

Skibsværft udgav værdimærker

A/S Rødby Havn Jernskibsværft begyndte i sommeren 1920 at udgive værdimærker, som også kan kaldes brikker eller nødpenge. De var i værdierne 1-, 2-, 5-, 10- og 25-øre. De er trykt på enten tykt papir eller måske rettere tyndt pap, og i et noget uens format.

Værdimærkerne fik en kort levetid, idet værftet, der blev indviet den 20. oktober 1917, måtte træde i likvidation i december 1921.

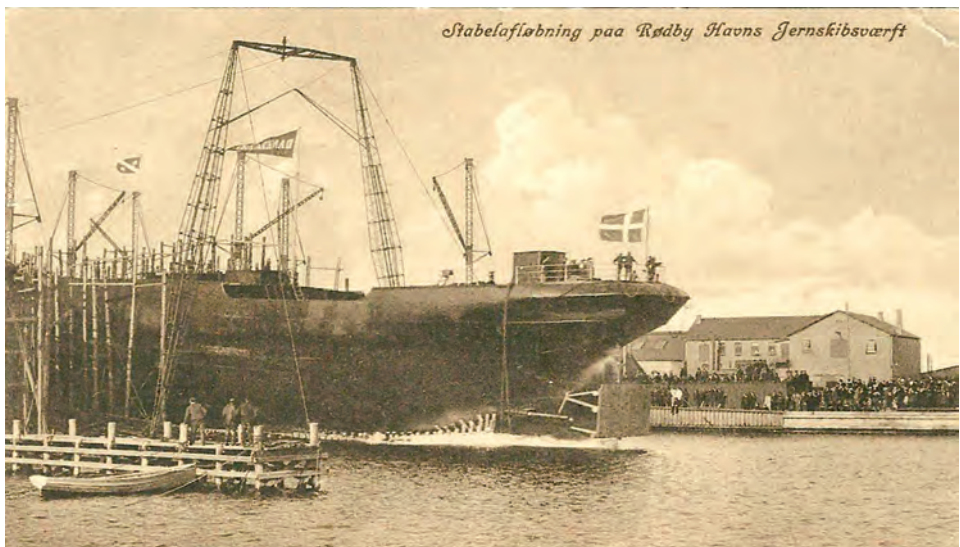
Brikkernes fremkomst skyldes angiveligt, i lighed med andre yderområder i landet på den tid, mangel på skillemønt.

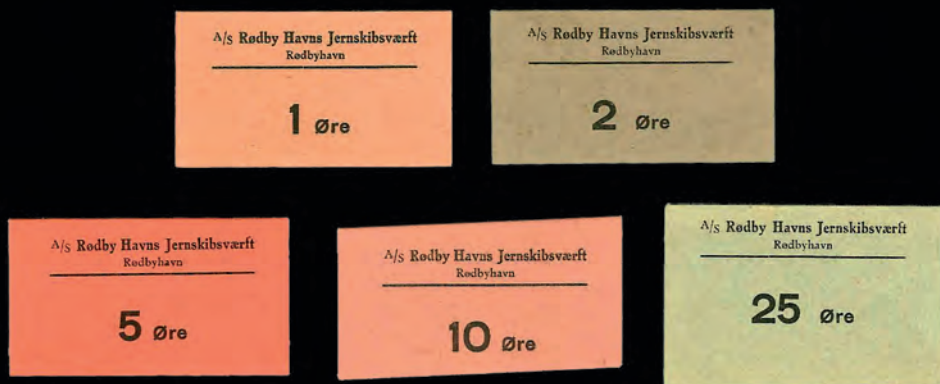
I årene forinden, 1/8 1914 – 11/11 1918, havde Første Verdenskrig raset. Selv om Danmark som bekendt ikke var direkte involveret i krigen, fik den mange danskere til at hamstre de officielle 10- og 25-øre samt en- og to-kronemønter, der havde et højt sølvindhold. Ædelmetal er vist godt at have i skuffen i krisetider, og derfor samlede mange mønterne for via sølvindholdet at sikre deres værdi.

Datidens 10- og 25-øre havde et sølvindhold på henholdsvis 40 og 60 procent, mens kronestykkerne havde et sølvindhold på 80 procent.

Af Jens Skovly

De små provinsbyer var gerne stolte over deres større og mindre virksomheder. Her et postkort med en stabelafløbning fra skibsværftet.





Utilfreds arbejder

At værdimærkerne fra A/S Rødbyhavn Jernskibsværft fik en kort levetid, og ikke faldt i alles smag, vidner følgende indlæg i avisen Rødby Socialdemokrat, torsdag den 14/10 1920, om:

”Valuta” forholdene ved Rødby Havn.

Vi har modtaget følgende:

I Rødby Havn har vanskelighederne ved at fremskaffe skillelønt ligesom adskillige andre steder affødt et system af hjemmelavede seddelpenge, der endnu florerer ret stærkt. Men medens dette system i almindelighed kun gælder indenfor specielle virksomheder og forretninger, har de hjemmelavede sedler i Rødby Havn gyldighed overalt i forretningerne, på restaurationerne osv.

Der er imidlertid den ulempe ved disse penge, at de fabrikeres af så elendigt papir, at mange efter kort tids brug er fuldstændig ukendelige og derfor værdiløse. Dette medfører tid efter anden betydelige tab for arbejderne, som sjældent gør forsøg på at få de hver for sig ringe beløb erstattet.

Men da det nu andre steder er begyndt at hjælpe med hensyn til mangelen på småpenge, synes jeg arbejderne skulle nægte at modtage disse fedtede papirpenge som betalingsmiddel, og hvis de absolut ikke kan undværes, da kræve at de erstattes med nye og stærkere.

En arbejder.



”Kontramarkerede” – overstemplede brikker

En serie brikker, med tilsvarende værdi, kendes i slidte udgaver, som med gummistempel er ”kontramarkerede” – overstemplede med et N. Det kan være værftets måde at behandle, eller kvittere, mærkerne på efter de kom tilbage fra de lokale forretninger.

Lokale matadorer stod bag

Jernskibsværftet havde til formål at bygge skibe og udføre skibsreparationer. På værftsområdet, som var på cirka syv tønder land, fandtes en stor skibsbygningshal, klein- og grovsmedje, maler-, tømmer- og riggerværksteder, maskinbygninger, kontorer, spise- og omklædningsfaciliteter samt et snedkerværksted.

Værftet blev stiftet den 5. januar 1916 med vedtægter af 17. april samme år. Stifterne var lokale matadorer med en skibsmægler, en godsejer, to ingeniører og en sagfører i front. Aktiekapitalen var på 250.000 kroner, og heraf var de 70.000 kroner på forhånd afsat, medens de resterende aktier blev solgt til kurs 100 til interesserede i den lokale bank, Banken for Rødby og Omegn samt i Revisionsbanken i København. Sidstnævntes direktør på det tidspunkt var i øvrigt gammel rødbynit. Aktierne lød på 200-, 500- og 1.000 kroner.

Første Verdenskrig gav udover mangel på skillemønt også mangel på jernplader til eksempelvis skibsbyggeri.

Den mængde jern, som kom til Danmark de år, blev fordelt og reguleret af den danske regering i samarbejde med erhvervslivet.

A/S Rødby Havn Jernskibsværft blev, trods sin unge alder, ligestillet med andre og ældre danske værfter, og fik leveret materialer til, at bestillingerne på otte nybygninger straks kunne gå i gang.

Gigant-underskud

Krigsophør og lokal optimisme var dog ikke tilstrækkeligt til, at bestyrelsen på generalforsamlingen i 1920 kunne undgå at fremvise et underskud på 20 millioner kroner. Underskuddet kunne hovedsageligt henføres til kraftige lønstigninger, og en mindre del til mangel på materialer.

Ophuggede krigsskib

Der blev de første år tjent gode penge på reparationer og ophugning af gamle tyske skibe. Blandt andet blev det tyske krigsskib Lübeck ophugget i Rødbyhavn.

Faldende fragtrater fra første halvdel af 1920 og ind i 1921 betød, at jernskibsværftet i december 1921 måtte træde i likvidation.

Værftet var lukket en periode, men fortsattes med færre ansatte indtil Aktieselskabet Rødbyhavn Dok og Skibsværft blev stiftet den 1. november 1923 med en aktiekapital på en million kroner. Det nye selskab overtog værftet for 1,2 million kroner.

De følgende år var der cirka 250 ansatte på værftet, og der blev alene satset på reparationer. Da det sidste skib blev afleveret, til rederiet Progress, i april 1925, krakkede værftets hovedaktionær, Revisionsbanken.

Værftets underskud i 1925 lød på 5,2 millioner kroner, og aktiekapitalen var tabt. Krakket førte desuden til, at Rødby Kommune blev sat under statsadministration.

Elleve nybygninger

Totalt blev der i de to selskaber bygget 11 skibe i 1917-24, hvortil kom et ukendt antal reparationer. Største nybyggeri lød på 2.800 bruttoregister-ton (brt.), et på 90 og et andet på 300 brt., mens de øvrige var på 1.200-1.700 brt.

Aktierne blev udbudt til valørerne 200-, 500- og 1.000-kroner



Det højeste antal ansatte var der med cirka 400 i sommeren 1924, kort før lukningen.

Boliger flyttes

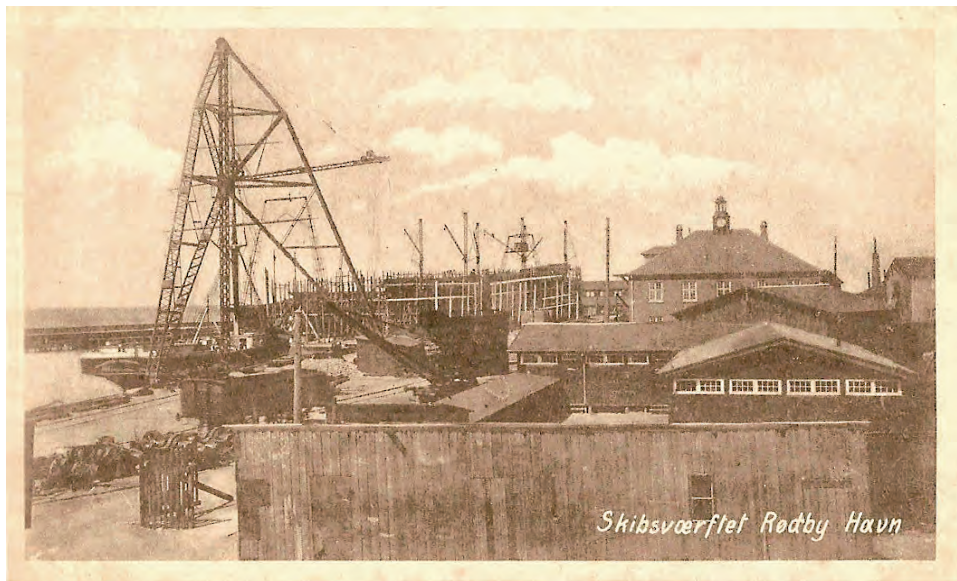
Jernskibsværftet har en ikke uvæsentlig andel til byen Rødbyhavns eksistens. Byen blev anlagt i 1912 efter et gigantisk sydlollandsk område på adskillige kvadratkilometer blev inddæmmet.

Et par mindre gader med sammenbyggede huse, og tilsvarende røde mursten som på selve værftet, vidner også om værftsårene. Husene blev opført til boliger for hovedsageligt værftets funktionærer og deres familier.

Blandt nybyggerierne var en gade, hvor der opførtes ti ejendomme i to etager, fem på hver side, til udlejning til hovedsageligt enlige mænd, som fik arbejde på værftet. Der var plads til 40 tre-værelseslejligheder. De blev opført i 1918. I 1928 blev to af disse ejendomme pillet ned, sten for sten, og genopført på deres nuværende adresse Grøndalsvej 12-20 samt samme gades nummer 36-44 på Frederiksberg i Hovedstaden.

Bygningen med det lille tårn på toppen kan fortsat ses på havnen i Rødby Havn.





Omkring årsskiftet 1929/30 fik Rødbyhavn en ny opblomstringsperiode. År forinden stod en del huse, hel- og halvfærdige efter skibsværftets endeligt, tomme, og kommunen var under administration. Det vidste departementschef i Finansministeriet, K. H. Kofoed. Han var også formand for Østifternes Aandsvageanstalt, og det førte til, at åndssvageanstalten – sådan hed det på den tid – med navnet Rødbygård blev etableret i byen.

Satte spor

Ved indsejling i dag fra Puttgarden til Rødbyhavn kan man med et blik mod venstre se en del af jernskibsværftets bygninger, opført i røde mursten. Den mest markante bygning i det syn er den tidligere direktør-

bolig, som i dag huser Femern A/S' besøgs- og informationscenter for den kommende, faste forbindelse mellem Rødbyhavn og øen Femern, som forventes i brug i slutningen af 2020.

Den nuværende færgenhavn, som er en del af Fugleflugtslinjen, blev taget i brug i 1963.

Rødbyhavn har i dag cirka 900 indbyggere. Det tal øges væsentligt, når samtlige cirka 740 feriehus på Feriecenter Lalandia, som ligger en kilometer udenfor Rødbyhavns byskilt, befolkes. Det vurderes, at feriecentret har cirka 4.000 overnattende gæster ad gangen ved optimal udnyttelse.

Købstadsbyen Rødby, som i 1981 fejrede 750-års jubilæum, ligger fire kilometer nord for Rødbyhavn.

Kilder:

1. Rødby Lokalhistoriske Arkiv.
2. Forhenværende matros Christian Løye, i Lollands-Posten den 1. april 2008.
3. Greens Danske Fonds- og Aktier 1916.
4. Rødby. Kongernes færgeby gennem 750 år, Rødby Kommune 1981.