

Rudkøbing Havn – historie og registreringer / anbefalinger

Havnens historie, fra middelalderen til i dag

Rudkøbing Havn er et historisk kulturmiljø, der rummer spor og elementer fra 800 års historie. Det absolut ældste spor i havnen er Midtermolen, som er en direkte fortsættelse af den skibsbro, som blev anlagt ved byens grundlæggelse i slutningen af 1100-tallet og bestemte både byens beliggenhed og forløbet af byens hovedstrøg, Brogade fra Torvet til havnen. Skibsbroen blev fornyet i 1777-78 og fik sine nuværende bolværker i 1880'erne. Med den voksende søfart efter 1800 og mere vintersejlad (indtil 1800 havde byens skibe ligget i vinterkvarter i Lindelse Nor) blev der behov for mere beskyttede bassiner. Det første, Gammel eller Søndre Havn blev anlagt i 1822-25, og på indersiden blev der anlagt et skibsværft. Med den kraftige vækst i 1840'erne blev der brug for endnu et bassin, Nordre Havn, som stod færdigt 1850, og hvortil skibsværftet flyttede.

I 1880'erne blev Nordre og Søndre Mole udvidet, og der blev bygget nye ydermoler. Samtidig blev der anlagt en lille jollehavn på nordsiden af Nordmolen. Men ellers skete de største fornyelser i årene 1909-1926. I forbindelse med anlægget af de langlandske jernbaner med hovedbanegård ved Havnegade blev et stort område nord for havnen inddæmmet og opfyldt. I den anledning blev der anlagt en fiskerihavn til det stadig mere intensive fiskeri samt en ny bedding – og hertil flyttede skibsværftet. Spilhuset ved beddingen blev bygget 1914 og fiskernes redskabsskure ca. 1920. Endvidere skete der en udbygning mod syd, hvor der i 1925-26 blev anlagt nye færgelejer til både jernbanefærgen fra Svendborg og færgerne til Marstal og Strynø.

Oprindelig vendte byen nærmest ryggen til kyst og havn. Eneste forbindelse til havnen var ad Brogade, og her opstod i 1800-tallet den store købmandsgård "Strandgården". Derudover lå den gamle gade Ramsherred langs kysten nord for havnen, hvor de små huse for søfolk og fiskere hver havde deres lange havegrunde ned til stranden. Med udbygningen af havnen i 1850'erne begyndte opfyldningen langs stranden, og i årene 1874-75 blev den første del af Havnegade anlagt, langsomt fulgt af bebyggelse. I 1901 blev Havnegade forlænget hen langs Ørstedsparken og det nye villakvarter ved Lindevej-Platanvej. Og syd for byen blev gaden Bellevue anlagt, først 1881 som strandpromenade til en ny badeanstalt, senere o. 1900 bebygget med arbejderhuse.

Den ældste del af havnen, Søndre Havn var o. 1900-1920 i høj grad en transporthavn for Langelands forbindelser til resten af landet. På Midtermolen var der kajplads og pakhus for SFDS, Det sydfyenske Dampskibsselskab, ved sydkajen var der kaj og pakhus for pakfarten (fragttransport med småfartøjer i faste ruter), og på ydermolen byggede DFDS, der havde dampskibsruter fra København til provinsen sit smukke pakhus 1916. Men samtidig blev den gamle del af havnen i stigende grad en erhvervshavn. På Nordmolen lå kulpladserne, på Nordre Havns inderkaj byggede "Langelandskorn" sit første kontor og pakhus i 1901, og syd for Søndre Havn rejstes to store frøpakhuse, efter at det ældre frølager på Rue var brændt. I slutningen af 1930'erne blev den første lystbådehavn anlagt nord for fiskerihavnen – men med

den stigende fritidssejls efter 1970 var det ikke nok. I 1989 åbnede Skudehavnen, den nuværende store lystbådehavn, sejl- og roklubberne rykkede ind i nye huse, og der blev bygget ferielejligheder og hotel.

I nyere tid har havnen været præget af afvikling: Med åbningen af Langelandsbroen 1962 blev færgerne til Svendborg/ Vemmenæs indstillet og jernbanen nedlagt, frøfirmaerne lukkede og fragttrafikken er faldet til et minimum. Men også af udvikling: Langelandskorn byggede kraftigt ud, med den voldsomt store tårnsilo 1961 – og efter at være blevet overtaget af Emmelev Mølle afløste den lange ”plansilo” i 1984 de tidligere kulpladser. og den er et forbavsende intakt eksempel på de gamle provinshavne, der både blomstrede i den såkaldte kornsalgstid o. 1850 og under industrialiseringen fra 1870 til 1970’erne. Alligevel er Rudkøbing Havn et forbavsende intakt eksempel på de gamle provinshavne, der blomstrede både i den såkaldte kornsalgstid o. 1850 og under industrialiseringen fra 1870 til 1970. Ved Havnepladsen ligger stadig den store købmandsgård ”Strandgården” og de gamle kornpakhuse fra 1840’erne, og ved Søndre Havn er både pakfarten og DFDS pakhuse bevaret. Ved Havnepladsen ligger også den lille ottekantede kiosk (”Seksanten”) fra 1914, der blev udvidet i sin gamle stil 2020, havnehuset fra 1894, den tidligere toldbod fra 1891 og ”Langelandskorns” gamle kontorbygning.

Fiskerihavnen med redskabshusene og beddingen er næsten intakt bevaret, selv om skibsbyggeriet lukkede endeligt i 2017. Ved færgelejerne ser vi den tempelformede ventesal og det tilhørende, desværre forfaldne, pakhus og om jernbanetiden vidner både den flotte banegård og remisen (i dag værksted for Bianca-værftet). Desuden er der langs fiskerihavnen og den gamle lystbådehavn et malerisk virvar af værksteder og skure, som hører til en ægte havn. Også den nye Skudehavn er med sine træbroer og feriehus i ”Skagen-stil” typisk for vor tids maritime fritidsmiljøer.

Eneste mislyd er det store lejlighedskompleks, ”Løves Pakhus”, der blev bygget i 2004 – men dog i samme størrelse, højde og udstrækning som det nedrevne frøpakhus. Samtidig blev det andet frøpakhus, ”Punkthuset”, ombygget til lejligheder, og desværre skalmuret og pudset. I lokalplanen for området er der desuden givet mulighed for endnu et punkthus i 3-4 etager, dvs. samme højde som det andet punkthus. Derudover har lukningen af slagteriet (Daloon), der eksisterede 1933-2018, givet mulighed for bygningen af ret traditionelle, men rimeligt pæne rækkehuse. Med lukningen af tømmerhandlen syd for ”Strandgården” (XXL/ Stark) er der skabt nye muligheder for udvikling – og fremtiden for Danish Agros kompleks med siloerne er også uvis, når den nuværende kontrakt på stedet udløber i 2030.

Rudkøbing Havn – beskrevet og fremhævet gennem 20 år

Siden år 2000 har der været en stigende fokus på de danske byers havne som kulturmiljøer. Både på grund af de mindre havnes langsomme funktionstømning og den accelererende omdannelse af tidligere havnearealer til bolig- og kontorbyggeri i de større byer. For de sydfynske havnes vedkommende udarbejdede museumsinspektør Ole Mortensøn, Langelands Museum, en første registrering: *Fynske havne – en kulturhistorisk oversigt for Fyns Amt, 2004*.

I 1988 gennemførte Kulturarvsstyrelsen i samarbejde med de tre langelske kommuner en registrering af bevaringsværdier på Langeland og Strynø, som blev publiceret som et såkaldt ”kommuneatlas”: *Langeland – atlas over byer, bygninger og miljøer, 1988*. Ved den lejlighed blev en lang række enkeltbygninger i og

omkring havnen registreret som bevaringsværdige efter SAVE-metoden, og samtidig fremhævede atlasset en række særligt interessante kulturmiljøer, herunder havnen. Ud over en gennemgang af havnens historie og særligt interessante bygninger gav beskrivelsen af kulturmiljøet følgende karakteristik:

Havnens udbygning gennem de sidste små 200 år har i nogen grad udvisket den skarpe grænse, der tidligere var mellem havet og byen. Men byens kanter står stadig skarpt optrukne i form af de sammenhængende bygningsvolumener over for havnens flade plan, hvor bygningerne 'flyder' som enkeltstående objekter uden synderlig indbyrdes sammenhæng. Samfundsudviklingen og den moderne øsituation har medført, at flere af havnens ældre afsnit har mistet deres oprindelige funktioner. Af hensyn til en fremtidig større integration mellem havn og by bør en samlet fornyelse af havnen prioriteres højt.

I 2007 udgav Kulturarvsstyrelsen en gennemgang af de danske havnes historie og kulturmiljøer: *Industrisamfundets havne 1840-1970*. 75 havne blev gennemgået, og af disse blev 40 fremhævet som særligt interessante, herunder selvfølgelig Rudkøbing. Der henvises til, at Rudkøbing Havn tidligere af Fyns Amt var blevet udpeget som "væsentligt kulturhistorisk havnemiljø", og i teksten blev havnen samtidig karakteriseret som *eksempel på en lille havn med industriel udvikling i mindre skala og eksempel på en havn, funktionelt opdelt i bassiner*. Dvs. opdelt i havne og bassiner, færgelejer og moler i en række fra syd til nord i modsætning til havne, der er samlet om et centralt havnebassin eller om et sejlløb eller bunden af en fjord.

Året efter fik de fire sydfynske kommuner Svendborg, Faaborg, Ærø og Langeland støtte fra Kulturstyrelsen til et tværkommunalt kulturarvsprojekt med fokus på de fire kommuners byhavne. Her blev de enkelte havne og deres hovedelementer grundigere beskrevet. Og om Rudkøbing Havn hed det bl.a., at den bar præg af *funktionstømning og udflytning*, men også *stadig (var) et velbevaret eksempel på en moderne industrihavn med træk tilbage fra den tidligste havn. De forskellige velafgrænsede elementer og havneafsnit gør, at havnens mange skiftende funktioner er tydelige*. Og de pågældende havneafsnit blev karakteriseret som hhv. færgehavnen (mod syd), handels- og produktionshavnen (Søndre og Nordre Havn), værfts- og fiskerihavnen og den rekreative havn.

Endelig kan nævnes, at Rudkøbing Havn kom blandt de 15 udvalgte havne i organisationen Historiske Huses konkurrence om *Danmarks smukkeste havn*. Vinderen blev Allinge på Bornholm, men om Rudkøbing Havn hedder det i bedømmelsen, at den *er en central del af Langelands kulturarv og huser både gamle træskibe, stationen fra 1909, et smukt pakhús fra 1916 og den 100 år gamle ottekantede havnekiosk, der i dag fungerer som værtshús. Derudover er der ved færgelejet en gammel ventesal fra 1926. Rudkøbing Havn har fået en del boligbyggeri tilføjet, men det er overvejende tilpasset havnens øvrige bygninger i størrelse og udtryk*.

"Masterplan" 2011 og "Hovedbyer på forkant" 2018

I 2010 startede et udviklingsprojekt for Rudkøbing Havn. Anledningen var en international arkitektkonkurrence EUROPAN 10 for Rudkøbing Havn, der blev vundet af arkitektfirmaet RUMFANG arkitektur og landskab I/S med projektet *Pinpricks* (nålestik). Efterfølgende blev der gennemført et analysearbejde, udført i et samarbejde mellem Center for Landdistriktsforskning, Institut for Miljø-og

Erhvervsøkonomi SDU: Campus Esbjerg, Realdania og Langeland Kommune. Analysen tog sit afsæt i formodningen om, at den nye motorvej mellem Odense og Svendborg ville betyde øget interesse for bosætning på Langeland.

På grundlag heraf indbød Langeland Kommune borgerne i Rudkøbing til at deltage i 10 fokusgrupper om hvert sit område på havnen. Resultatet blev bearbejdet på en fire-dages workshop 2011, der blev udmøntet i en samlet rapport: *Rudkøbing Havn 2011. Fra masterplan til udviklingsplan – borgernes forslag til udvikling af Rudkøbing Havn, Langeland Kommune / COWI juli 2011.*

I Nyhedsbrev 1 fra SDU/ Realdania hed det om baggrunden for havneanalysen, at *Rudkøbing Havn er – med sin meget synlige og markante placering umiddelbart syd for broen til Langeland – øens "entré". Historisk set var havnen forudsætningen for byens og øens kontakt til omverdenen. De oprindelige havnefunktioner har gennem tiden ændret sig væsentligt, og der er i dag et stort udviklingspres på området. Fremtidens Rudkøbing Havn er således en stor udviklingsmæssig udfordring. Havnen – samt områderne i tilknytning hertil – udgør en stor arealmæssig reserve for byen og er på samme tid en væsentlig social, økonomisk og kulturel ressource. Visionen for havneområdet i Rudkøbing er således, at området også i fremtiden fremstår som et havnemiljø, hvor havnerelaterede aktiviteter går i dialog med andre og nye funktioner, således at området bliver til en integreret og levende bydel, der bidrager til en positiv udvikling for hele øen.*

Masterplanen, der blev videreudviklet og prioriteret af de 10 fokusgrupper, rummede en række gode idéer, men var ikke udformet som en helhedsplan. Tværtimod var både konkurrenceprojektet og masterplanen opbygget over de 10 "nålestik". Flere af nålestikkene handlede om at skabe bedre fysisk og visuel forbindelse mellem by og havn, f.eks.

- En kanal med badeanlæg for enden af Kastanievej
- En udgravning af et ekstra lystbådehavn-bassin helt ind til havnegade
- En omformning og forbedring med fælles gadebelægning af Brogade og Havnepladsen
- Et badeanlæg med bro ud for Teglbakken

Desuden opererede man med flere ideer til maritime faciliteter i lystbådehavnens bagland. Og der blev peget på behovet for en istandsættelse af Ørstedspavillonen og foreslået lavt boligbyggeri på hhv. slagtergrunden og sportspladsen ved Ringvejen.

Selv om arbejdet med Rudkøbing Havn ikke umiddelbart blev fulgt op af nogen form for helhedsplan, var resultaterne dog endnu i frisk erindring, da Realdania igangsatte en forundersøgelse til projektet "Hovedbyer på forkant", hvor Realdania satte ind i en række mindre byer for at styrke bykerne.

I en forundersøgelse *Kulturelt kraftcenter i Rudkøbing*, udført af rådgivningsvirksomheden Hauxner ApS december 2018 pegede man det, som også var et hovedpunkt i 2011: Den manglende kontakt mellem havn og by. I undersøgelsesrapporten anbefaledes, at idéen om stier mellem hav og by virkeliggøres, og at *Langeland Kommune parallelt arbejder videre med dels at udvikle og istandsætte de øvrige – og for byen så karakteristiske – passager og dels at videreudvikle havnen. Vi vurderer, at den ønskede sammenhæng mellem bymidte og havn bedst skabes ved at udvikle nye relevante funktioner på havnen, og at der **ved nænsom og helhedsorienteret boligudbygning på havnen** er mulighed for at styrke Rudkøbing som en attraktiv by at bosætte sig i [vores fremhævning]. Derfor anbefalede undersøgelsen, at fremme*

omdannelsen af ældre og udtjente havneområder til nye og attraktive arealanvendelser til havnerelaterede formål og nye attraktive byområder og at erhverv omkring havnene sikres en fremtidig eksistens og udbygningsmuligheder i samspil med tidens trend for boligudvikling i havneområder.

I den efterfølgende uddybning beskrev undersøgelsen manglen på "flow" mellem havn og by og at store dele af havneområdet fremstod som *funktionstømt og forsømt med enkelte lommer af liv*. Samtidig pegede man på, at der med tilflytningen til de mindre byer er et potentiale for boliger i Rudkøbing, herunder havnen: *Der vil på havnen kunne tilbydes nye boligtypologier, som eksempelvis rækkehuse, lejligheder og nye fællesskabsorienterede boliger. Boliger, der kunne være attraktive for både børnefamilier, seniorer og andre, der har lyst til at bo bynært og tæt på vand, havn og natur.*

Intet sted tales der om højhuse og den slags. Tværtimod afsluttes kapitlet om havnen med at konkludere, *at det er vigtigt at understrege, at en vellykket udbygning af boliger på havnen skal ske i stor respekt for havnens byrum og historie, og målet er at skabe nogle havnearealer, der opleves attraktive, åbne og som en gevinst for hele byen* [vores fremhævning].

Det kan, med baggrund i over 20 års kvalificerede beskrivelser og registreringer af Rudkøbing Havns unikke kulturmiljø og potentialer, undre, at man – helt løsrevet – alvorligt overvejede et hovsa-præget projekt om et højhus midt i havnens ældste og mest historiske område. Men lad det ligge, som man siger.