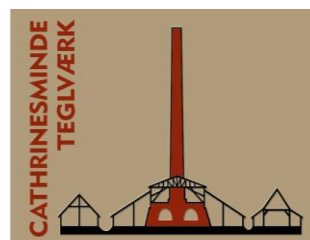


Invitation til bogpræsentation

af

Bent Mikkelsens bog "Sønderborg Skibsværft"



Det vil gælde os at se Dem til bogpræsentation på

CATHRINESMINDE TEGLVÆRK

Illerstrandvej 7, 6310 Broager

torsdag den 29. nov. 2012 kl. 14

Med venlig hilsen

Fra Maritim Historisk Forening for Egersund og Gråsten

Herluf Sørensen

Forfatterens anmeldelse:

Forlaget Betty Nordgas, Maritim Historisk Forening for Egersund og Gråsten og Cathrinesminde Teglværksmuseum indbyder til fernisering på en ny maritim bog. Det er Forlaget Betty Nordgas, der ejes og drives af søfartsjournalist Bent Mikkelsen, er nu klar med en bog, der fortæller historien om Sønderborg Skibsværft. Bogen fortæller også om de fire øvrige værfter, der blev drevet fra den samme matrikel ved kanten af Alssund i årene efter 2. Verdenskrig.

Efter krigsafslutningen blev C. G. Schumanns Skibsværft & Maskinværksted konfiskeret af staten og senere solgt på auktion. En række lokale investorer samt nogle fra Sjælland stiftede i 1947 Sønderborg Skibsværft I/S. Det udførte en række markante ombygninger og leverede en enkelt nybygning, inden det måtte lukke med et stort underskud i 1950. Blandt de markante ombygninger var den engelske fragter Byron, der blev til passagerskibet Friendship. Det er nok mest kendt som ekspeditionsskibet Galathea, der foretog den anden Galathea ekspedition i 1951-52.

Efter Sønderborg Skibsværft prøvede Ejner S. Petersen kræfter med skibsbyggeriet i Sønderborg. Det blev dog en kort omgang, da værftet måtte lukke i 1953, idet et betydeligt underskud på en lystyacht for en amerikansk kunde førte til konkurs.

Efter Ejner S. Petersen fulgte Alssund Skibsværft, der blev stiftet af Brødrene Weiss fra Toft. De skaffede yderligere aktionærer til værftet, der fik del i 1950'ernes stigende behov nye skibe, og takket været et samarbejde med det københavnske skibsingeniørfirma Knud E. Hansen fik værftet kontakt med en række norske skibsledere. Derfor havde værftet i slutningen af 1957 en ordrebog med ni skibe, der alle skulle bygges for norsk regning. Desværre gik det ikke som planlagt, og værftet måtte hen i midten af 1958 gå i betalingsstandsning, og med udgangen af året lukkede værftet i konkurs. Herefter var der stille en periode.

Anlægget blev solgt til staten på en tvangsauktion i maj 1959, men senere samme år solgt videre til skibsbygmester Søren Andersen fra Esbjerg. Han startede med at bygge fiskekuttere af træ, som han havde gjort i Esbjerg, men i løbet af et års tid kom der gang i bygning af stålkuttere og den første coaster af en type, der blev kaldt Slesvig-typen. Coasteren blev en succes på markederne, og derfor købte en række redere og investorer i de efterfølgende 10 år i alt 18 skibe af samme type. Sønderborg Skibsværft, som var dette værfts navn, fortsatte med bygning af større coastere også i serier. Dette mønster fortsatte helt frem til juli 1978, da værftet, som i mellemtiden var blevet overtaget af Søren Andersens søn Arne, måtte gå i betalingsstandsning. Værftet havde regnet forkert på bygning af en 4.400-tonner, som var den største nybygning hidtil fra værftet. Nybygningen havde fået navnet Ole Sif og blev ved leveringen i december 1978 det sidste skib fra Sønderborg Skibsværft, der lukkede umiddelbart efter. Selvom Søren Andersen og søn holdt værftet i gang i næsten 20 år, var det langt fra nogen guldgrube. Gang på gang måtte værftet kæmpe sig frem for at skaffe nye ordrer og skaffe den tilhørende finansiering.

Bogen fortæller om de forskellige værfters forløb, og der er en udførlig omtale af alle de 72 nybygninger, der blev bygget ved værfterne ved Alssund. Det er krydret med forskellige beretninger fra det daglige arbejde på pladsen med ord fra inspektøren fra det rederi, der købte flest nybygninger fra Sønderborg Skibsværft, og fra en produktsansvarlig, der var med hele vejen fra 1961 til 1978.

