofte sat til at hente det, og vi kørte op med en hestetrukken kævlevogn, en af dem med hjulstel og kæder. Det var et ordentligt slæb at transportere kævlerne gennem skoven og læsse dem. Hestene måtte slæbe dem, og ved hjælp af donkrafte blev de løftet på vognen. Undertiden blev hele arbejdsstyrken udkommanderet – det var især om vinteren – og så måtte alle mand slæbe stammer op på vejen, hugge dem til og læsse dem op. Det var hårdt arbejde og kunne godt tage et par dage.

Træet var ikke altid af bedste kvalitet, hvad der ærgrede Møller, som altid kun ville bruge det bedste i materialer. Jeg husker engang at Rasmus Møller jun. og jeg skulle afhente træ ved Egeskov, men da vi så at det slet ikke kunne bruges, fældede vi simpelthen et andet træ i stedet og kom hjem med det. Mester lavede et farligt postyr, da vi fortalte det, og var så ærlig straks at meddele det til skovrideren.

Prisen for træ var billig efter vore forhold. Jeg kan f. eks. erindre, at vi syntes det var vældigt dyrt, da vi engang fik noget egetræ til én krone pr. kubikfod.

Træet blev i reglen straks skåret op og brugt, ellers blev det alt for hårdt at arbejde i.

Når en reder eller skipper bestilte et skib, angav han gerne, hvor stor tonnage det skulle have. Rasmus Møller lavede derpå en tegning til skibet med de dimensioner, han havde på fornemmelsen ville passe; ud fra tegningen blev den nøjagtige tonnage så beregnet, og hvis skibet nu viste sig at være konstrueret for stort eller for lille, forandrede han blot skalaen, så det kom til at stemme. I regelen passede tegningen nogenlunde. I det hele taget arbejdede Møller – som forøvrigt også andre skibsbyggere – ofte „på fornemmelsen“. Når vandlinjen f. eks. skulle sættes, stod han med en passer og målte, hvorpå han sagde: *Dér er*



Ungdomsportræt af skibsbygmester *Rasmus Møller junior* (1879–1955). –
Fot. M. Mikkelsen, Fåborg.

vandlinjen! og viste dens placering. Han kunne ikke forklare hvordan, men det passede altid forbløffende nøje.

Til sine konstruktionstegninger brugte han skabeloner, af hvilke han ejede flere sæt. Det ældste gik tilbage til 1817 og var mærket RM (det stammede formentlig fra hans bedstefader, Rasmus Hansen Møller (1786–1837)), det andet var dateret 1860, og det tredje havde intet årstal, men var betegnet R. Møller. Disse skabeloner er senere blevet foræret til Handels- og Søfartsmuseet. På Orlogsværftet lavede man disse praktiske sæt, hvoraf flere øjensynlig blev eksporteret. Da jeg senere arbejdede som skibskonstruktør på værftet i Quincy i Amerika, opdagede jeg, at de dér brugte samme slags skabeloner; de kaldtes ovenikøbet *Copenhagen Suit* eller *Sweepers*. Endda den bekendte S-formede skabelon, der bærer kælenavnet *Peter Læk*, og som efter sigende skal være opfundet af en dansker med samme navn, gik dér under denne betegnelse.

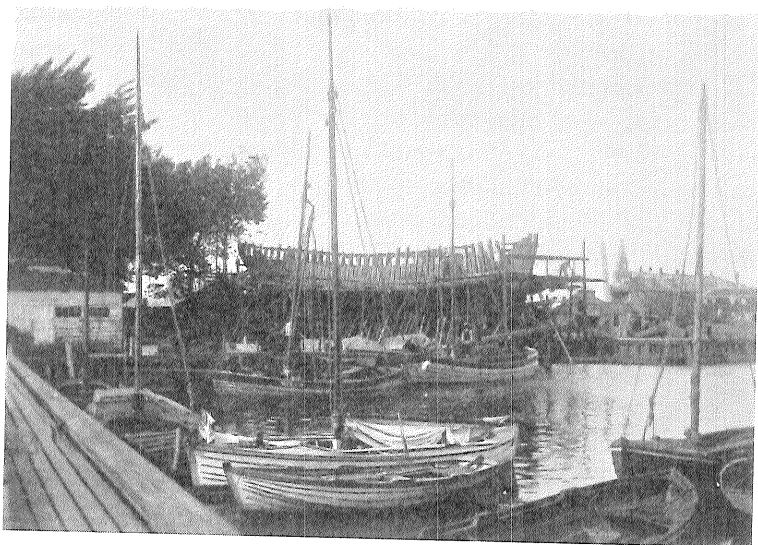
Det kan sikkert have sin interesse kort at ridse arbejdsgangen i

skibsbyggeriet, som jeg lærte det i Fåborg, op. Det var selvfølgelig ikke anderledes end træskibsbyggeriet andre steder.

Først blev kølen lagt og forstævnen rejst. For at træet ikke skulle sprække i solen kalkede man både kølen og stævnen. Skibene byggedes altid med forstævnen mod vandet. Agten for kølen, for enden af beddingen, blev planen slået af. Der lavedes skabeloner til spanterne af tyndt træ og disse blev lagt på tømret, som blev hugget groft til derefter. Spantet blev derpå lagt op på planen på klodser og blev hugget til v. hj. af et lod, så det fik faconen; sektionerne blev derefter samlet og en lægte sat tværs over toppen for at holde sammen på spantet, der så kørtes ned ad kølen og hejstes på plads. Det blev rettet til efter et lod, fastgjort på midten af lægten, så det stod lige, og fik en støtte under hver side. Efterhånden som spanterne rejstes sattes senterne på. Derefter blev spanterne slettet af med skarøksen, og en ri sattes på for at man kunne se, om siden var jævn. Alle spanterne var af egetræ, og træet var som sagt ikke tørt, da det ellers ville være for hårdt at arbejde i.

Tømmeret blev skåret på savværket, der lå uden for værftet, overfor dette på modsat side af vejen, – den eneste maskine vi havde på det tidspunkt var en boltesaks. Det første arbejde om morgenen var, at alle mand blev sendt med trækvogn hen efter de savede planker og i stedet for bragte uopskåret træ derhen. Alle planker blev skåret med langtømmersav.

Så blev fartøjet oplanket; i bunden kom der bøgeplanker, over vandlinjen egeplanker. I den tid jeg lærte på værftet var svedekisten anbragt på savværket og ikke på selve pladsen, hvad der var noget besværligt. De varme planker måtte bæres på skuldrene derfra og over til nybygningen, der skulle klædes op. Det var yderst ubehageligt, for plankerne var ikke bare tunge, men de brændte godt igennem tøjet. Vi prøvede at skåne skulderen ved at lægge huen imellem, men det var langtfra tilstrækkeligt. Efter kogningen i svedekisten var planken blød som smør og kunne formes og bøjes efter skrogets form; det varede omkring en halv time inden den mistede sin plastiske evne og blev hård igen. Når den stivnede, beholdt den den form, den havde fået i blød tilstand.



Fåborg træskibsværft, set fra Munkholm mole 1910. På beddingen opspantet skib. – Fot. Rasmus Møller jun.

Når planken var lagt på udenbords, blev trænegler samt bolte med klinker indvendig sat i. Spanterne blev også afslettet indvendig, så alt var jævnt til påsætningen af garneringen. Så blev dæksbjælkerne lagt, skandæk, lugekarme o. s. v. sattes i, og så kom den store dag, da der skulle lægges dæk. Til dette skulle det være tørvejr. Når dæksplankerne var lagt, høvledes de på oversiden; de var allerede før de blev lagt høvlet på undersiden. Derefter skulle dækket kalfatres, og til dette skulle det også være tørt vejr, helst en fin dag. Et bestemt stykke blev målt ud til hver mand, – der var ca. 10 mand i arbejde dermed. For at de ikke skulle drikke koldt vand og øl fik de en spand vand med rom i til at lække sig på. Arbejdet skulle helst være færdigt på én dag.

Ved den udenbords kalfatring fik også hver mand et stykke at fuldføre. For at øve mig fik jeg altid et stykke, hvor jeg hverken kunne stå eller ligge ned, hvad der var meget ubekvemt.

Halvdækkene blev nu lagt, og riggen blev ofte sat op før afløbningen. En bestemt mand havde i forvejen fået målene og

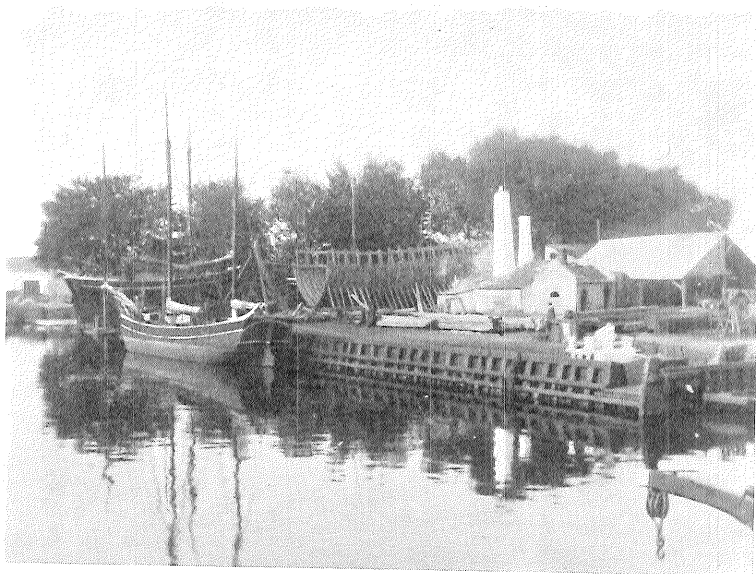
dimensionerne på master og rundholter opgivet, og han stod og lavede det hele til rette.

Inden søsætningen skulle skibet måles. Det foregik på den måde, at den stedlige toldkontrollør mødte op med en toldbetjent. Han fik sat en lænestol ned i lasterummet, og her sad han nu og dirigerede, mens toldbetjenten og et par mand fra værftet tog de nødvendige mål. Når han var færdig med det ene rum, blev stolen flyttet ind i det næste. Det var festligt at se ham sidde og vride og vende sig i stolen, mens målingen fandt sted. Dette arbejde kunne godt tage en hel dag. Når målingen var overstået, udstedte toldkontrolløren skibets målebrev. Man kendte ikke skibstilsyn dengang som nu.

For at prøve om skroget var tæt lånte man byens brandsprøjte fra sprøjtehuset. Fire skibstømrere løb i trav med den ned ad gaden, så folk troede der var ildebrand og nysgerrigt fulgte med, indtil de opdagede, at tømrerne blot stak ind i en be-
værtning undervejs og fik sig en tevandsknægt, mens de morede sig over postyret. Skibet blev sprøjtet indvendig på klædnin-
gen for at man kunne fastslå at det var tæt, og det var det nu altid.

Flere gange hændte det, at der blev højvande i havnen, så vandet steg op over pladsen. Alt tømmeret flød så rundt, og det kunne tage os flere dage at bringe orden i forvirringen. Meget værre var det dog, at højvandet ville kunne løfte skibene, når de stod opklædte på beddingen, så de nemt kunne vælte, og derfor kunne det af og til ske, at vi i kritiske situationer blev kommanderet ud midt om natten for at bore hul i den lavere stående forstævn, lige over kølen, så vandet kunne løbe ind og skroget ikke risikerede at blive løftet. Hullerne var ikke større end en trænagles diameter, og senere når faren var overstået blev de lukket med en træprop.

Før afløbningen blev der bygget løbetøj; man lagde en bjælke (12 × 12 tommer) på hver side af skroget, samt enkelte korte slisker (3 fod lange) under kølen. Bjælkesiden blev smurt med tælle. Agter rejstes en buk, som stod skråt; en surring mellem bukken og en rorløkke holdt skibet, så det ikke løb før tiden. Når alt var klart blev kølklodserne hugget væk, så skroget hvi-



Fåborg træskibsværft set fra havnekajen (omtr. 1908), med skibe på bedding og med beghus, smedje og tørrelade. –

Foto på Fåborg byhistoriske Arkiv.

lede på sliskerne, mens de to bjælker på siderne hindrede skibet i at vælte. Mester huggede så med sin skarøkse surringen over; det skulle være med et lige hug, og jeg husker, at jeg da jeg efter at have læst i København kom på værftet, nød den ære at føre hugget ved en sådan lejlighed. Skibstømmerne var dog skeptiske og løb straks til for at se, om jeg kunne hugge lige, hvad jeg heldigvis havde gjort. – Tampene fra den således kappede surring tog tømmerne; de kunne bruge dem til deres værktøjskasser, hvor de lige passede som håndgreb.

Og så gled skibet ud med forstævnen først, modsat søsætning af store skibe i senere tid. Under bovsprydet var et anker fastgjort, og en tømmer, der sad overskrævs på sprydet, kappede bændslet, når skibet var kommet i vandet. Ankeret tog da straks bunden og bremsede skibets fart. Store egeklodser blev slæbt med i kættinger og tog også noget af farten. Hvis der skulle bygges et nyt skib på samme bedding straks efter, lod man også det

afløbende skib slæbe kølen til nybygningen på plads, hvad der dels bremsede skibet, dels var ganske praktisk.

Alle byens drenge fik lov til at opholde sig på dækket, når søsætningen fandt sted, og det var selvsagt en stor oplevelse. Hurraråbene lød, når sejlbugen, der dækkede navnebrætterne, blev fjernet og navnevimplen blev udslået, så man så skibets navn, som efter gammel skik var blevet hemmeligholdt indtil da. Løb skibet ikke af med fuld rig, var der sat forlorne master i, og fra disse vajede flagene. Man kendte ikke dåb med champagneflaske og gudmoder.

I anledning af festen holdt skibsbygmestren en middag for skibets ejer, og alle tømrerne blev inviteret hen på en havnebeværtning, hvor menuen lød på forlorn skildpadde med øl og snaps, samt fine cigarer (à 3 øre stykket). Bagefter kom punchebollerne på bordet, og der blev både holdt vittige taler og sunget sange, hvoraf en del var meget bramfri.

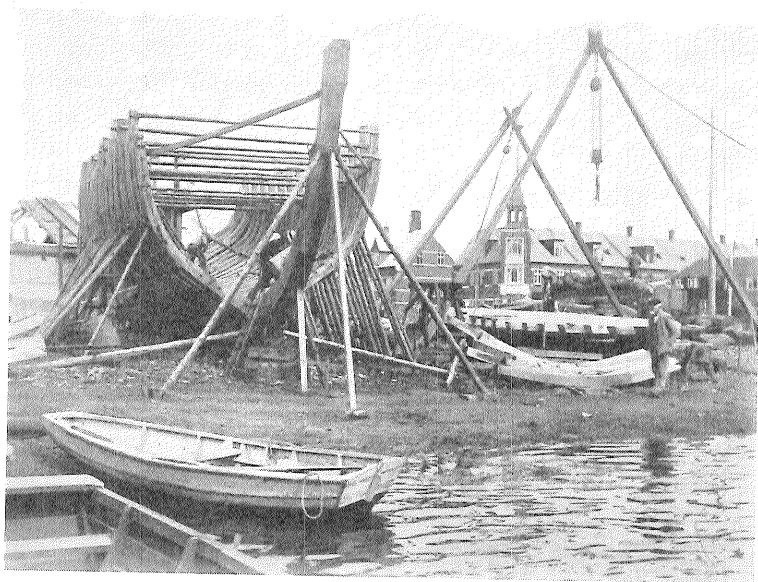
Under masterne blev der lagt mønter, som skik var; man mente, de sikrede skibet held og lykke.

Sædvanligvis kom der en riggermester fra Marstal for at rigge skibet til; han havde et par mand med, og de brugte kun få dage til arbejdet. Undertiden blev skibene allerede tilrigget mens de stod på beddingen. Tovværket købte Møller selv hjem; det var prima russisk hampetov.

Alt smedearbejdet blev lavet hos en smed i byen, men det blev samlet på værftet. Man foretog også selv galvaniseringen. Jerndelene blev rensed i syre og derpå dyppet i en gryde med flydende zink. Man samlede gerne sammen, så man havde til en dags arbejde hermed. Jerndelene til spillene blev fremstillet hos jernstøber Jensen, som havde sit jernstøberi ved Lagonis Minde. Trædelene blev lavet på værftet.

Ankrene blev leveret fra København.

Sejlmagerarbejdet blev udført hos den stedlige sejlmager. Først var det sejlmager Nielsen, der var svensk konsul, og senere kom sejlmager Mogensen. Der blev brugt solidt russisk hampesejldug til sejlene. Til hvert skib hørte følgende flag: nationalitetsflag, navnestander og et sæt signalflag. Også disse leveredes af sejlmageren.



Fåborg træskibsværft o. 1912. På beddingen et delvis opspantet skib. –
Foto på Fåborg byhist. Arkiv.

Instrumenterne – kompasser, log, kikkert o. s. v. – blev købt hos en skibsprovianteringshandler i København. Loddet lavede værftet dog selv, og søkort måtte køberen selv sørge for.

Lanternerne var prøvet på Orlogsværftet og blev indkøbt i København; de almindelige lamper til belysningen ombord – det var petroleumslamper – skaffedes fra en isenkræmmer i Fåborg.

Komfuret i kabyssen leveredes af jernstøberiet i byen, mens køkkengrejene måtte købes af rederen selv.

Skibsbådene blev bygget af en betroet mand på pladsen, den samme, der ind imellem lavede rundholter; han havde sit eget lille værksted på selve pladsen.

En snedker på værftet lavede en halvmodel af hvert skib, beregnet til at hænge op på kontoret til pynt, for nogen praktisk betydning havde disse modeller ikke, idet man ikke brugte dem til at måle efter. Alt snedkerarbejde på skibet blev ligeledes

lavet af ham ; han havde sit eget snedkeri hjemme hos sig selv, hvor han fik lov til at arbejde. Apteringen var meget simpel og var praktisk talt ens for alle skibe ; man brugte dertil fyrretræ, som blev malet over. En stedlig maler i byen foretog alt malerarbejde ombord.

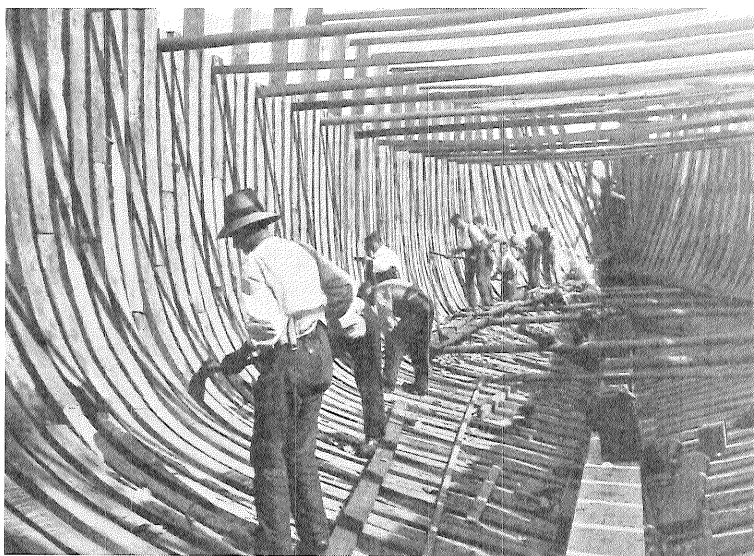
Det var kun meget få skibe, der blev kobberforhudet, væsentligt kun statens skibe. Kobberet var dyrt. De ganske tynde plader blev tilklippet og bukket, mens man lagde dem på. Kobbersømene havde man i en pose på maven ; man klippede dem til med en saks og slog dem i pladen. Underkanten af pladen blev klippet jævnt af.

Arbejdstiden var lang dengang. Arbejdet begyndte kl. 6 om morgenen, og de der kom udefra, f. eks. fra Svanninge eller andre landsbyer i omegnen, måtte stå endnu tidligere op. En af tømrerne, „Per Kortemand“, boede $\frac{1}{2}$ mil på den anden side fjorden i Bjernemark (Horne sogn), og han måtte ro ind hver morgen uanset hvordan vejret var, og tilbage hver aften. De fleste boede dog i Fåborg, hvor de havde deres små huse mod vest eller øst i byen.

Der blev arbejdet til sent på dagen. Folkene var timelønnede, og lønnen var lille efter vore forhold, nemlig omkr. 25–27 øre i timen. Sjakbajserne, snedkeren og rundholtmanden fik et par øre mere end de andre. Riggerne fik derimod en fast betaling for deres arbejde, når de kom fra Marstal, og maleren havde malerarbejdet i entreprise.

Der var egentlig ingen arbejdsmænd på værftet, så alle måtte være med til det hele, uanset deres faglige uddannelse. Tit kunne forøvrigt skipperne selv gå og pusle, når de fik bygget småskibe, smøre dem med carbolineum, lave lidt af træværket o. s. v.

Lønnen må ses på baggrund af de almindelige indtjeningsmuligheder og priser dengang. Rasmus Møller byggede 1894 en skonnert „Concordia“ til et partsrederi i Troense ; føreren, kaptajn *C. P. Henriksen*, Turø, ejede selv $\frac{3}{48}$ parter i skibet. Det sejlede på New Foundland, hvorfra det gik med fisk til Spanien. Skibet var nødtørftigt bemanded, nemlig foruden kaptajnen kun med en styrmand, en matros og en dreng. Alligevel var kap-



Skibstømrere i gang med afsletning af spantetømret. Fåborg træskibsværft.
 – Foto på Fåborg byhist. Arkiv.

tajnens fortjeneste pr. år kun omkr. 3.000 kroner, men det var han vældig tilfreds med.

Til skibstømrernes løn hørte også, at de fik lov til at samle spåner og andet træaffald på pladsen. Når det blev fyraften, fik de travlt med at fylde deres sække og trille dem hjem på trækvognene som et godt tilskud til brændslet. Var der ikke noget at bestille på værftet, blev de dog ikke straks afskedigede derfor. Mester sørgede i de sløje tider for dem; de blev f. eks. sat til at rydde op på pladsen, eller de kunne i en snæver vending blive sendt hjem for at grave hans have.

Når folkene blev gift, hjalp mester dem gerne med et lån, så de kunne købe et lille hus. De fleste havde deres eget hus med have til; den måtte de passe, når det var fyraften, men den gav dem også gratis kartofler, grøntsager, frugt o. s. v. Om søndagen blev vejen foran huset revet omhyggeligt og fint. Hjemmene blev også holdt propert og net. Der var blomster i vinduerne, og der var solide og pæne møbler. På væggene hang der tit

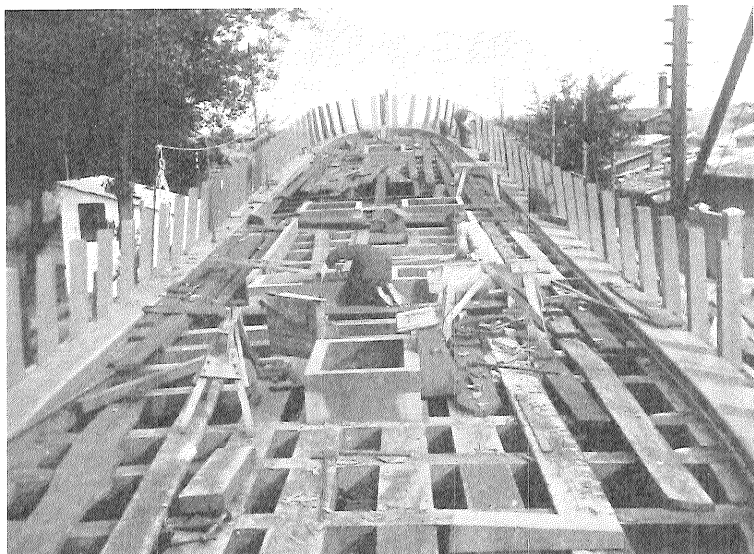
rædselsfulde billeder, men på den anden side påvirkede de mange fynske kunstnere, der boede i byen, smagen, så man forbavsedes over hvor gode ting man lejlighedsvis kunne finde hos jævne mennesker.

Børnene blev selvfølgelig også holdt nydeligt. Den omtalte mand der lavede rundholter drev det endda så vidt, at en af hans sønner blev præst. Man kan på ingen måde sige, at det hele bar præg af fattigdom trods de beskedne lønninger. Man var nøjsom og stillede ikke store krav. Selv mester, der boede meget fornemt i en stor villa med udsigt over søen og med de skønneste mahognimøbler og værdigenstande, sparede, hvor spares kunne. Således fortælles, at skipper Hansen, hvis søn forøvrigt blev professor, under sine rejser som fører af skonnerten „Elise“ af Fåborg (bygget 1879) fangede makreller til mester; der var jo muligheder for dette, da farten ikke var så stor. Fra værftet havde han fået egetræshuggespåner med, og i røgen af disse blev makrellerne røget ombord.

Folkene fortsatte med at arbejde, indtil de blev så gamle, at de ikke kunne mere. Der herskede jævntilfredshed, og folkene befandt sig vel ved de patriarkalske tilstande. Mester selv syntes heller ikke, at der var nogen brug for fagforeningerne, som langsomt begyndte at røre på sig i 1890'erne, og holdt dem borte fra sin virksomhed. Han var som sagt konservativt byrådsmedlem og ville selv bestemme over sine folk og sit værft. Senere, efter århundredskiftet, kunne han ikke holde de nye tiders organisationskrav og politiske ideer ude.

Der var sjældent ret mange lærlinge på værftet ad gangen. Modsat som det var tilfældet på så mange andre arbejdspladser blev de behandlet godt af svendene. Der var egentlig aldrig råheder af nogen art i det hele taget. I 1890'erne arbejdede der forholdsvis meget få folk på værftet, fordi det var ret sløje tider. Ialt har der vel kun været 10–12 mand, alle udlærte. Da der senere igen blev bygget store skibe, blev der antaget en hel del flere folk.

Til daglig gik de fleste med træsko; på hovedet havde de de dengang almindelige kasketter med skygge. De var klædt i de i ældre tid sædvanlige blå nedhængende arbejdsbluser med smalle



Dæksbjælker og karme indlagt. Fåborg træskibsværft. – Foto på Fåborg byhist. Arkiv.

hvide striber i; om vinteren tog de en blå strikketroje under. Bukserne var enten vadmelbukser eller gule molskindsbukser. Det var en forholdsvis varm påklædning, og når det var sommervarmt, smed de yngre da også noget af tøjet.

Om søndagen gik de ældre i blåt vadmelstøj, mens de yngre var mere klædt på efter moden. Der var aldrig arbejde på pladsen om søndagen. Mange benyttede helligdagen til at gå i kirke.

Man hører så tit om hvor umådeholdent der blev drukket i ældre tid. Dette var dog langtfra tilfældet på Fåborg værft. Hver dag kom der en ølvogn med bajere, men da en bajer kostede 8 øre, var der ikke særlig stor afsætning. En særlig yndet drik var forøvrigt brændevin med mjød i; det smagte godt. Men det var kun ved sjældne lejligheder man virkelig tog en lille én over tørsten; folkene kunne godt være lystige uden at fylde sig med spiritus.

Skulle der foretages specielle arbejder, eller var der særlige

fester som søsætning o. lign., vankede der noget ekstra. Når f. eks. et skib skulle på land for eftersyn og reparation, kom alle mand i arbejde ved taljer og spil for at hale det op; det var før opløserbeddingen kom, og det var anstrengende arbejde. Skipperen måtte da selvfølgelig engang imellem opmuntre folkene med en ekstra bitter.

(Optegnet af H. H.)

Efterskrift

Valdemar Jørgensen tog efter at være udlært som skibstømmer i Fåborg til København, hvor han læste videre og bl. a. lærte teori hos professor *C. Hansen* på Teknisk Akademi. Efter endt uddannelse drog han til Skotland, hvor han i næsten syv år arbejdede som skibskonstruktør på *Scott Shipbuilding and Engineering Co.'s* værft og i to år på *Caird & Co.'s* værft, begge i Greenock. Sidstnævnte sted blev han leder af konstruktions- og beregningsafdelingen. I 1910 tog han til USA, hvor han et par år var ansat som skibsbygningsingeniør på *Fore River Shipbuilding Co.*, et stort værft i Quincy (Massachusetts) ved Boston.

I slutningen af 1911 vendte han hjem til Danmark og efter en kort tid som ingeniør på *Burmeister & Wains* værft tog han 1912 mod en stilling på *Helsingør Jernskibsværft og Maskinbyggeri*. 1914 blev han chef for skibsafdelingen, og 1930 blev han udnævnt til underdirektør for værftet. Denne stilling beklædte han i 20 år, indtil han 1950 tog sin afsked.

Vald. Jørgensen – „V.J.“ som han populært kaldtes – var kendt som en meget dygtig og initiativrig mand, der i høj grad var med til at sætte sit præg på værftet og dets over hele verden anerkendte skibsbyggeri, især hvad specialskibe angår. Gennem de mange år i udlandet havde han samlet sig et fond af praktiske erfaringer, som kom hans senere livsværk til gode. Især lagde han vægt på en mere detailleret og rationel udførelse af skibstegningerne på tegnestuen, hvad der gjorde arbejdet på værkstedet mere nøjagtigt og sikkert. Han har sin andel i alle de gode og smukke skibe, som i over en menneskealder udgik fra Helsingør skibsværft. I kraft af sin stilling ledede han også

de daglige forhandlinger om faglige spørgsmål med stor smidighed. Han kendte så godt som alle på værftet personligt og var vellidt af alle. Hele livet igennem bevarede han et mildt sind og et åbent væsen. Han var en særdeles venuesæl og hjælpsom mand, som også uden for arbejdspladsen var overmåde populær blandt alle, han kom i forbindelse med, og som han altid hjalp hvor han kunne.

I det offentlige liv deltog Vald. Jørgensen gerne. 1925–33 var han byrådsmedlem, og i en lang årrække var han formand for Teknisk skole i Helsingør. Han var tillige medlem af Metalindustriens lærlingudvalg og formand for Svendeprovekommissionen for skibssnedkere i Danmark. Men ikke blot spørgsmålet om ungdommens uddannelse havde hans varme hjerte. Han beklædte i årenes løb en masse andre tillidshverv med dygtighed og interesse. Bl. a. var han særdeles kunstinteresset – en interesse der måske stammede fra ungdommen i Fåborg, hvor den fynske malerkunst blomstrede – og var formand for Helsingør Kunstforening. I en længere årrække var han formand for Helsingørs kgl. privilegerede Skydeselskab („Klubben“). Men mest var han måske interesset i historie. Han havde samlet sig et stort historisk bibliotek og en righoldig udklipssamling om alle historiske emner. Det er derfor intet under, at han var ivrig med i arbejdet for at skabe et byhistorisk arkiv i Helsingør, og at han fra starten i 1949 blev dettes leder.

Valdemar Jørgensen døde 22. marts 1958. Før sin død havde han fortalt ovenstående minder om sin læretid på Fåborg skibsværft. Han mindedes gerne disse lyse ungdomsdage og var lykkelig, da han var med til indvielsen af Handels- og Søfartsmuseets model af det værft han var udgået fra.