

Nakskov Skibsværft – byens stolthed

Af Heidi Pfeffer, Nakskov lokalhistoriske Arkiv

Hvis du tog en tur med tidsmaskinen tilbage til Nakskov en tilfældig hverdag i 1950'erne, ville du opleve en anderledes by. Den summede af liv og lyde, der alle kom fra Nakskov Skibsværft.

Om morgen cyklede hundredevis af arbejdere over Nybro mod værftet, og ved aftenstid flød strømmen af arbejdere den modsatte vej. Der var også mange værftsarbejdere, der sejlede den korte tur med travaljen over havnen til og fra deres hjem på Rosnæs. Ved middagstid lød en høj tuden fra værftsområdet som markering af, at nu var det blevet frokosttid, og dagen igennem lød høje drøn og bankelyde, når nye skibe blev bygget. Kranerne arbejdede flittigt, og flere gange om året var der festlige stabelafløbninger – nogle gange med kongehusets medlemmer som "gudmødre", når nye skibe var klar på beddingerne.



Nittesjak i 1925

Hele 234 nybygninger blev det til. Det første skib, bygget i 1920, var motorskibet Mexico, leveret til Det Østasiatiske Kompagni. Den sidste nybygning blev færgen Niels Klim, leveret til De Danske Statsbaner i 1986.

Nakskov tog i begyndelsen af 1900-tallet del i den industrialisering, der bredte sig over landet. Her var forskellige mindre industrivirksomheder, skibsfart, sukkerfabrik, jernbaneforbindelse og et godt handelsliv.

En person, som kom til at opleve den gryende industrialisering, var H. N. Andersen, der blev født i byen i 1852 af fattige forældre. H. N. Andersen ville efter sin skolegang til søs, men blev først uddannet som skibs-tømrer på Riddersborg & Trochmanns værft i Nakskov.

I 1872 mønstrede han briggen Mars, bygget på værftet, og fra 1879 sejlede han med forskellige skibe rundt i hele verden. Herefter fik H. N. Andersen en fantastisk karriere.

I 1884 grundlagde han Østasiatisk Kompagni (ØK), og allerede inden første verdenskrig i 1914 havde han fået konsolideret firmaet og skabt sig et navn indenfor dansk erhvervsliv. ØK, der primært fokuserede på skibs-

fart, havde naturligvis også brug for fragtskibe, og i 1916 - midt under verdenskrigen - grundlagde H. N. Andersen, på initiativ af borgmester Sofus Bresemann, et skibsværft i sin fødeby Nakskov. Det blev starten på et skibsbegyndereventyr, som ingen nakskovitter i deres vildeste fantasi havde drømt om. Den lille by voksede sig stor og stærk, og mange af dens borgere var overbeviste om, at H. N. Andersen havde efterladt sig et minde i Nakskov for tid og evighed.

Først i 1920, to år efter 1. verdenskrig sluttede, kunne man for alvor begynde at bygge skibe i Nakskov. Mange tyske skibbyggere og -håndværkere flyttede fra deres krigshærgede land til Vestlolland for at arbejde på det nye værft. Der måtte derfor bygges nye huse og lej-ligheder, og det skabte yderligere arbejdspladser i byen.

I flere perioder før 2. verdenskrig var der masser af arbejde at få, og efter 2. verdenskrig og i begyndelsen af 1950'erne gik det for alvor stærkt. De skibe, som under krigen var blevet sænket, skulle erstattes, og opsvinget gjorde, at der blev penge mellem folk.



Værftsarbejdere på vej hjem i 1982

Ved Nakskov Skibsværfts 50 års jubilæum i 1966 var der 2.200 ansatte, og det var landets 5. største værft. Generationerne afløste hinanden, og de unge vidste, hvor de skulle arbejde, når skolegangen var overstået. Værftet skaffede arbejde af en eller anden slags til alle, og Nakskovs gyldne tider syntes aldrig at skulle ende.

Kommunen havde dog i flere år været bekymret for, om byen blev for afhængig af værftet, og sideløbende med glæden over den store succes for værftet prøvede man at skaffe andre virksomheder til byen. Industriarealer blev opkøbt, og et egentligt industrivarter blev grundlagt. Der blev bygget uddannelsescenter, bibliotek, idrætshal og et teater i 1970'erne. Alt blev betalt kontant.



M/S Belovodsk til rederiet Sudoimport. 1962 set fra Plutteøen

Succesen med industrivarteret var dog ikke den helt store. På nogle af fabrikkerne arbejdede værftsarbejdernes hustruer, men ellers var arbejdskraft til de nye virksomheder en mangelvare. Interessen for videreuddannelse blandt de unge var heller ikke så stor. De var for manges vedkommende skrevet op til en læreplads på værftet. Der var ikke tradition for gymnasieuddannelser i en industriby som Nakskov.

I 1975 lød de første krisemeldinger fra Nakskov Skibsværft, og 12 års kamp for at bevare skibsværftet blev indledt. Ingen havde dog regnet med, at den dengang største arbejdsplads på Lolland-Falster skulle bukke under.

For første gang stod verdensskibsbygningen over for en række meget vanskelige år på grund af krisen inden for de store skibsværfter. En international konkurrence på priser og kontraktvilkår var begyndt. Værftskrisen medførte i 1976 "Nakskov-aftalen", hvor værftsarbejderne indgik en fireårig aftale om løntilbageholdenhed for at kunne konkurrere med de store udenlandske værfter. Selv om denne aftale blev indgået, blev der alligevel i 1978 afskediget 800 af de 1900 værftsarbejdere.

To nye ordrer på bygning af intercityfærger kom efter lang tids kamp i hus. De blev leveret i 1980 og 1981, og to tankbåde blev leveret i 1983. Derefter var der kun fær-diggørelsen af Farø-broerne tilbage samt to nye færger til Kalundborg-Århus ruten, der blev de sidste store nybygninger på Nakskov Skibsværft. De blev leveret i 1985 og 1986. Ordrebogen var derefter tom, og nu måtte der findes alternative produktioner. Det blev til offshore borerigge, som mange, både værftsarbejdere og andre nakskovitter, investerede i. Man håbede, at de kunne blive ikke blot værftets, men hele Nakskovs redning.

Efter flere forsøg med salg af anparter blev dette også opgivet – finansieringen var tabt på gulvet, og boreriggen blev bygget i Japan. Dødsstødet kom den 25. juni 1986, hvor ØK's direktør meddelte Nakskov Skibsværft,

at eventyret var slut, og allerede dagen efter indledtes den første fyringsbølge. I januar 1987 blev Nakskov Skibsværft opgivet som produktionsværft og skulle i stedet fortsætte som udlejningsværft, men også det måtte ØK opgive. Lolland-Falsters største arbejdsplads siden slutningen af 1960'erne og først i 1970'erne var bukket under for verdenskrisen. Et eventyr var slut.

Efter lukningen af værftet opstod forskellige virksomheder, etableret af tidligere ansatte. I 1986 etableredes Skibs- og Maskin Consult A/S, i 1987 Remming & Co. A/S, i 1988 Nakskov Skibsentreprise og i 1989 BM Sektionsbyggeri A/S. Alle virksomheder lukkede igen efter en årrække.

I 2000 købte Nakskov Kommune værftsgrunden og anlagde Nakskov Industri & Miljøpark. Samme år åbnede vindmølleproducenten Vestas en produktion af møllevinger på stedet, og mange tidligere værftsarbejdere fik del i de 500 nye jobs.

Produktionen af møllevinger stoppede i 2010 på grund af de internationale konjunkturer, og fabrikken lukkede.

I 2015 genåbnede Vestas atter vingefabrikken med 50 nye jobs som resultat, og andre industrivirksomheder, som stålkonstruktionsfirmaet East Metal, har også etableret sig på det gamle værftsområde.



Stabelafløbning for nybygning 184 M/S Kopalnia Sosnica den 26. september 1968.