



DEN MARITIME KULTURARV
i Det Sydfynske Øhav

Svendborg • Faaborg • Rudkøbing • Marstal • Ærøskøbing



DEN MARITIME KULTURARV
i Det Sydfynske Øhav

Svendborg • Faaborg • Rudkøbing • Marstal • Ærøskøbing

Langfart

Byerne omkring Det Sydfynske Øhav har alle det til fælles, at de oparbejdede en enorm ekspertise indenfor et enkelt felt: Søfarten. I 1890 hørte hele 689 skibe på i alt 60.000 nettoregistertons hjemme i de fem sydfynske byer med opland. Det svarede til mere end 1/3 af al sejlskibstonnage i Danmark. Dette enorme apparat blev vedligeholdt af en betydelig arbejdskraft.

Træskibsværfter, rebslagere, riggere, sejlmagere og skibsprovanteringer lå alle på eller nær ved havnen. Enkelte større rederier opførte smukke murstensbygninger til kontorbrug, hvor der ikke synes at være sparet på noget. Det samme gjaldt for søassurancerne, der efter andelsprincippet forsikrede skibene, så de økonomiske tab ved forlis var til at bære. Vigtigst af alt var det at få søfolk ombord, og hyrekontorerne lå aldrig langt fra havnekanten. Mange lokale søfolk benyttede sig også af familiære forbindelser, når et skib skulle findes.

Om vinteren kom de fleste skibe hjem og lå oplagte, indtil isen smeltede i marts. De mange skibe, der i Svendborg og Marstal kunne tælle flere hundrede, var et enestående syn, når de lå på rad og række i havnen.

Livet til søs var barskt, ligefrem livsfarligt. Men omvendt var det også ved kajen, mange drengedrømme begyndte. De gamle søfolk fortalte om fremmede verdensdele, mens skibene blev klargjort. Lige dér - ved rælingen på det ventende skib - lå verden klar til at blive erobret. Og langt sejlede man.

Fra Faaborg gik skibene til Kina, og fra Ærøskøbing besejlede man Middelhavet, mens Marstallerne og Svendborgskibene nåede til Sydamerika, Afrika og senere Newfoundland. De sydfynske søfolk

fik set verden og førte en tilværelse, der i samtiden stod i skarp kontrast til det langt mere statiske liv, man levede i de omgivende landsogne.

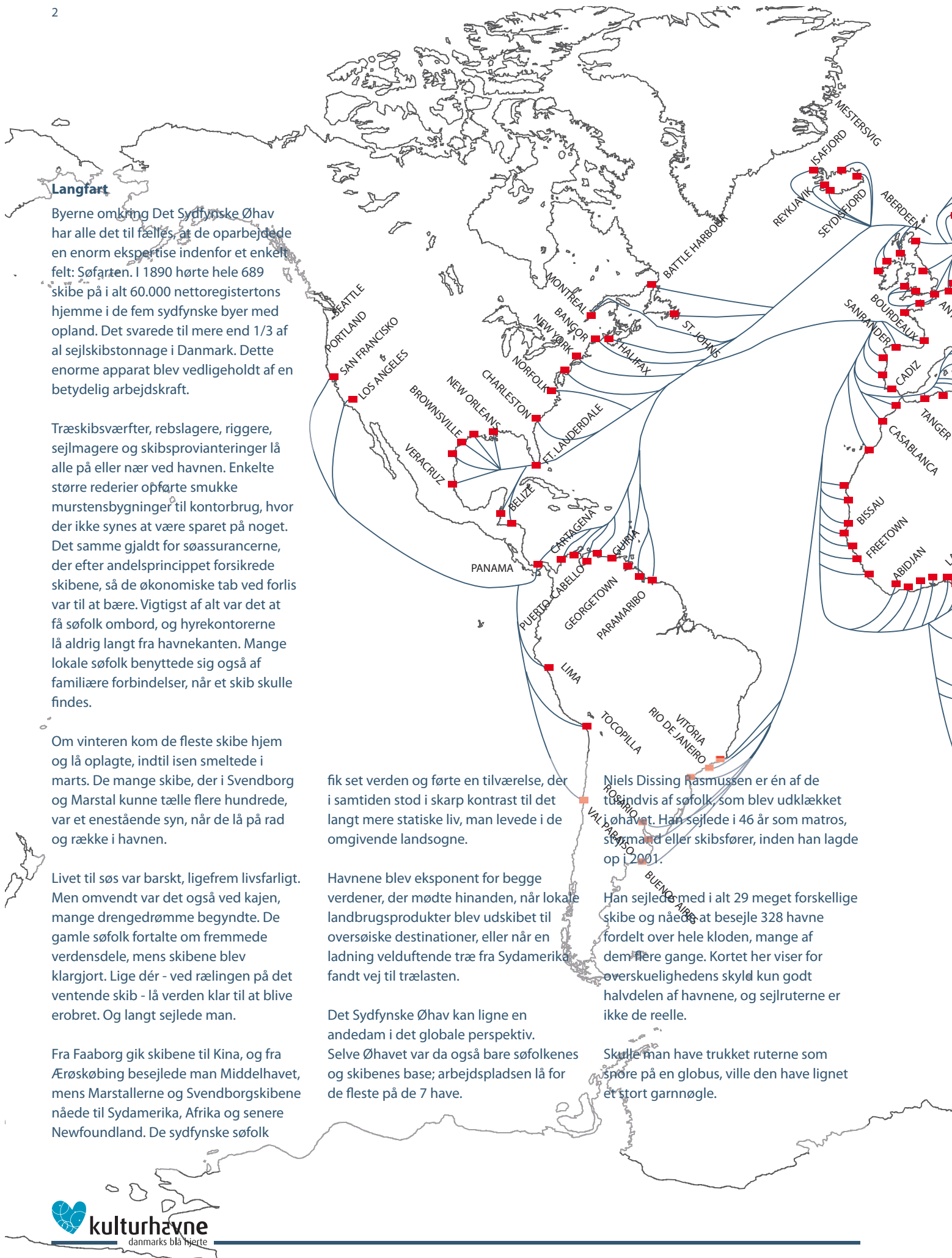
Havnen blev eksponent for begge verdener, der mødte hinanden, når lokale landbrugsprodukter blev udskibet til oversøiske destinationer, eller når en ladning velduftende træ fra Sydamerika fandt vej til trælasten.

Det Sydfynske Øhav kan ligne en andedam i det globale perspektiv. Selve Øhavet var da også bare søfolkenes og skibenes base; arbejdspladsen lå for de fleste på de 7 have.

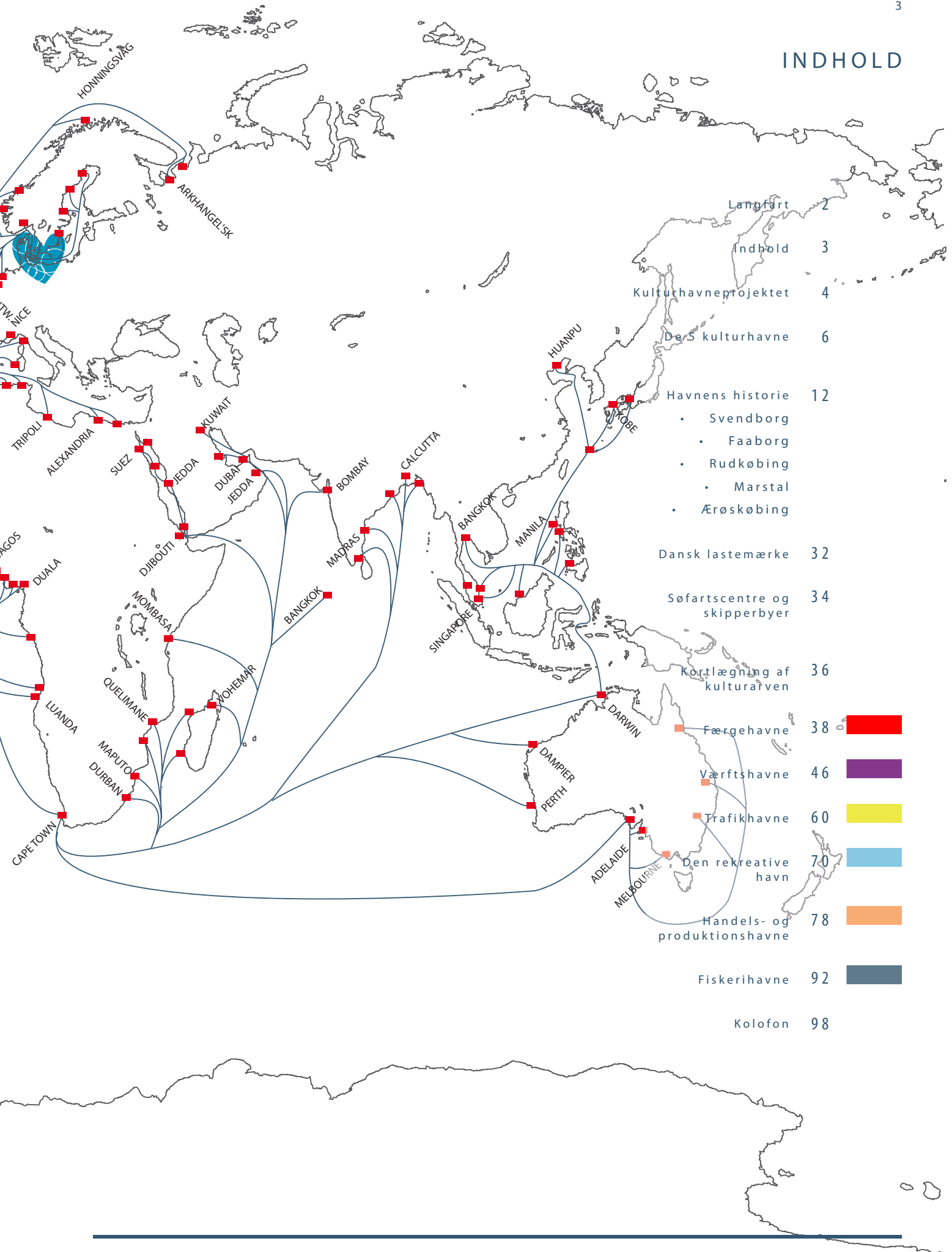
Niels Dissing Rasmussen er én af de tusindvis af søfolk, som blev udklækket i Øhavet. Han sejlede i 46 år som matros, stormand eller skibsfører, inden han lagde op i 2001.

Han sejlede med i alt 29 meget forskellige skibe og nåede at besejle 328 havne fordelt over hele kloden, mange af dem flere gange. Kortet her viser for overskuelighedens skyld kun godt halvdelen af havnene, og sejlruterne er ikke de reelle.

Skulle man have trukket ruterne som snøre på en globus, ville den have lignet et stort garnnøgle.



INDHOLD



- Langfart 2
- Indhold 3
- Kulturhavneprojektet 4
- De 5 kulturhavne 6
- Havnens historie 12
 - Svendborg
 - Faaborg
 - Rudkøbing
 - Marstal
 - Ærøskøbing
- Dansk lastemærke 32
- Søfartscentre og skipperbyer 34
- Kortlægning af kulturarven 36
- Færgehavne 38
- Værftshavne 46
- Trafikhavne 60
- Den rekreative havn 70
- Handels- og produktionshavne 78
- Fiskerihavne 92
- Kolofon 98

Den maritime kulturarv i havnene omkring Det Sydfynske Øhav

De 4 kommuner Ærø, Langeland, Faaborg-Midtfyn og Svendborg har en fælles maritim kulturarv. Øhavet binder kommunerne sammen, og søfart og fiskeri har i århundreder sat sit præg på stederne og de folk, der har boet her.

Med udgangspunkt i Øhavets havne har søfolk, redere, fiskere og skibsbyggere været med til at forme en tradition og livsstil, der med rod i den lokale kultur gjorde hele kloden til deres tumleplads. Øhavets folk har færdedes hjemmavant på verdenshavene og set mangt og meget, som mange byboere og bønder andre steder i kongeriget kun kunne drømme om.

Ærøskøbing, Marstal, Rudkøbing, Faaborg og Svendborg er navne på byer og havne, som giver genklang af sømandskab og købmandskab. Havnene var mødepunktet mellem land og vand. Her fandt vareudvekslingen sted mellem hjemlandets og udlandets produkter. Men lokale redere styrede også oversøiske transportere, som gik i trafik mellem fjerne havne og destinationer på klodens mest afsides beliggende steder. Sådan er det ikke helt længere.

Havnene er stadig trafik- og erhvervshavne, men omsætningen og beskæftigelsen indenfor de traditionelle erhverv er faldende. Godsomsætningen over kajen er meget begrænset, og skibsværftsindustrien er ikke længere nær så stærkt repræsenteret som før.

Der er stadig fiskeri og færgefart, men lystsejlad og turisme fylder mere og mere i det erhvervsøkonomiske billede. Men på trods af, at havnenes anvendelse har ændret sig væsentligt, fremstår de på mange måder uforandrede, og de fysiske spor gemmer på en næsten udtømmelig mængde af fortællinger.

Kulturarvskommunerne

Kulturarvsstyrelsen og Realdania gennemførte i 2005 en undersøgelse af danskernes holdning til kulturarven og udgav rapporten "Kulturarv - en værdifuld ressource for kommunernes udvikling". Undersøgelsen viste, at der ligger et stort potentiale i kulturarven, og at den med fordel kan inddrages i kommunernes udvikling. Det blev starten på kulturarvskommuneprojektet, som i to runder har undersøgt mulighederne for at lade kulturarven være dynamo i den lokale udvikling. I anden runde fra 2008 – 2010 indgik kommunerne omkring Det Sydfynske Øhav (Ærø, Langeland, Faaborg-Midtfyn og Svendborg Kommune) en aftale med Kulturarvsstyrelsen om at udarbejde det første tværkommunale kulturarvskommuneprojekt. I projektets gennemførelse har også de lokale museer medvirket: Svendborg Museum, Øhavsmuseet, Ærø Museum og Marstal Søfartsmuseum.

Med baggrund i de helt særlige potentialer i de sydfynske havnes maritime kulturarv valgte de sydfynske kommuner og museer at arbejde med et projekt, der med afsæt i stedernes egenart og fælles fortid skulle fokusere på de oplevelsesøkonomiske muligheder, som havnene hver for sig og i fællesskab kan generere. Disse oplevelsesøkonomiske muligheder kan bidrage til, at byerne også i fremtiden vil være spændende steder at bo, arbejde og besøge.

Som fællesnævner for de fire kommuner og museer var det oplagt at pege på den maritime kulturarv i og omkring Det Sydfynske Øhav. Projektets formål blev at afdække og tydeliggøre kulturarven - først og fremmest i form af bygninger og anlæg på de fem største havne omkring Øhavet: Faaborg, Ærøskøbing, Marstal, Rudkøbing og

Svendborg. Ud over denne såkaldt faste kulturarv skulle der arbejdes med de fortællinger, der knytter sig til havnene, med henblik på at fastholde og udvikle det sydfynske områdes identitet. Projektet skulle også undersøge muligheden for at se den maritime kulturarv som et middel til sydfynsk udvikling - i respekt for bevaringshensynet.

For gennemførelsen af projektet har stået en projektgruppe med deltagere fra de fire kommuner og museer. COWI har bistået projektgruppen med rådgivning.

Omkring de fem havne har der desuden været etableret kulturarvsfora med lokale interessenter, som har bidraget med kommentarer og gode idéer.

Afdækningen af den fysiske maritime kulturarv

Den fysiske maritime kulturarv er gennem projektet blevet kortlagt og analyseret på tre niveauer.

Byen, havnen, landskabet

Her er der blevet set på treklangen mellem de naturgivne forhold, byen og havnen som sammenhængende og indbyrdes afhængige kulturmiljøer. De fem havne, deres bagvedliggende byer og det landskab, de indgår i, er blevet bearbejdet på en måde, der giver mulighed for at sammenligne de ydre fysiske betingelser for havnenes udvikling.

Havnenes kulturmiljøer

Da projektet har været båret af en idé om at se havnene ikke som uafhængige, men som forbundne enheder, er beskrivelsen af havnenes kulturmiljøer foretaget med udgangspunkt i tværgående temaer: færgehavne, værftshavne, trafikhavne, rekreative havne, handels- og produktionshavne og fiskerihavne. Ikke alle kulturmiljøer er repræsenteret i alle havne, men netop dette kan være med til at øge forståelsen for havnenes ligheder og forskelligheder.

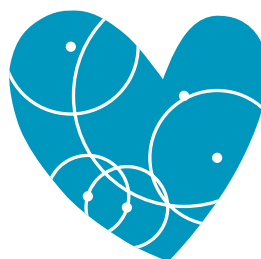
Bevaringsværdige bygninger

Indenfor hvert af de udpegede kulturmiljøer er der sket en kortlægning og beskrivelse af bevaringsværdige bygninger og andre faste strukturer. Kortlægningen af bevaringsværdige bygninger er sket efter SAVE-metoden. SAVE er en sammenskrivning af "Survey of Architectural Values in the Environment", dvs. kortlægning af arkitektoniske værdier i miljøet. Metoden bygger på en vurdering af fem forskellige forhold ved en bygning: arkitektonisk, kulturhistorisk og miljømæssig værdi, originalitet og tilstand. Bygninger af høj bevaringsværdi tildeles værdierne 1-3, med 1 for den højeste bevaringsværdi. Bygninger af middel bevaringsværdi tildeles værdierne 4-6.

De angivne bevaringsværdier for bygninger og strukturer er ikke politisk godkendt i de deltagende kommuner. Publikationen udtrykker således alene projektgruppens vurderinger. De angivne bevaringsværdier vil dog kunne danne grundlag for fastlæggelse af bevaringsværdier i fremtidige kommune- og lokalplaner.

Strategi for Danmarks blå hjerte

I et særskilt notat har projektgruppen opstillet et forslag til "Strategi for Danmarks blå hjerte – fem porte til maritime oplevelser". Strategien tager udgangspunkt i den styrke, den maritime kulturarv har for Sydfyn og øerne. Med baggrund i en vision om, at alle skal have mulighed for at opleve Øhavet, søger strategien at forene den materielle og immaterielle kulturarv og oplister en række idéer til konkrete projekter. Projekterne vægter i høj grad oplevelser på tværs af havnene og øhavet.



Danmarks blå hjerte

Det Sydfynske Øhav er Danmarks blå hjerte - et enestående, vandfyldt morænelandskab fra Helnæs Bugt i vest til Langeland i øst og fra Sydfyn i nord til Ærø i syd.

Afgrænset af et bakket kulturlandskab samler fem havnebyer med en levende maritim kulturarv pulsen fra det blå øhav.

SVENDBORG ligger centralt i Øhavets geografi - godt gemt af vejen, dybt inde i Svendborg Sund. Som en anden bukseknep ligger Frederiksø foran byen og skaber læ og kanallignende besejlingsforhold ind til den lille vig, hvor Svendborg Havn optager landarealerne til begge sider. Vanddybder, læ og forsvarshensyn har her skabt de naturlige forudsætninger for at anlægge en havn, som byen kunne danne sig ud fra.

Svendborg Havn ligger nede i en landskabsskål formet af istidens morænebakker. Købstaden lå højt oppe på et fremspringende moræneparti, hvor Vor Frue Kirke med sin korsformede plan og sit karakteristiske tårn med den dobbelte lanterne øverst på pyramidetaget ligger på det højeste punkt. Herfra går det nedad til alle sider, dog stejlest ned mod havnen. Fra Vor Frue Kirke falder byens gamle hovedstrøg Møllergade jævnt mod syd i et smukt buet forløb, der modsvarer morænebakkens kant, ned til den langskibede katedral Sankt Nikolai Kirke.

De 2 kirker var i århundreder pejlemærker for de søfarende. Tårnene stak op over byens tage, og med deres karakteristiske form fortalte de, at hjembyen stadig var den samme.

Fra Sankt Nikolai Kirke stikker Brogade mod øst, vinkelret på vandet ned til den gamle købstadshavn - i daglig tale kaldet Mudderhullet. Her gav skibsbroen mulighed for sideværts fortøjning og praktisk adgang til at laste og losse.

Byen var oprindelig købmændenes og søfolkens by. Småhuse vekslede med store købmandsgårde. Senere udviklede trafikken sig. Skibene blev større, og det samme gjorde mængderne af last og gods, der skulle håndteres på landsiden.

Østre Havns store siloer fortæller om den moderne tids voksende behov for lagerplads, der på de afgrænsede arealer tvang magasiner og bygninger i vejret. I løbet af ikke særligt mange år ændrede Svendborg profil.

Fra at være en beskeden købstad med huse, der højst rakte 10-15 meter i vejret, fik byen i 1900-tallet store vinduesløse massiver i op til 50 meters højde. Hvor

Sankt Nikolai Kirke og Vor Frue Kirke tidligere var ene om at skabe forbindelse mellem jord og himmel, fik de nu skarp konkurrence fra handelskapitalismens katedraler, der overtrumfede dem både i højde og i robust arkitektur.

Med behovet for at bringe større godsmængder over kajen, og med jernbanens forlængelse parallelt med Møllergade, var forudsætningerne skabt for at udvide havneterrænet mod nord med den nuværende Jessens Mole. I samme periode blev også Frederiksøen inddraget med en landudvidelse, der gav plads til Svendborgs berømte værftsindustri.

Den seneste havneudvidelse findes på vigens nordre bred, hvor nutidens industrihavn også har krævet store landmæssige forandringer af det sumpede forland nedenfor bakkerne mod nord.

På det indvundne flade terræn rejser de store siloer deres massive bygningskroppe mod himlen.

FARVANDET SYD FOR FYN

THE WATERS SOUTH OF FYN

Redning 1:100000 1888

Udgivet af Hydrographiske Institut, København

Udgivet af Hydrographiske Institut, København

Udgivet af Hydrographiske Institut, København

DE 5 KULTURHAVNE



FAABORG ligger også godt gemt af vejen i bunden af Faaborg Fjord - en beliggenhed, der meget ligner Svendborgs inde i Svendborg Sund.

Sejladsen til og fra Faaborg Havn er beskyttet af naturens læskabende bakker og øer. Faaborg ligger på en landstrimmel mellem Fjorden og Sundet med Svanninge Bakker som et stort skovdækket massiv, der hæver sig mere end 120 meter over havet nord for byen og havnen.

Byens profil er præget af smukke længebygninger, der grupperer sig i karreer langs Østergade, byens hovedgade. Østergade løber i en lige linie mellem øst og vest, langs med landstrimlen og parallelt med fjorden.

Karrestrukturen opløses mod havnesiden i langstrakte parceller, hvorfra der var - og i en vis grad stadig er - direkte adgang til vandet.

Over de op til 12 meter høje teglbeklædte huse hæver det kantede og friskårne Klokketårn sig med sin for Øhavets kirker karakteristiske lanterne ovenpå det pyramideformede tag.

Klokketårnet var oprindeligt kirketårn til den nu nedrevne Sankt Nikolai Kirke. Tårnet står i dag som et ensomt fragment og fastholder sin gamle position midt i byen, mens den nye kirke, Helligåndskirken, der opførtes som klosterkirke lige før reformationen, ligger i købstadens nordlige udkant ned mod Sundet.

Således udspændt mellem sund og fjord tog Faaborg igennem århundreder imod sine søfolk og fiskere. Med langsiden til fjorden er havnen opført som en række af bassiner, der med udgangspunkt i den gamle skibsbro for enden af Strandgade har formeret sig med trafik- og fiskerihavn, færgehavn og en stor og stadig voksende lystbådehavn.

I slutningen af 1800-tallet anlagdes jernbanen som en linie, der fra øst stak ind mellem købstaden og havnen. Det gav anledning til landvinding syd for den nye stationsbygning.

Store industrielle tiltag blev det imidlertid ikke til. I modsætning til mange andre steder blev der aldrig i Faaborg opført de højtstræbende siloer på havneterrænet, som ses f.eks. i Svendborg og Rudkøbing. Så trods en

fortsat forøgelse af havneterrænet har Faaborg fastholdt sin købstadsprofil. Byudvidelserne i moderne tid er foregået mod nord langs Odensevej og Assensvej og mod syd langs Svendborgvej. På grund af de landskabelige forhold ligger den oprindelige by således stort set uantastet på sin landstrimmel mellem Sundet og Fjorden.

Denne omstændighed er en god del af forklaringen på Faaborgs charme og intimitet. Landskab, by og havn hænger uløseligt og tydeligt sammen.

Denne sammenhæng søges yderligere synliggjort gennem de mange nye initiativer, der i disse år finder sted på de havneområder, som ikke længere bruges til traditionelle havnerelaterede aktiviteter. Med en oplevelsesøkonomisk tilgang rettes fokus nu på bosætning og fritidsliv.

RUDKØBING ligger midt på Langeland, fuldstændig centralt placeret i sit købstadsopland.

Byen ligger på øens vestlige side, på den vest- og nordvendte skråning Rue Banke.

Bortset fra den moderne færgenhavn ved Spodsbjerg ligger alle Langelands havnebyer mod vest - ud mod Øhavet, hvor sejl- og strømforhold er langt mere bekvemme end i det voldsommere Store Bælt.

Læforholdene i Rudkøbing er ikke så gode som i Øhavets øvrige havnebyer Svendborg, Faaborg, Ærøskøbing og Marstal. Til gengæld er havnen begunstiget af en naturlig sejlrende, som sammen med den centrale landmæssige beliggenhed har givet anledning til den oprindelige bydannelse.

Rudkøbings to store indfaldsveje, Nørregade og Østergade, løber sammen i en spids vinkel på Torvet, hvorfra trafikken ledes ad Brogade ned til havnen, hvor en skibsbro stak og stadig stikker vinkelret ud fra kysten.

På samme måde som i Faaborg har havnen gennem tiden bredt sig på begge sider af broen med bassiner for trafik-, færgе-, fiskeri- og fritidssejllads.

Størsteparten af havneterrænet ligger på opfyldte arealer ud for Havnegade, der løber langs byens vestlige kant nede ved stranden.

Byens struktur er baseret på længehuse sammenbygget i karrelignende formationer. Som i Faaborg ses imidlertid også her en opløsning af de bymæssige figurer i de langstrakte parceller, der løber mellem Ramsherred og Havnegade - eller tidligere mellem gaden og stranden.

Dette mønster med grunde, stier, slipper og stræder vinkelret på kysten ses i mange mindre kystbyer og fiskerlejer, men også i havnebyen Marstal på Ærø.

Tre høje eller højt beliggende bygninger giver sømanden landkending, når han nærmer sig Langelands vestkyst.

Kirkens store fritstående røde klokketårn med vælske gavle og stejlespir har fra

gammel tid været byens kendetegn. Senere er også bymøllen på Rue Bankes højeste top kommet til.

I dag er Rudkøbings mest markante signal til omverdenen dog den kæmpestore, hvide betonsilo på havnen lige nedenfor Brogade. Siloen har tidligere tilhørt Langelands Korn, hvilket fremgår med al ønskelig tydelighed af det store røde LK-logo på fronten ud mod Øhavet. Siloen står som en fremmed fugl midt i købstadsidyllen, men dens historie og tilstedeværelse er lige så meningsfuld som de store gamle pakhuses, der ligger lidt derfra. Som kendemærke for den søfarende kan siloen ses viden om, når solen reflekteres fra dens slanke hvidmalede sider.

FARVANDET SYD FOR FYN

THE WATERS SOUTH OF FYN

Skæbning 1:100000 1:100000 1:100000

1:100000 1:100000 1:100000

1:100000 1:100000 1:100000

1:100000 1:100000 1:100000

DE 5 KULTURHAVNE



MARSTAL ligger lidt mere udsat end de øvrige havnebyer i Det Sydfynske Øhav. Dog er byen rimeligt i læ for vestenvinden, som den ligger på sin svagt skrånende flade mod øst, ned mod havnen og vandet, der deler sig mellem Det Sydfynske Øhav og Marstal Bugt.

Marstals byplan adskiller sig fra købstædernes karrestruktur og ligner med sine stræder og gader, der løber på tværs af kysten, mere fiskerlejer og kystflækker som eksempelvis Skovshoved, Dragør og Sønderho.

I modsætning til i flere af de øvrige havnebyer i Øhavet er kirken ikke byens dominerende vertikal. Over havnen svinger kranerne deres gitterstænger ved byens værfter og fortæller vidt og bredt, at Marstal fortsat er et samfund, hvor søfart og skibsbyggeri sætter dagsordenen.



MARSTAL

Byens struktur vidner om en decentral organisation af aktiviteterne. Her er ingen centrale bassiner eller skibsbroer, hvorfra havnen har udviklet sig - her har adgangen til havet fundet sted direkte fra stranden. Byens aflange udstrækning er udtryk for det samme. Når der skulle være plads til alle, måtte man nødvendigvis udvide byen i længden. Havnegade samler trafikken fra byen og fordeler den på det lange nord-sydgående stræk.

Foruden al den aktivitet, der præger havnen i Marstal, er det mest bemærkelsesværdige dog den lange stenmole, der ude i vandet løber parallelt med Havnegades forløb inde på land. Havnemolen blev opført i 1800-tallet ved en fælles indsats af byens borgere.

Mellem Havnegade og molen udspiller byens erhvervsliv sig. Her står store stålskibe på bedding, mens de er under reparation, og flydedokken er fortsat aktiv med nybygning og ombygning af coastere. Her er også plads til joller og fritidsfiskere, som fortøjer deres småbåde i Sønderrenden, mens nettene hænges til tørre inde på stejlepladsen syd for det lille bassin.

Færgen fra Rudkøbing anløber Marstal i havnens nordlige ende, hvor Ebbes Bådebyggeris store hal lukker for havnens videre udstrækning.

Søfartstraditionerne fra 1700- og 1800-årene lever videre i byens sjæl.

Med den store lystbådehavn længst mod syd er der gennem mange år fremvokset et stadigt ekspanderende anlæg, der med sine aflange pontonbroer bryder den fysiske struktur, som kendetegner den gamle erhvervshavn.



RUDKØBING

Med lystbådehavnen brydes der også med de traditionelle næringsveje. Med den voksende turisme er der opstået nye muligheder for at skabe sig et udkomme i den gamle søfartsby.

Der skal imidlertid ikke herske tvivl om, at det aktive havneliv med de mange forskelligartede aktiviteter, der er knyttet til vareproducerende økonomier, også udgør det stærkeste aktiv for en stadig fremvoksende oplevelsesøkonomi.

Marstals søfartstraditioner er sagt med et moderne ord byens stærkeste brand.

ÆRØSKØBING ligger nordvendt på et svagt skrånende terræn ned mod havnen og Øhavet. Byen ligger som Svendborg og Faaborg godt beskyttet mod vind og strøm bag halvøen med Urehoved og den lille Dejølige udenfor indsejlingen til havnen.

Småby-skalaen er fremherskende i Ærøskøbing, hvor størsteparten af husene er opført i beskedne en eller halvanden etage, og hvor de højeste huse ikke overstiger to en halv etager eller 10-12 meter. Som i Faaborg og Rudkøbing er bystrukturen baseret på karreer, hvor husenes gavle er sammenbyggede, hvilket giver bybilledet et formfast og sluttet præg.

Ærøskøbings byplan er dog skævvredet i en trekantet figur med kystlinjen som den lange diagonal. Byen og havnen er forbundet via Vestergade og Brogade, der begge løber fra syd mod nord ned til hver sin molearm, som sammen med en tredje tværgående mole omslutter byens eneste havnebassin.

Fra Smedegade og Nørregade, der begge løber parallelt med kysten, ses også i Ærøskøbing en afslutning af byen ned mod stranden i form af aflange, smalle parceller. Disse afsluttes dog her af en smal gangsti, der til havsiden er flankeret af høje søjlepopler. Mellemrummene mellem træerne giver udsigten over havn og hav en vertikal målestok, der beriger den rumlige oplevelse.

Ærøskøbing Kirke ligger midt i byen som en hønemor med sine kyllinger omkring sig. Her er der ingen profane monumenter fra industrialderen til at tage konkurrencen op med kirkens hvidkalkede tårn, der også i Ærøskøbing er forsynet med den karakteristiske lanterne øverst på det lidt fladtrykte pyramidetag. Kirketårnet står som byens ubestridte kendemærke, når man nærmer sig ad søvejen.

Ærøskøbing signalerer på mange måder, at fortidens travle liv på havnen er en saga blot. Godsmængderne, der transporteres over kajen, er ikke større, end at de kan håndteres fra Ærøfærgerne,

der anløber havnen flere gange dagligt med varer og persontrafik fra Svendborg.

Tilsyneladende ånder der fred og idyl i byen, hvor pynteligheden, det adstadige tempo og den overskuelige størrelse er byens stærke kort i kampen om turister og tilflyttere.

Anderledes ser det imidlertid ud i lystbådehavnen, der er opført nord for den gamle trafikhavn. Her ligger sejlbådene tæt i højsæsonen, for Ærøskøbing er et yndet udgangspunkt for lystsejllads i Det Sydfynske Øhav. Her ses sejlbåde fra mange andre lande end Danmark - med Tyskland, Sverige, Holland og Frankrig som de mest fremtrædende.

FARVANDET SYD FOR FYN

THE WATERS SOUTH OF FYN

Scale of the map: 1:100,000

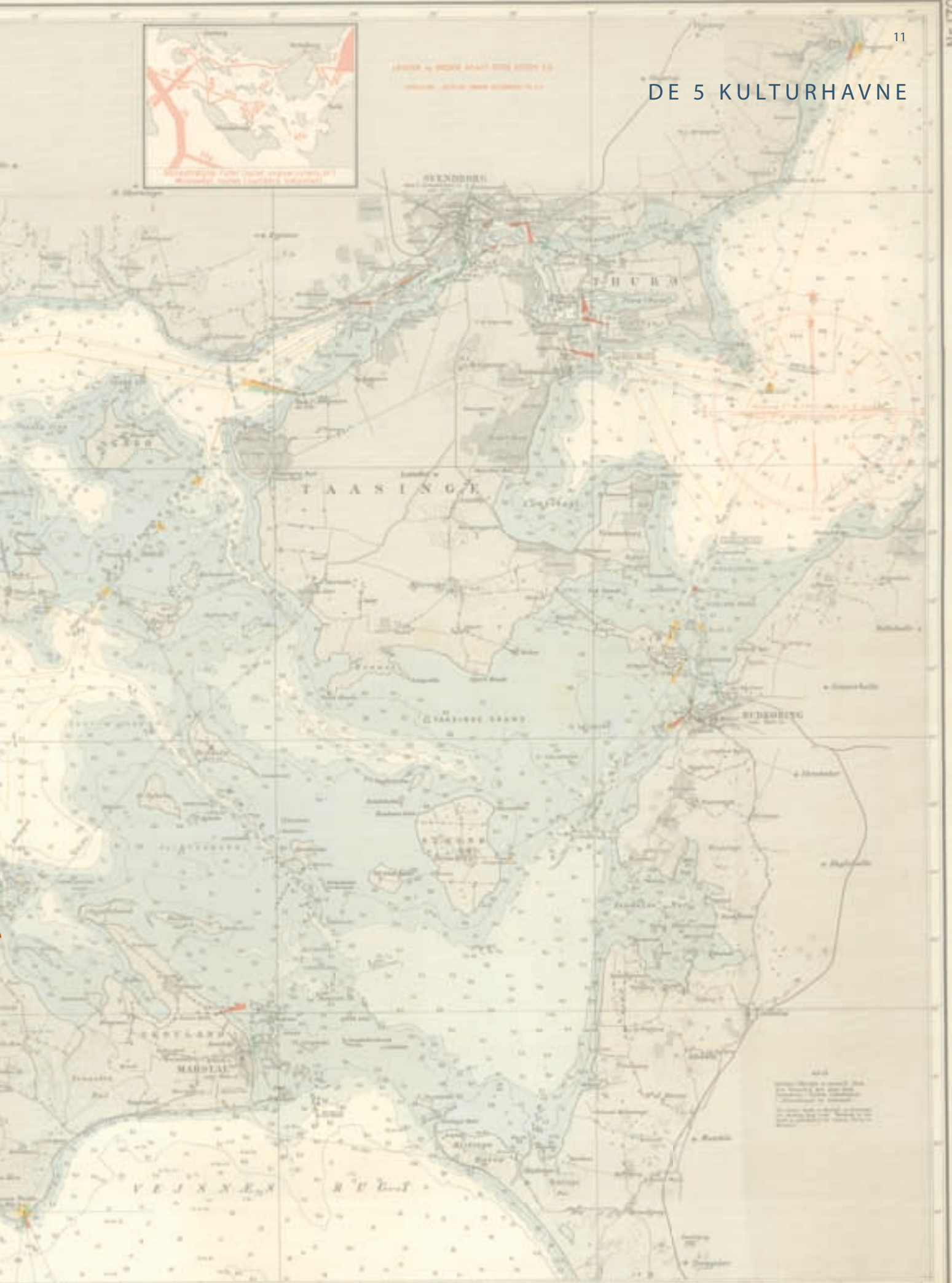
Scale of the map: 1:100,000

Scale of the map: 1:100,000

DE 5 KULTURHAVNE



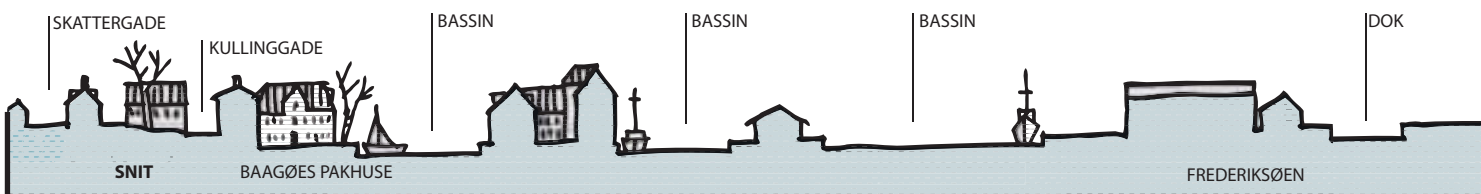
LAGER OG HAVNE I DEN NØRDLIG DEL AF
 DEN NØRDLIG DEL AF DEN NØRDLIG DEL AF



NOTER
 1. Højeste Vandstand
 2. Laveste Vandstand
 3. Middelvandstand
 4. Vandstand ved Springvandet
 5. Vandstand ved Skanderborg Sø
 6. Vandstand ved Thorsø Sø
 7. Vandstand ved Taasinge Sø
 8. Vandstand ved Rindøerne Sø
 9. Vandstand ved Vejssø Sø
 10. Vandstand ved Rindøerne Sø



Svendborg Havn, 2009



HAVNENS HISTORIE

• SVENDBORG

1850

I 1850 bestod Svendborg Havn af en havneplads for enden af Brogade og nogle nedrammede pæle ude i bugten. Denne begrænsede udstrækning havde stort set været uændret siden middelalderens første anlæg. På den brolagte havneplads fandtes havnefogedbolig og materielhus, kogehus og bedding. Midt i havnen lå Frederiksøen, der var en sandbanke med en stendæmning, hvor skibene dumpede deres ballastsand. Forbindelsen mellem by og havn var Brogade. For enden af den fandtes en port, hvor man betalte told af indførte varer.

Rundt om i bugten fandtes private havne eller broer, opført af byens købmænd, hvor deres skibe uhindret kunne lægge til. En sådan var købmand Baagøes havn lige syd for Havnepladsen. I den nordlige del af bugten havde skibsbygger Rasmus Møller sit skibsbyggeri med bro ud i bugten.

Havnepladsen var centrum for transport af personer og varer til og fra Svendborg, ikke mindst til øerne i Svendborgsund og resten af Øhavet. Den travleste overfart – den til Tåsinge – fandtes dog et stykke syd for havnen.

1915

Den første udvidelse af det gamle havneanlæg var en dampskibsbro, som blev bygget ud fra Havnepladsen i 1854. Dampskibsbroen blev etableret til den hurtigt voksende dampskibstrafik, der ikke kunne lægge til ved Havnepladsen. Broen blev dog revet ned igen allerede i midten af 1870'erne.

Den første blivende udvidelse skete i 1866-68, da Nyhavn og Havnegade blev anlagt for at udvide havnens kapacitet. Dette viste sig dog snart ikke at være tilstrækkeligt. En mole blev derfor anlagt tværs over bugten fra Havnepladsen i syd til Nyhavn i nord. Arbejdet påbegyndtes i 1872 og varede frem til 1876, hvor Jessens Mole åbnede. Den stadige tilførsel af ballastsand gjorde efterhånden Frederiksøen mere stabil, og i 1867 flyttede Ring-Andersen sit skibsbyggeri til øen ved en nyanlagt bedding.

Syd for Havnepladsen, ved siden af købmand Baagøes grund, opførtes i 1856 et gasværk med en ca. 40 meter lang bro. Gasværkets produktion var afhængig af store tilførsler af kul, og derfor fik det sit eget havneafsnit. Dermed var havnens pladsproblemer dog ikke løst.

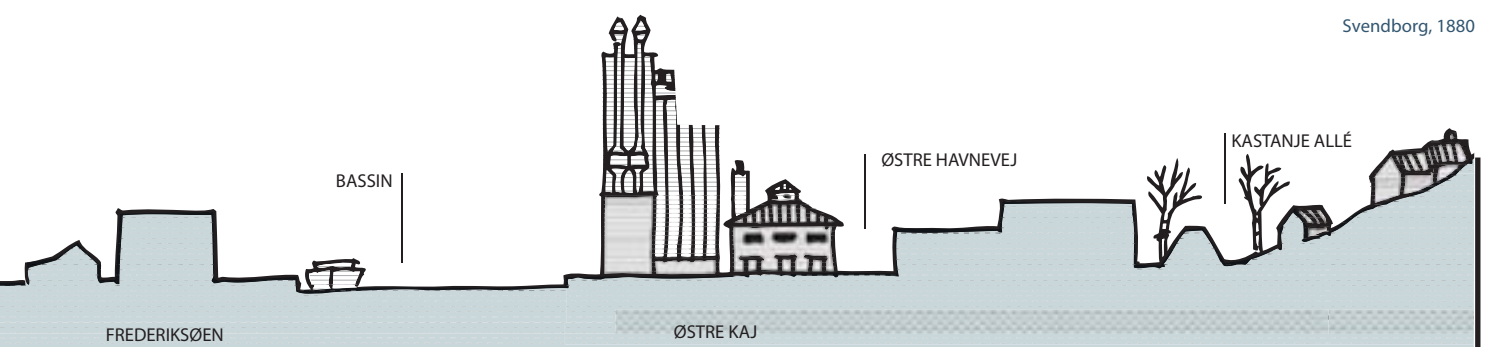
Allerede i 1890 påbegyndtes opførelsen af Nordre Havn for enden af Jessens Mole. Havneafsnittet stod færdigt i 1893, og området bagved blev primært udlagt til industri.

Den sidste tilføjelse til havneanlægget kom med etableringen af Østre Havn i forlængelse af Nordre Havn. Dette arbejde stod på i perioden 1898-1901.

I den østlige ende ved Øksenbjerg blev et havnebassin udgravet, der af uransagelige grunde blev kaldt "Frihavnen". Dette havneafsnit blev - og er stadig - præget af industri. Med Østre Havn havde havnen bredt sig rundt i hele bugten og stort set fået den form, vi kender i dag.



Svendborg, 1880



1970

Bygnings- og anlægsmæssigt var havnen i 1970 domineret af industrien. I forlængelse af anlægget af Odense-Svendborgbanen i 1876 fik alle havneafsnit efterhånden tilføjet godsspor. Havnen var dermed blevet et trafikalt knudepunkt, og det gavnede industrien.

Jessens Mole og Nordre Havn var fra starten oplagringspladser for kul og træ med store åbne pladser og mindre boder.

På Frederiksøen voksede Svendborg Stålskibsværft frem fra 1907, og det prægede havnen med store bygninger og anlæg på øen.

Østre Havn blev fra anlæggelsen præget af korn- og foderstofindustrien - blandt andet med Svendborg Boghvede- og Havremølle fra 1895 og Fyns Andels Foderstofforretning (FAF) fra 1905, hvis stadigt eksisterende silopakhus fra 1901 (opført til firmaet Petersen og Jensen), 1955 og 1960 dominerer havnefronten.

En nyskabelse i Svendborg Havn efter 1915 var lystbådehavnen. Den karakteristiske runde funkishavn blev bygget i 1935 efter massivt pres fra den voksende flok af lystsejlere.

I 1970 havde havnen som industrikvarter haft sin storhedstid, og industrivirksomhederne enten flyttede eller lukkede.

2008

Havnen i dag bærer præg af, at 1970'erne markerede afslutningen på havnens tid som industrihavn. Langsomt flyttede mange virksomheder væk fra havnen og efterlod tomme bygninger. I 1992 kørte det sidste godstog på Svendborgbanen, og dermed var fordelen ved havnens forbindelse til jernbanen forsvundet. I 2001 lukkede stålskibsværftet, og i 2003 efterfulgtes det af Nordisk Kellogg's på Østre Havn.

Dermed stod to meget store områder på havnen tomme. Alt er dog ikke forsvundet. Havnepladsen er med færgefarten til småøerne og Ærø fortsat et trafikalt knudepunkt, hvor person- og godstransport spiller en væsentlig rolle. Østre Kaj huser også fortsat korn- og foderstofproduktion, og på Frederiksøen ses stadig et fungerende træskibsværft.

Svendborg Havn bærer således stadig i dag usædvanligt mange af de træk, som har karakteriseret havnen, siden den første skibsbro for enden af Brogade blev opført.

En del bygninger har fået nye funktioner, men rammerne står, og man kan fortsat i dag erkende en overvejende del af de elementer og funktioner, som har præget en havn fra 1700-tallet frem til i dag.

HAVNENS HISTORIE

• SVENDBORG



Frihavnen med Svendborg Boghvede- og Havremølle i baggrunden, 1950'erne
Foto: Svendborg Museum



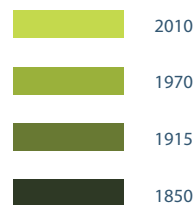
Frihavnen, 2010
Foto: Svendborg Kommune



Østre Kaj, 1950'erne
Foto: Svendborg Museum



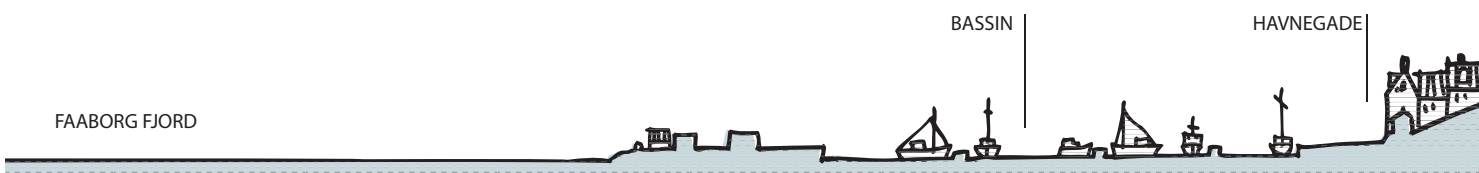
I forgrunden silopakhuset fra 1901, som rummer både de oprindelige træsiloeer og etagepakhuse til f.eks. kornsække. Bagerst de nyeste siloeer fra 1962 og 1979
Foto: Svendborg Kommune



Byens vækst fra 1850-2010



Faaborg, 2009



HAVNENS HISTORIE

• FAABORG



Faaborg, 1880

1850

I midten af 1800-tallet var Faaborg Havn blevet en "moderne havn" med et lukket havnebassin. Skibsbroen fra renæssancen udgjorde den østlige side af bassinet og blev modsvaret af en helt ny dæmning med bolværk mod vest. Dette bolværk var blevet til ved en opfyldning langs de gamle stenrøser (bunker af sten), som lå i udkanten af havnen. Stenrøserne var etableret for at hindre drivis i at drive hen til de vinteroplagte skibe.

Bortset fra havnebassinet, som var blevet til allerede i 1820'erne, var havnen dog stadig en primitiv sejlskibshavn. Toldboden fra 1834 lå sammen med et enkelt pakhuis som de eneste bygninger på havnen – bortset fra et muret lokum og kogehus til søfolkene.

På trods af, at Faaborg endnu var blandt landets vigtigste havnebyer med den 7. største tonnage i skibsflåde og en af Fyns betydeligste udskibninger af korn, var havnen som anlæg primitiv.

1915

I begyndelsen af det 20. århundrede havde Faaborg Havn stort set nået den udstrækning, den har i dag. Den blev siden udvidet lidt mod vest, men ellers var de betydeligste opfyldninger allerede foretaget.

Foran den gamle strand og kystlinje mod Faaborg Fjord var der på en opfyldning etableret et stort terræn til den nye jernbanestation, som kom til med åbningen af jernbanen til Ringe i 1882. Jernbanen blev siden udvidet med åbning af nye jernbanelinjer i 1906 og 1916. På havnen afløste stationen et lille nydeligt lystanlæg fra 1860'erne, "Voigts Minde", som blev flyttet til Østerbro langs dosseringen Langelinie, der ligesom jernbanen var kommet til siden 1850'erne.

I 1915 var havnen stadig i gang med at vokse ved opfyldninger og inddragelse af tilstødende arealer.

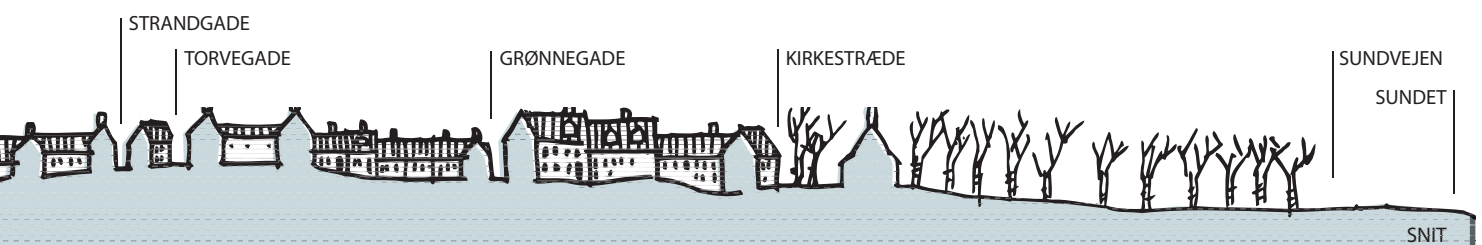
Havnens bassin blev udvidet kraftigt mod syd i 1907, hvorved den gamle sydlige ydermole blev en midterpier. Den nye østmole blev en stor kulmole som et tegn på industrialiseringens indtog.

I 1915 sejlede de sidste sejlskibe endnu ud og ind af havnen som et symbol på fordums storhed - men også som et symbol på byens manglende evne til at få opbygget en dampskibsflåde af betydning.

Ved vestsiden af havnen lå det store slagteri, et af provinsens første, som modtog grise fra en stor del af Øhavet per dampskib. Her lå også Møllers Værft.

Få år senere, lige efter genforeningen, åbnede en færgerute med færgeleje uden for havnebassinet. Færgeruten besejlede Mommark på Als, der sammen med det øvrige Sønderjylland igen var blevet en del af Danmark. Sammen med ruterne til øerne gjorde dette Faaborg til en betydelig færgeby.

Fiskeriet nåede også et højdepunkt i starten af det 20. århundrede.



1970

Med en marina ud for Lille Strand mod vest, etableret i 1970'erne, nåede Faaborg Havn sin (foreløbigt) største udstrækning.

Et stort værft syd for slagteriet havde afløst Møllers Værft, der blev nedlagt og flyttet i 1960'erne.

Jernbanen lå endnu ud over en stor del af havnearealerne, selvom en stor del af jernbanerne var nedlagt i 1960'erne, og færgen til Als var flyttet fra Faaborg til Bøjden på Horneland i 1967.

En del asfalt- og cementindustri kom til på havnearealet på trods af, at disse industrier ikke var havnerelaterede. De nød blot godt af beliggenheden ved havnen.

Store pakhuse på selve havnen dominerede sammen med færgelejerne til færgerne og de nye "spritruter", der århundredet ud fyldte godt på havnen og gav den og byen en rytmisk puls.

2008

I det ny årtusind begyndte de egentlige havnerelaterede aktiviteter at forsvinde. Jernbanen er nu helt væk, og i dens sted er der kommet boliger, en bank, restauranter, en ejendomsmægler og lange rækker af biler.

Lystbådene fylder godt op både i det gamle havnebassin fra 1800-tallet og i marinaen, der blev udvidet for ikke så længe siden.

Endnu en stor udvidelse til fordel for lystbådene er på vej. Men på trods af en ganske klar dominans fra den moderne fritids- og turistkultur viser både et stort værft og slagteriet, at der endnu er industri af betydning på havnen – som også stadig rummer fiskeri og fiskeengrossalg.

Den moderne havn i Faaborg er således sjældent alsidig.



Den ottekantede tepavillon i museumshaven ved Faaborg Havn er fra omkring år 1800, hvor tedrikning var populært blandt medlemmerne af byens overklasse

HAVNENS HISTORIE

• FAABORG



Færgen fra Ærø i fæргеlejet på Faaborg Havn. Der er i alt 3 færgeruter fra Faaborg



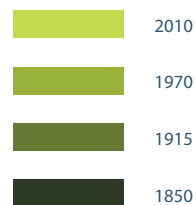
Havn og by adskilles af en gennemgående vej, der løber lige hen over den gamle strandlinje



Fra 1960'erne til 1990'erne sejlede "spritbåde" mellem Tyskland og Faaborg. Her et kig ud over opmarcharealet i 1990'erne



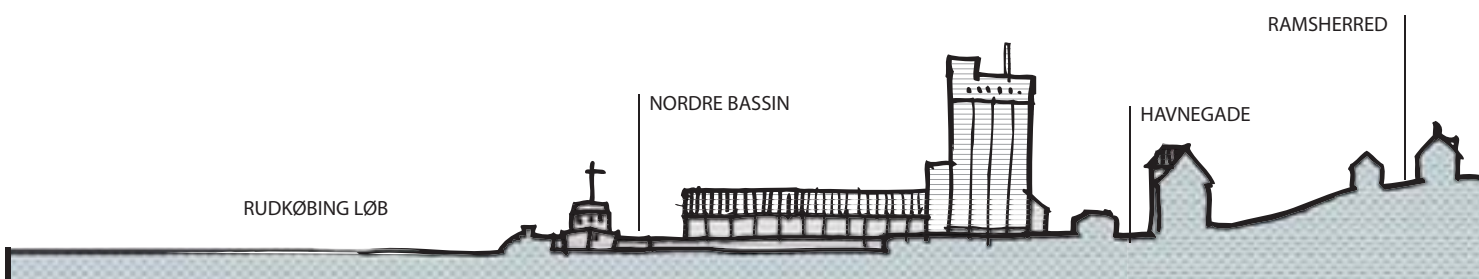
Brolægningen er moderne, men den gamle toldbod fra 1834 ligger stadig midt på Faaborgs gamle havneplads



Byens vækst fra 1850-2010



Rudkøbing Havn. 2009



HAVNENS HISTORIE

• RUDKØBING



Rudkøbing, 1880

1850

I 1850 var Rudkøbing allerede en etableret bassinhavn med to havnebassiner og den middelalderlige skibsbro som midtermole. Det søndre bassin var blevet anlagt på privat initiativ i 1820-26, mens det nordre bassin blev anlagt i 1847-48.

Al trafik fra havnen op til byen gik igennem Brogade, hvor flere af byens største købmandsgårde lå. Fra havnen udgik al væsentlig transport til og fra byen og øen. Det var herfra, man opretholdt forbindelsen til de omkringliggende øer og den øvrige omverden. Bag havnen fandtes Havnepladsen, hvor der blandt andet var skibsbyggeri.

Alle varer på vej til eller fra det meste af Langeland skulle over Havnepladsen, der derfor også fungerede som oplagringsplads. Pladsen var stor og åben med få bygninger.

1915

Sejlskibene var dominerende i Rudkøbing frem til 1914, men dampskibene, der kom til byen i midten af 1800-tallet, gjorde færgesejladsen mere regelmæssig.

Foruden færgen til Svendborg gik der faste dampfærger til Marstal, Strynø, Lohals, Korsør, Spodsbjerg, Nakskov og København. Derudover anløb der dampskibe fra Rusland, England, Sverige og Tyskland.

Den megen dampskibstrafik gav anledning til omdøbning af midtermolen – den gamle skibsbro – til Dampskibsbroen, og til opførelsen af en række stykgodspakhuse og ventesale, særligt ved det søndre bassin.

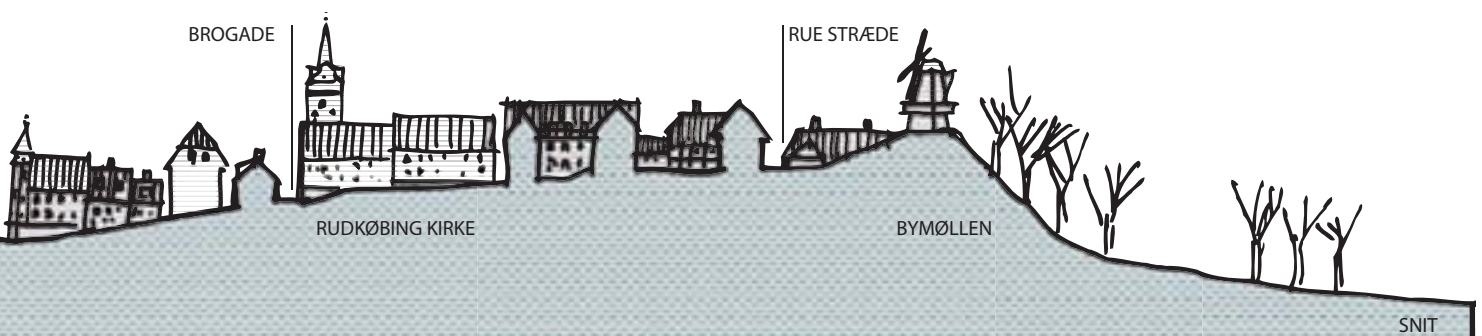
I 1883 - 1885 blev havnen udvidet og uddybet. Samtidig tog man fat på problemet med, at fiskerbåde og joller længe havde savnet en havn. En lille beskyttet jollehavn blev derfor bygget

nord for den eksisterende havn. Arbejdet stod færdigt i 1886.

Da jernbanen kom til Langeland i 1908, blev stationsbygningen lagt på havnen af hensyn til færgetrafikken. Der blev også ført spor ned på selve havneområdet, så man kunne losse og laste direkte fra skibene til godsvogne. Det gjorde for alvor havnen til et transportmæssigt knudepunkt for øen.

I 1890'erne havde fiskeriet fået et opsving i Rudkøbing, og med nye fiskerimetoder og større både blev der behov for mere plads.

Anlægsarbejdet til den nye fiskerihavn påbegyndtes i 1909, og havnen stod færdig omkring 1914, komplet med de lange træhuse med plads til fiskernes redskaber. Disse træbygninger - kaldet sorteringshuse eller garnhuse - eksisterer endnu.



1970

Perioden frem til 1970 var storhedstiden for Rudkøbing Havn som industrihavn.

Dampskibe, jernbane og anden industri medførte et stort behov for kul. I 1919 oprettedes Langelands Kulkompagni, som fik indhegnede kulpladser ved nordkajen i trafikhavns nordre bassin. Også byens første benzintank blev lagt på Havnepladsen.

Der havde længe været ønske om en jernbanefærge-forbindelse til Svendborg, og i 1925 anlagdes en ny færgehavn med en lille ventesal, varehus og tilhørende jernbanespor syd for det søndre bassin.

I 1935 byggedes et nyt færgeleje til den nye motorfærge med vogndæk til Ærø ved siden af det eksisterende.

Andelssvineslagteriet fik også plads i denne sydlige del af havnen. Det åbnede i 1932.

Syd for den nye færgehavn blev det første rekreative indslag i havnen, Søbadeanstalten, anlagt i 1927, og derpå fulgte det andet, nemlig lystbådehavnen mod nord. Byggeriet af lystbådehavnen blev påbegyndt i 1933 og varede til 1938.

I 1962 åbnede højbroen fra Langeland til Siø, og i 1966 Svendborgsundbroen fra Tåsinge til Svendborg. Langeland var nu landfast med Fyn, og det betød nedgang for havnen, da den med et slag mistede sin status som trafikalt knudepunkt. Både færgen til Svendborg og jernbanen blev nedlagt.

Ikke alt gik dog i stå. Efter en brand i 1970 erstattede Langelands Korn a/s den nedbrændte silo med en tårnsilo af beton. Denne silo præger i dag havnens profil.

2008

Rudkøbings gamle havn bærer i dag præg af den funktionstømning og udflytning, der skete efter åbningen af broerne til fastlandet.

Tilbage på den gamle havn er Færgeriet, Søbadeanstalten og korn- og foderstoffabrikken, der bruger Trafikhavnens nordre bassin i forbindelse med indskibning af korn.

Som et nyt element har boligerne holdt deres indtog på havnen i form af både ombyggede stykgodspakhus og nybyggerier.

Store dele af det gamle havneområde ved Havnepladsen er i dag udlagt til parkering.

I den nordlige ende af havnen er der dog sket udvidelser siden 1970. I 1989 påbegyndtes opførelsen af Skudehavnen, det femte af Rudkøbings havneafsnit. Skudehavnen huser 215 nye bådpladser til lystbåde, toetagers feriehus langs med bolværket, café og restaurant samt et hotel. Dette havneafsnit er særdeles velbesøgt, og det betyder, at Rudkøbing Havn fortsat er præget af sejlads.

Resten af havnen står dog stadig som 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 fortsat er tydelige.

HAVNENS HISTORIE

- RUDKØBING



Rudkøbing Havn, 1906



Renoveret pakhus på Trafikhavnen i Rudkøbing. Bygningen er i dag indrettet til beboelsesejendom



Korn- og Foderstoffabrikken ved Trafikhavnen, 2009
Foto: COWI



Byens vækst fra 1850-2010



Marstal Havn, 2009



HAVNENS HISTORIE

• MARSTAL

1850

Marstal var som by relativt ny. Den var hastigt vokset ud af et lille fisker- og bondesamfund i 1600-tallet, og i 1855 talte den 2473 indbyggere. Husene lå i snævre gader, der alle førte ned til havnen, som var byens livsnerve.

Byens borgere arbejdede stadig lejlighedsvis med at forlænge den lange ydermole, som var påbegyndt i 1825, og som nu strakte sig ikke mindre end 750 meter. Inden for molen uddybede man år for år havnen, så den kunne modtage de stadigt større sejlskibe, der blev bestilt af byens redere.

I 1850 var der i Marstal hjemskrevet hele 198 forskellige fartøjer, der skulle efterses, tilrigges og udrustes. Der var endnu tale om mindre skibstyper som jagter, galeaser og enkelte skonnerter, men man aner, at Marstal stod klar med tiltrængt tonnage, da industrialiseringen skulle til at begynde.

På landsiden var Marstal Havn med etableringen af flere tekniske anlæg ved at blive udviklet til et skibsmæssigt servicecenter af vældige dimensioner, der i de kommende årtier skulle komme til at betjene en af de største handelsflåder i Danmark.

1915

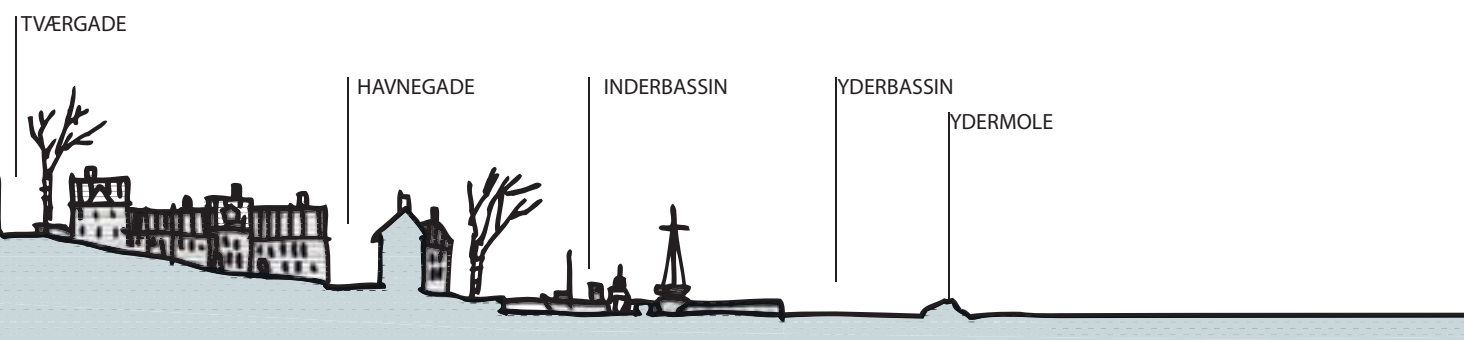
I årene omkring Første Verdenskrig nåede Marstal Havn sit absolutte klimaks, hvad skibsbygningen angik. Ikke færre end to stålskibsværfter og seks træskibsværfter lå på rad og række langs havnen. Umiddelbart efter Første Verdenskrig blev en mindsten sat op på havnen for de 53 ærøske sømænd, der satte livet til i krigen.

Selvom Marstal nåede højdepunktet i 1893 med 341 hjemmehørende skibe, var der stadig 246 skibe tilbage i 1915. Selve havnen ændrede nu karakter. Hvor de gamle træskibsværfter bare brugte et bart stykke jord og måske et par skurlignende bygninger, krævede stålskibsværfterne noget helt andet og mere.

Elektricitetsværk, maskinhaller, værkstedsbygninger, lagerplads og barakker til mandskabet krævede alt sammen plads, og i 1915 led Marstal Havn mere af pladsproblemer end af noget andet.



Marstal, 1880



1970

Selvom meget fragt gik fra køl til lastbil, var der endnu i 1970 en del coastere hjemmehørende i Marstal, og på havnefronten havde værfterne haft gyldne tider i løbet af 1960'erne, da efterspørgslen efter tonnage steg.

H. C. Christensens skibsværft havde blandt andet leveret flere coastere i 1950'erne og 1960'erne, men havde problemer i 1970, hvor det til manges overraskelse gik konkurs. Heldigvis havde et mindre værft, Thomsen & Thomsen, vokseværk. Det var etableret syd for beddingerne og kunne op gennem 1970'erne udvide sin virksomhed til det omgivende areal. Et enkelt træskibsværft, Marstal Træskibsværft, byggede stadig fiskekuttere og havde stabelfløbninger på den gode gammeldags manér.

Asfalt og spunsvægge havde afløst brosten og bolværker, og ved Dampskibsbroen var der i 1936 blevet anlagt et færgeleje med tilhørende broklap, der siden blev benyttet af flere forskellige moderne færger med gennemgående vogndæk.

2008

Skibsbygning og de maritime erhverv satte stadig præg på Marstal Havn op gennem 1980'erne og 1990'erne, selvom det blev stadigt vanskeligere at drive en fornuftig forretning inden for værftserhvervet.

Havnens største værft, Thomsen & Thomsen, gik fallit i 2003. En kort periode lå værftsområdet øde hen, før et Svendborg-baseret firma under navnet Marstal Værft overtog de tomme bygninger og en flydedok, der var kommet til i 1990.

Samme år gravede man en ny rende til Østersøen, der gjorde Marstal nemmere at anløbe for større skibe og lystbåde. Fritidssejlerne satte deres præg på havnen, og den marina, der blev anlagt i 1971, er siden blevet en af landets bedst besøgte med omkring 16.000 årlige anløb.

Rundt omkring på havnen er flere forskellige bygninger skudt op med toilet, bad og andre sanitære faciliteter for lystsejlerne. Det er også lystsejlere, der udgør de fleste kunder hos Ebbes Bådebyggeri og Stean Møllers sejlløft, som stadig trives i bedste velgående.

Ved færgen er der oprettet en mængde parkeringspladser, som sammen med opmarcharealet emmer af liv, når færgen kommer ind. Marstal Havn fungerer således stadig som byens centrum.



Ebbes Bådebyggeri i Marstal, 2009

HAVNENS HISTORIE

- MARSTAL



Marstal Havn, 1898
Foto: Marstal Søfartsmuseum



Kalkbrænderiet på Frederiksholmen, Marstal Havn med oplagte skibe i baggrunden, 1932
Foto: Marstal Søfartsmuseum



Der tørres sejl ud for Eriksens Plads, Marstal Havn, 1930'erne
Foto: Marstal Søfartsmuseum



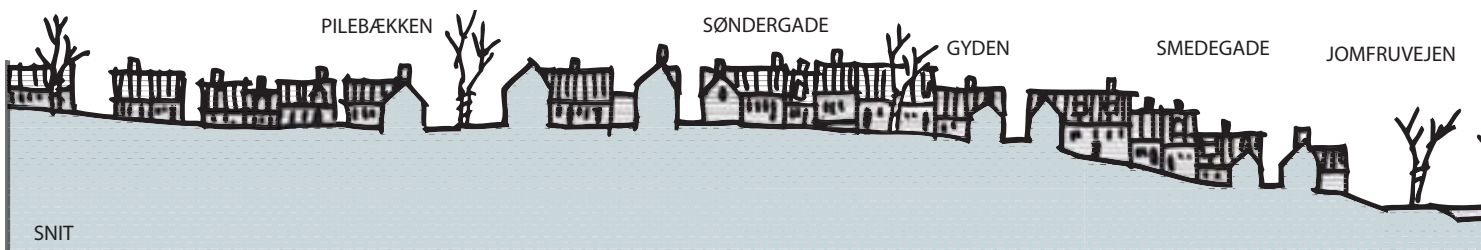
Kvasen Dannebrog på stablen, 1901
Foto: Marstal Søfartsmuseum



Byens vækst fra 1850-2010



Aarøskøbing, 2009



HAVNENS HISTORIE

• ÆRØSKØBING

1850

Til at forbinde Torvet med de anløbende skibe anlagdes Brogade - der, som navnet antyder, førte ned til skibsbroen. I 1700-tallet havde broen ved opfyldninger og uddybninger nærmest fået karakter af en stenmole. Det var for enden af denne, man anlagde det første havnebassin i begyndelsen af 1800-tallet.

Af bygninger var der ikke mange. Foruden et mindre pakhuis af træ var der i 1810 blevet opført et kogehus. Det skulle søfolkene betjene sig af, når de lavede mad, fordi man anså det for meget brandfarligt at kokkerere ombord på skibene, mens de lå i havn.

Toldbetjentene havde til huse i Brogade i en ældre bygning, der blev benyttet flittigt.

Selvom Ærøskøbing Havn var en af de mindre af slagsen, herskede der travlhed på havnen i midten af 1800-tallet. Byens handelsflåde kulminerede i disse år med omkring 90 hjemmehørende fartøjer, og der var årligt et par hundrede anløb til den lille havn.

I 1860'erne blev havnebassinet udvidet til tredobbelt størrelse.

Byens park blev anlagt bag havnen i 1880'erne.

1915

I 1917 blev der opført en fast bedding, der gav mulighed for at bygge endog temmelig store skibe.

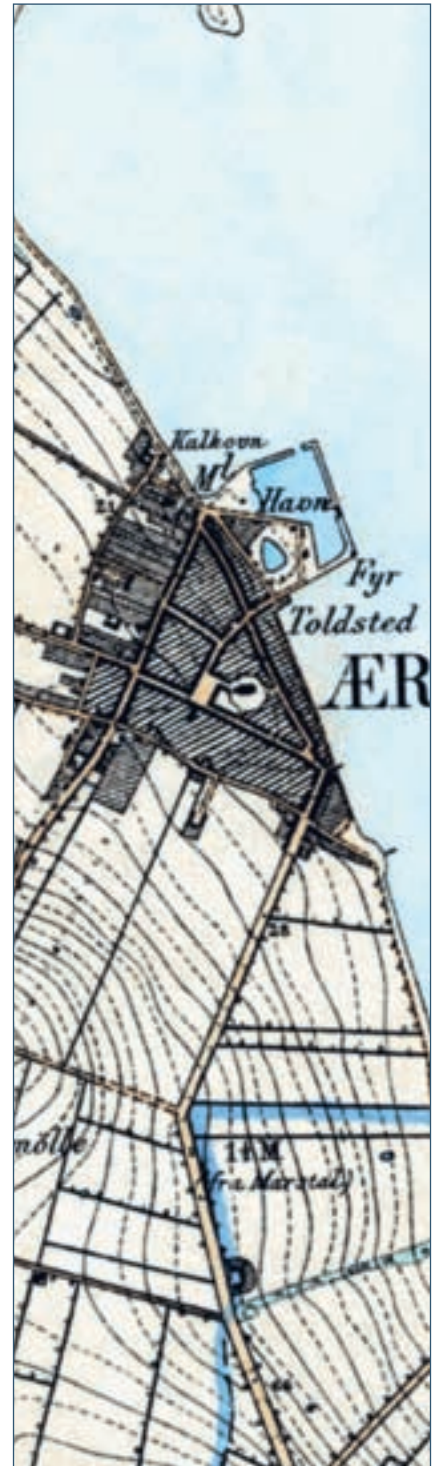
Det var også i tiden omkring Første Verdenskrig, at kornpakhuse begyndte at skyde op på havnen. De tilhørte Fyns Andels Foderstofforretning (F.A.F.) og Ærø Korn-, Foderstof- og Gødningsforretning. Deres pakhuse lå ved siden af hinanden, og selskaberne satte dagsordenen på havnen i ivrig konkurrence.

Pakhuse blev opført ved siden af en ekspeditionsbygning til dampskibene, som siden indsættelsen i 1876 sejlede flere gange dagligt mellem Ærøskøbing og Svendborg.

Toldkontoret var i 1901 rykket ned på havnen i en imponerende ny bygning.

I 1915 installeredes nogle helt nye elektriske ledefyr ved havneindsejlingen.

Der var endnu nogle skonnerter hjemmehørende i Ærøskøbing i 1915, og Hotel Phoenix nær ved havnen virkede samtidig som forhyringskontor for byens søfolk.



Ærøskøbing, 1880



1970

I mellemkrigstiden havde endnu en udvidelse af Ærøskøbing Havn fundet sted.

Efterhånden var et nyt areal blevet dannet nordvest for havnen af overskydende byggematerialer og andet affald. På dette areal anlagde man et par hundrede meter jernbanespor efter ønske fra landbrugets repræsentanter, så øens landbrugsvarer nemmere kunne omlades. Det var også her, færgeselskabets kontor fik til huse i en dertil opført bindingsværksbygning fra 1931.

Samme år indsatte selskabet den første egentlige færge med gennemgående vogndæk, så både biler og jernbanevogne nemt kunne komme fra borde.

Fyns Andels Foderstofforretning opførte et markant pakhus på havnens hjørne i 1939, og i 1971 fik denne bygning selskab af fire større kornsiloer udført i metal.

På grund af lastbiltrafikken og indsættelsen af moderne færger blev den traditionelle godsomsætning over kajen halveret fra 20.000 tons i 1950 til 11.000 tons i 1970.

Byens eneste skibsværft – et træskibsværft – var stadig beskæftiget med at bygge nye skibe til vestkystfiskeriet, der oplevede gyldne tider.

2008

Skibsværftet lukkede dog endeligt i 1990 efter en række konkurser og rekonstruktioner, hvor man omlagde fra produktion af træskibe til reparation af mindre coastere og - da dette heller ikke længere var rentabelt - vindmølleproduktion.

Det øgede pres fra lystbåde førte til anlæggelsen af en relativt stor marina nordvest for havnen i 1974. Efterhånden var lystbåde også de eneste gæster i den gamle trafikhavn - på nær et par årlige stenfiskere, der lossede grus til vej- og husbyggeri.

Med opsættelsen af nye aluminiumstandere, der kunne levere el og vand til lystbåde via et automatkortsystem, blev bassinhavnen i praksis også forvandlet til marina.

Bassinhavnen har stadig samme udstrækning som i 1860'erne, og mange af de bygninger, der er tilbage, er af bevaringsværdig karakter. Dertil kommer de tomme arealer, der (på nær F.A.F.-bygningen og en nyere lagerhal bag denne) understreger indtrykket af et bevaringsværdigt anlæg fra sejlskibstiden.

Det gamle fredede kogehus fra 1810 er nu restaureret og indrettet som grillhus - en funktion, der ligger tæt på den oprindelige. Bygningen imødekommer et særligt behov, idet et generelt forbud mod grillning ombord på lystbåde i havn trådte i kraft for få år siden.



Ærøskøbing Havn på en stille forårsdag omkring 1900. I midten ses det let genkendelige kogehus, der stadig er bevaret

Foto: Ærø Museum

HAVNENS HISTORIE

- ÆRØSKØBING



Sporarealet på Ærøskøbing Havn i 1960'erne
Foto: Ærøskøbing Kommunes Lokalhistoriske Arkiv



Jernbanevognen er sidste levn fra tiden med banevogne på havnen. Sporene er væk, og arealet bruges i dag til busholdeplads
Foto: Ærø Kommune



Ærøskøbing Havn med sejlskibene, der ligger oplagt for vinteren, ca. 1900
Foto: Ærø Museum



Byens vækst fra 1850-2010

D E

Dansk Lastemærke

Det maritime har et særligt sprog, som kun de indviede forstår.

Den hvidmalede signatur på skibssiden er et Dansk Lastemærke (D L). Det viser, hvor dybt skibet ligger - eller fribord om man vil - ved maksimal last (i saltvand).

"F" er det mærke, der gælder i ferskvand.

Idéen om lastemærker blev introduceret af englænderen James Hall omkring midten af 1800-tallet som en reaktion mod den udbredte tendens til at overlaste (og samtidig overforsikre) skibene.

Lastemærkerne forbindes imidlertid først og fremmest med Samuel Plimsoller, som efter en lang kamp mod engelske skibsredere sørgede for vedtagelsen af "Loven om usødygtige skibe" i 1876. Den betød blandt andet, at alle skibe skulle bære synlige lastemærker.

Mærket bredte sig siden over hele kloden, mens navnet "plimsoller" kom til at betyde "dødssejler" - og altså det modsatte af det, manden kæmpede for.

Foto: COWI

Søfartscentre

Det Sydfynske Øhav havde endnu omkring år 1900 hele syv søfartscentre. Nemlig Marstal som det største efterfulgt af Thurø, Svendborg, Rudkøbing, Ærøskøbing, Faaborg og Troense.

Disse byer havde alle en større flåde med en række skibe på over 100 brt, som sejlede uden for Danmark og Østersøen. Desuden havde de eget skibsbyggeri og en betydelig udmønstring af søfolk.

Foruden søfartscentrene fandtes der en række maritime satellitter - småhavne, som havde et markant indslag af søfart og en stor skibsflåde målt i relation til antallet af indbyggere. Sådanne maritime småsamfund var Ommel og Kragnæs på Ærø, Skaarupøre, Strynø, Lohals og Falsled. Alle disse byer var skipperbyer. Skibsflåden bestod af skonnerter, galeaser og jagter på 20-60 brt og kun undtagelsesvis større skonnerter.

Længere ude i periferien fandtes en række havne- og ladepladser, hvor kun nogle få fartøjer - typisk et par små skonnerter og galeaser - hørte hjemme. Søfarten fra disse steder var præget af nogle få skipperfamiliers aktiviteter. Til denne gruppe hørte Bøjden og Fjellebroen og senere også Søby og Ristinge. Endelig fandtes en fjerde gruppe - fiskersamfundene - som Bagenkop, Spodsbjerg, Søby, Drejø, Lundeborg og Dyreborg.

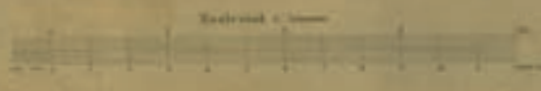
De fleste søfartscentre mærkede en stor nedgang i mellemkrigstiden, men mange af de fysiske spor fra guldalderen findes stadig rundt omkring på havne og ladesteder i det sydfynske.

Kilde: Mortensøn, Ole; Sejlskibssøfolk fra Det sydfynske Øhav, Langeland 1987, side 24.

Det Sydfynske Øhav omkring 1900

- Skipperbyer
- ▲ Søfartscentre
- ★ Ladepladser
- Fiskersamfund

SØFARTSCENTRE OG SKIPPERBYER



★ Fjellebroen

▲ Svendborg

■ Skårupøre

↑
★ Lundebo

▲ Thurø

▲ Troense

◆ Lohals

★ Spodsbjerg

▲ Rudkøbing

■ Strynø

Ærøskøbing

■ Ommel

■ Kraghø

▲ Marstal

★ Ristinge

↑
★ Bagenkop

Kortlægning af havnene

I Det Sydfynske Øhav er det stadig en selvfølge, at der er en eller flere færgeforbindelser i hver havn. Dette er ellers efterhånden en sjældenhed i de danske havne efter opførelsen af broer mellem alle landsdele og broer eller dæmninger til mange småøer. Ruteskibssejlad, de sidste mange år med motorfærger, er en af de funktioner, havnene fortsat rummer, skønt sejlskibstiden og industrialderens havn nu er historie.

I denne del af rapporten kortlægges de funktioner, der knytter sig til havnene. Det sker, ved at havnene kortlægges på tværs - også i et tidsmæssigt perspektiv.

De fleste funktioner findes som færgerne i alle havnene - og karakteriserer således Øhavets havne samlet set. Kortlægningen er derfor tematisk og tværgående, men det er klart, at når man undersøger havnene tematisk, fremkommer ikke bare ligheder, men også forskelle som følge af beliggenhed, historie og opland.

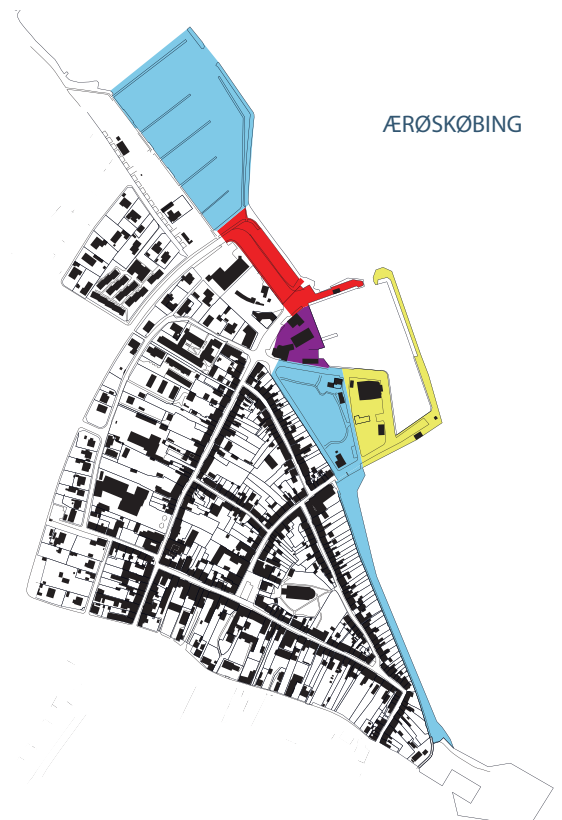
Kortlægningen gennemgår i alt 6 funktioner eller temaer. Disse er - på nær et enkelt - tidløse i den forstand, at der er tale om funktioner, som man kan finde spor af såvel i nutiden som for 200 år siden.

Den ene tidsbundne funktion er det, der i kortlægningen betegnes som den rekreative havn - den funktion, som i dag betyder aller mest økonomisk de fleste steder, hvor havnene først og fremmest kendetegnes ved de mange lystbåde. De øvrige temaer er færgehavnen, værftshavnen, trafikhavnen, handels- og produktionshavnen samt fiskerihavnen.

	Færgehavn
	Værftshavn
	Trafikhavn
	Den rekreative havn
	Handels- og produktionshavn
	Fiskerihavn



SVENDBORG



ÆRØSKØBING

KORTLÆGNING AF KULTURARVEN



MARSTAL

FAABORG

RUDKØBING

Havets ruter

I Det Sydfynske Øhav findes en halv snes beboede øer, hvis geografiske placering har gjort det nødvendigt at udvikle regelmæssige skibsforbindelser. Traditionelt bestod trafikken til de mindre øer af smukke joller med sprydstagssejl, hvis firkantede silhuetter varslede besøg fra nabøen eller måske en bryllupsprocession på vej til kirke. For de større øers vedkommende blev der i løbet af 1800-tallet annonceret afgang med sejlskibspaketter, der efter faste takster fragtede passagerer og gods mellem byerne i Det Sydfynske Øhav, hvis ellers vejret tillod det.

Fra 1860'erne udbyggedes den faste dampskibsforbindelse, og efterhånden blev de større byer i området forbundet af rutedampskibe, hovedsageligt ejet af det store københavnske rederi Det Forenede Dampskibsselskab, hvis finmaskede net rakte ud til selv de mindste købstæder i Danmark. I 1874 blev Dampskibsselskabet Ærø grundlagt, og året efter Det Sydfynske Dampskibsselskab, som efterhånden samlede flere ruter i et selskab. Til brug for rutedampskibene anlagde man særlige broer eller reserverede specielle havneafsnit med tilhørende pakhuse og ventesale til de rejsende.

Jernbanen blev i Faaborg, Rudkøbing og Svendborg anlagt tæt ved havnen, så omladning af gods og personer kunne ske nemt og hurtigt. I mellemkrigstiden kom der skub i motoriseringen, og den satte sit præg på forbindelserne i Det Sydfynske Øhav.

Behovet for at overføre biler steg voldsomt, og de gamle rutedampskibe blev erstattet af færger med gennemgående vogndæk. De nye færger krævede specielle færgeløjer med broklapper, så man kunne køre

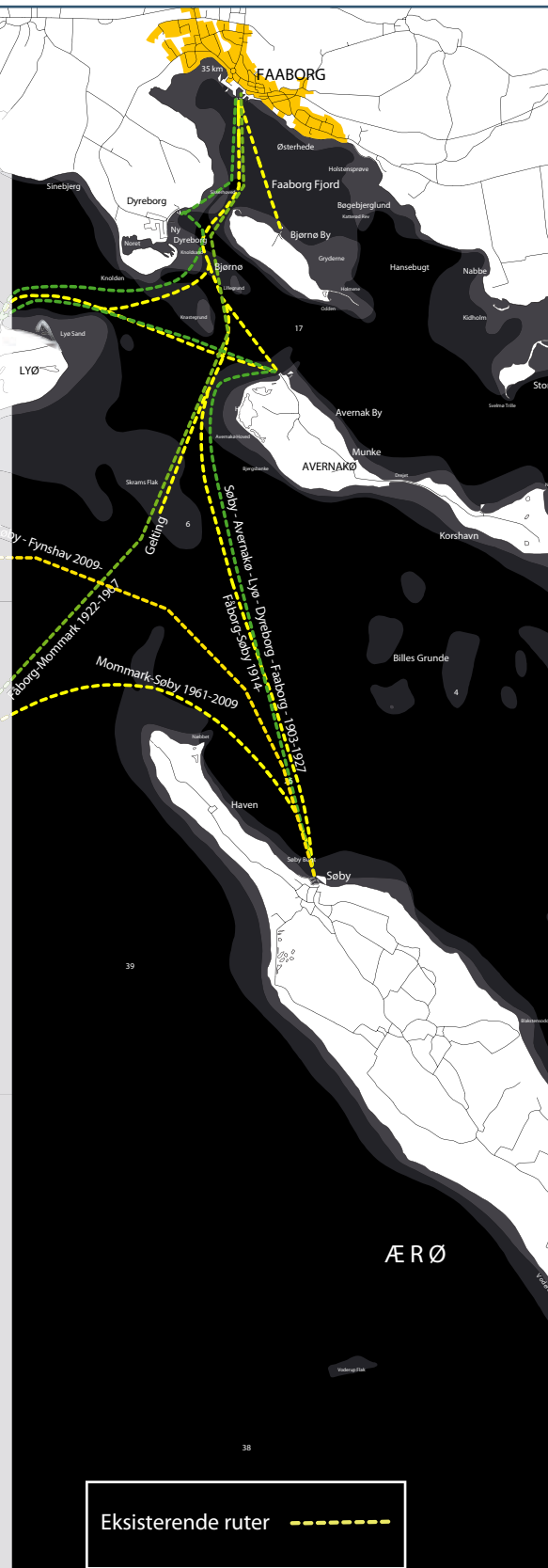
bilerne ombord. På visse overfarter kunne færgerne også medtage jernbanevogne. Motoriseringen gjorde det også muligt at betjene de mindre øer regelmæssigt for en rimelig pris. Til det formål byggedes mindre postbåde, der sejlede mellem de sydfynske byer og de mindre øer.

På nogle af de lidt større øer indsatte man efterhånden færger. Det skete på ruterne Strynø-Rudkøbing, Lyø-Avernakø-Faaborg og Drejøl-Skarø-Svendborg. Det hændte også, at man kombinerede færger og postbåde, som f.eks. på ruten Ærøskøbing-Svendborg, hvor færgen på bestemte afgang gjorde et stop undervejs for at få post og mælkeunger ombord fra Hjortø-båden. Omladningen skete midt i sejlrunden.

I løbet af det 20. århundrede afløste broer færgefarten mellem Svendborg, Thurø og Tåsinge samt Langeland. I 1950'erne og 1960'erne blomstrede enkelte færgeruter til udlandet dog også op. Det drejede sig om de såkaldte spritruer, som levede højt på, at man i internationalt farvand kunne købe billigt ind i færgernes supermarked. Den mest kendte er nok Faaborg-Gelting, men også fra Ærøskøbing, Marstal og Bagenkop gik der forskellige rutebåde, hvoraf de sidste stoppede med indførelsen af EF's indre marked.

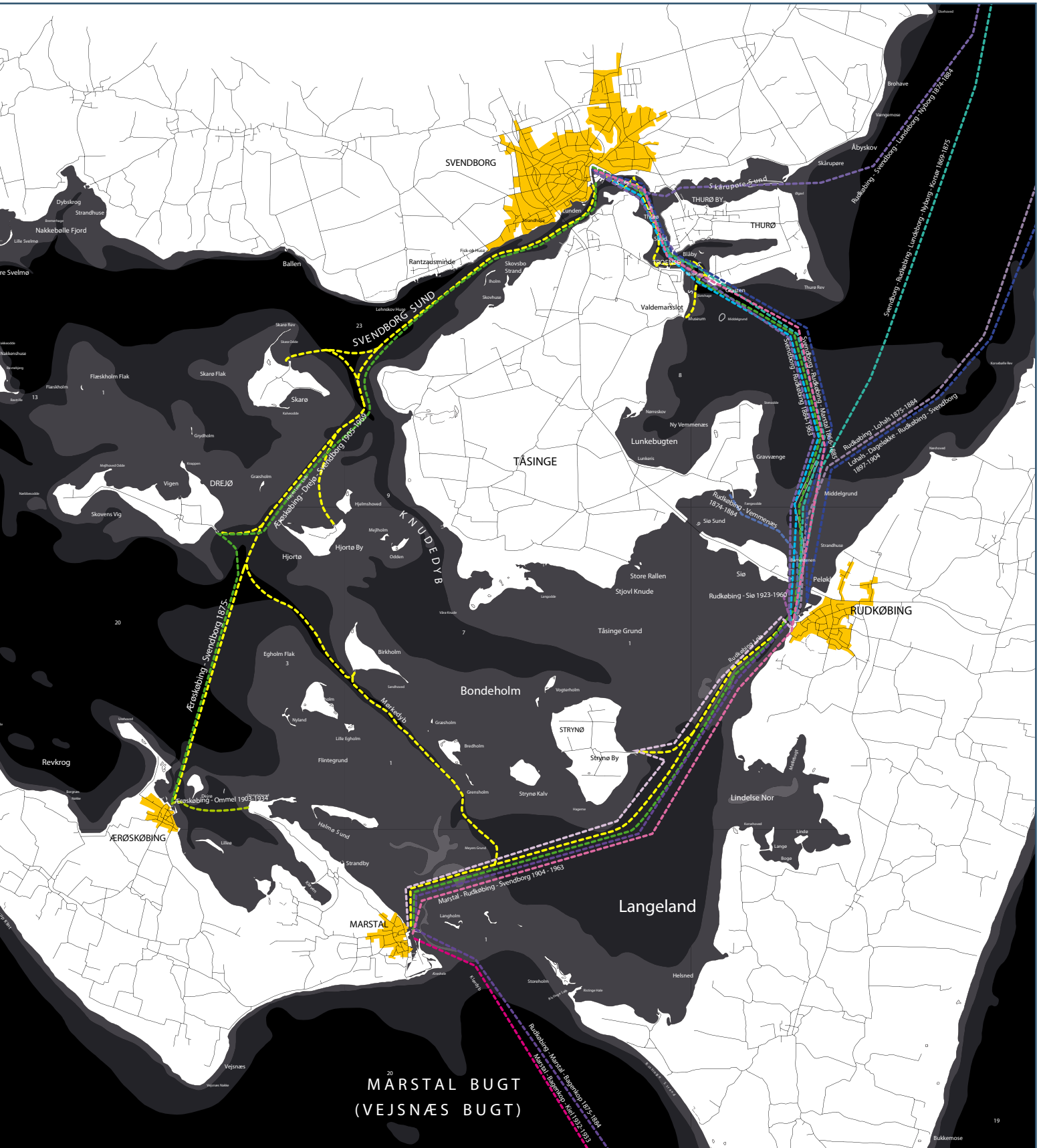
I dag findes der stadig en mængde færgeruter og postbådsforbindelser i Det Sydfynske Øhav. Både Svendborg, Faaborg, Rudkøbing, Ærøskøbing og Marstal er stadig trafikale knudepunkter med en eller flere færgeruter, der på kryds og tværs binder øhavet sammen. I 2010 fandtes der ikke mindre end 10 forskellige ruter, som på hver deres måde præsenterede Øhavet for den rejsende.

Litteratur: Mortensen, Ole (red.): *De fem havne, Langelands Museum 2005*





FÆRGEHAVNE



Faste ruteforbindelser i Øhavet gennem tiderne

Havneplads med dampskibsmole og færgehavn

Det bevarede miljø

Miljøet omfatter den ældste del af Svendborgs gamle havn for enden af Brogade - fra Ærøfærgens leje og Færgegården i syd til broen til Frederiksøen med Drejø-Skarø-færgens leje i nord.

Mod vest ligger havnefrontens bygninger: Hotel Ærø, det tidligere Hotel Svendborg, Svendborgsund, den gamle havnefogedbolig og Mæglergården.

På molen mod syd findes lejer til færgerne til Ærø og Hjortø. På dampskibsmolen findes det karakteristiske stykgodspakhus i træ, som i dag rummer Maritimt Center.

I forlængelse af pakhuset ligger skibsmægler E.W.v.d. Hude & Søns kontorbygning fra 1928 og en ny ventesal til færgernes passagerer. Henover pladsen strækker opmarchpladser til Ærøfærgen og parkeringspladser til øboerne sig. Her er der stadig rester af brolægning og jernbanespor ned til fæргеlejerne.

Havnepladsen med Dampskibsmolen ligger for enden af Brogade, omtrent hvor den oprindelige skibsbro gik ud fra kysten. Skibsbroen blev udbygget flere gange fra 1766, og i 1818-21 fik broen bolværk, der gjorde den til en egentlig havneplads.

Havnepladsens historie

Havnepladsen var en åben plads, hvorpå der blev opbevaret varer, bygget skibe, lastet og losset. Skibene lå ikke fortøjet ved pladsen, men ved pæle ude i vigen mellem kysten og Frederiksøen.

I 1836 opførtes havnens første bygninger på pladsen, nemlig et kogehus og en tolbod, og året efter den endnu bevarede havnefogedbolig og et materielhus.

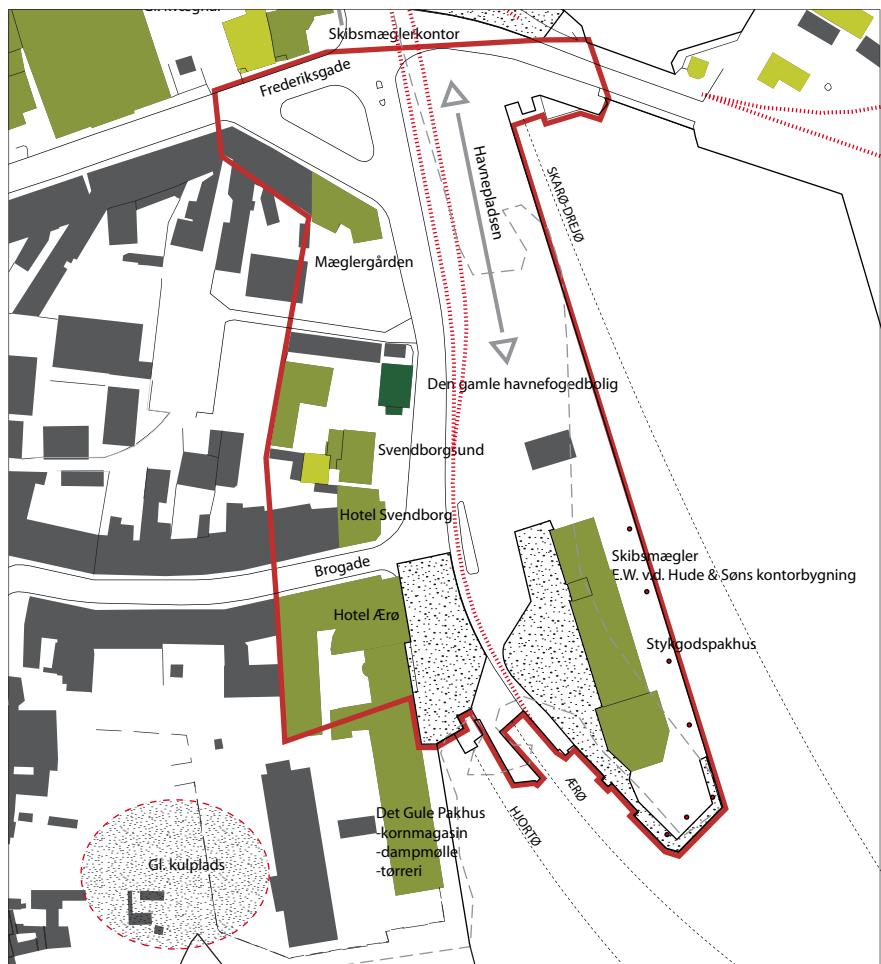
Den første beværtning ud til havnefronten, Svendborgsund, blev bygget i 1834. Færgegården kom til omkring år 1850, Hotel Ærø omkring 1870 og det tidligere Hotel Svendborg omkring 1880. Alle er bevarede som beværtninger og hoteller i dag.

Fra sydsiden af Havnepladsen udgik færgerne til en del af de omkringliggende øer - dog ikke Tåsinge. Færgen hertil har siden middelalderen sejlet fra et sted længere mod vest ved den nuværende lystbådehavn (se side 41).

Havnepladsen blev udvidet i 1854 med en træbro med brohoved mod sydøst.

Årsagen var dampskibene, hvoraf det første i Svendborg, "Caledonia", anløb i 1820. De nye dybtgående dampskibe kunne ikke lægge til ved den gamle havneplads, som derfor måtte udvides. Broen blev hurtigt et populært udflugtsmål for byens borgere. Det var derfor under store protester, at broen senere blev nedlagt, da Jessens Mole blev anlagt i 1872-77, og Havnepladsen blev forhøjet, så den kunne modtage dampskibene.

Dampskibsfarten blev efterhånden regelmæssig, og det gav anledning til opførelsen af det karakteristiske endnu eksisterende stykgodspakhus fra 1873.



Signaturforklaring: se indersiden af omslaget

Havnepladsen

1:2000

FÆRGEHAVNE

• SVENDBORG

Tåsingeoverfarten

Dampskibsmolen og Havnepladsen skal ses i sammenhæng med jernbanen, hvis første strækning til Odense blev anlagt i 1876 og senere efterfulgt af strækninger til Nyborg (1897) og Fåborg (1916).

Den voksende person- og godstrafik gjorde Svendborg til et knudepunkt i Det Sydfynske Øhav med kvægtorv fra omkring 1924 og kgl. vejerbod fra omkring 1900. Denne funktion for den tidlige havn bliver understreget af de mange restaurationer og hoteller i området - ikke mindst i Frederiksgade.

I sammenhæng med stykgodspakhuset byggede E.W. v.d. Hude i 1928 et lille hovedkontor på Havnepladsen, som findes endnu.

Havnepladsen og dampskibsmolen har frem til i dag bevaret funktionen som knudepunkt for færgesejls til en række øer i Det Sydfynske Øhav.

Det bevarede miljø

Færgemiljøet omfatter det gamle fæргеleje nordøst for den nuværende lystbådehavn. Området strækker sig fra Fæргеvejs østside og inkluderer de to store villaer på vejens vestside.

På området findes i dag parkeringspladser, en grillbar og en lille strand. Det gamle fæргеleje benyttes nu til lystbåde. Færggården bruges af lokale foreninger, og den ene af de store villaer, "Borgen", er indrettet til restaurant.

Færgemiljøets historie

Tåsingeoverfarten, der tidligere var landets næstmest trafikerede færgerute - kun overgået af Storebæltsoverfarten - har tilsyneladende altid sejlet fra fæргеlejet vest for Svendborg til Vindeby på Tåsinge.

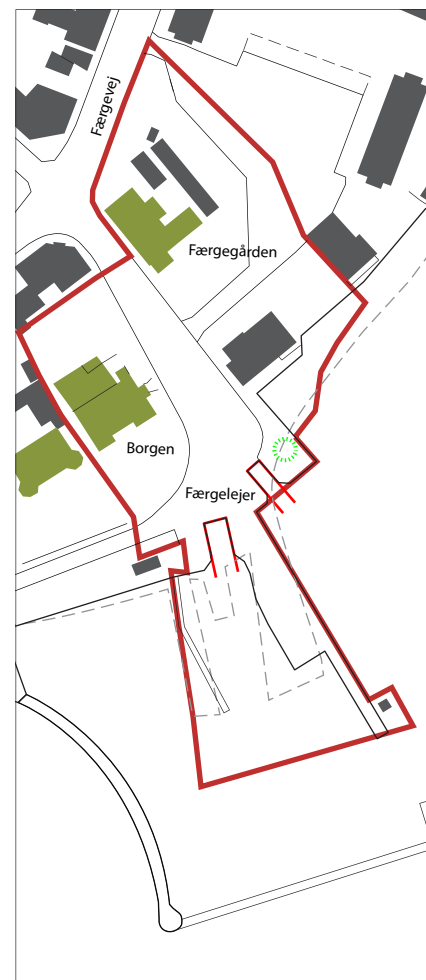
Miljøet bestod i sejskibstiden af en træbro og af Færggården, hvor rejsende kunne få kost og logi. Baronet på Valdemars Slot ejede overfarten (som blev forpagtet ud)

frem til 1926, hvor fire Tåsinge-kommuner købte den. Frem til 1873 foregik overfarten med sejlbåde, som blev erstattet af hjuldampere Fritz Juel og i 1926 af en motorbilfæрге.

Betonbolværket stammer fra den seneste periode. I 1935 opførtes lystbådehavnen, som begrænsede anlægget mod sydvest. Overfarten blev flittigt benyttet, indtil Svendborgsundbroen mellem Svendborg og Tåsinge åbnede i 1966. Herefter fik anlægget lov at forfalde.



Fæргеlejerne ca. 1900. Læg mærke til midtermolen, som også er markeret på kortet til venstre



De gamle fæргеlejer ved den runde lystbådehavn
1:2000

Færgehavnen

Det bevarede miljø

Miljøet omfatter to hovedområder forbundet med en vej langs kajen. På molen syd for Kanalvej ligger færgelejerne til Søbyfærgen (Ærø) og Øfærgen til Lyø/Avernakø. Midt imellem lejerne ligger en ventesal, og nord og øst for ventesalen findes opmarchpladser. Vest for ventesalen er der placeret containere til døde dyr fra øerne. Adgang til færgerne sker ad Kanalvej.

Bjørnøfærgen lægger til på nordsiden af midterbroen, syd for den gamle todbod. Færgen, der ikke medtager biler, har ikke et egentligt leje, men en klap.

Syd herfor er der anlagt p-pladser for Bjørnøs beboere langs det gamle DFDS pakhuis. Adgangen til p-pladserne er placeret langs sydsiden af midterbroen.

Øst for Ærøfærgens leje ligger Faaborg-Geltingfærgens bevarede leje. Ved Øfærgens leje er der i vandet placeret et ledelys fra Faaborg-Mommark.

Færgemiljøets historie

Egentlig rutefart - med dertil reserverede skibe i fast rutefart på fastsatte tider - opstod med det oprindeligt lokalt ejede dampskib Faaborg. Dette dampskib besejlede fra 1870'erne ruter i Øhavet mellem Faaborg og Svendborg - med stop på flere øer - samt Kiel.

Fra 1903 til 1928 sejlede dampskibet Ellen, bygget i Marstal, på ruten Faaborg-Dyreborg-Lyø-Avernakø-Søby.

Et tysk selskab besejlede ruter mellem Flensborg og Sønderborg og Faaborg (og andre byer).

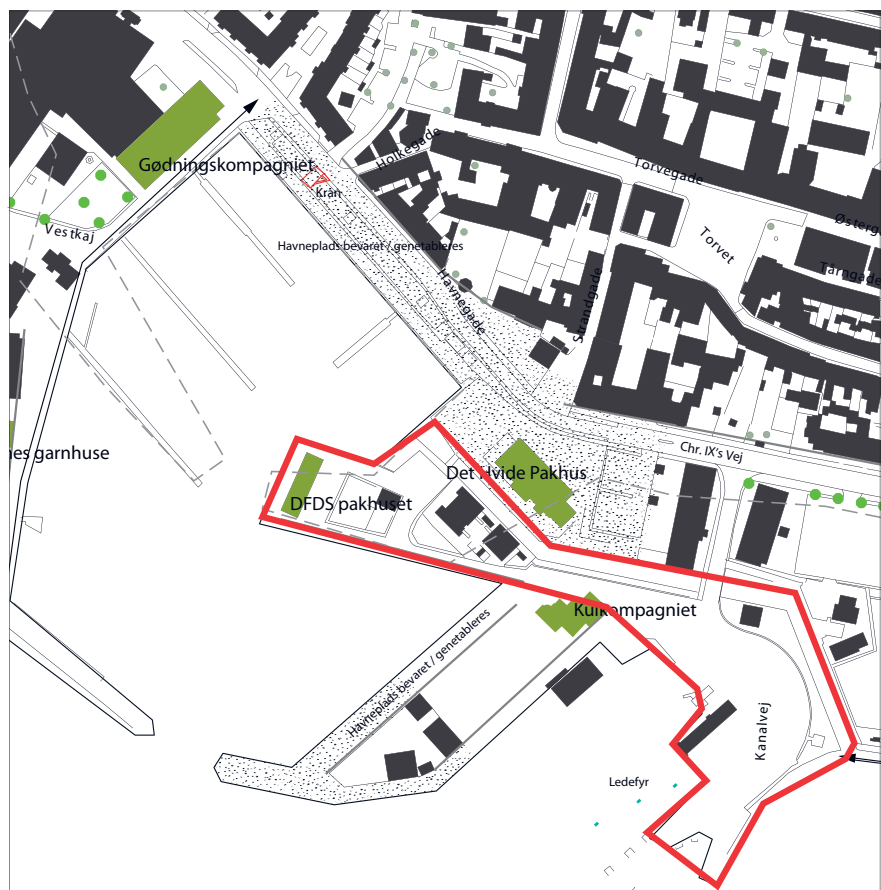
Derudover besejlede DFDS ruter, der forbandt Faaborg med blandt andet Assens, København og Flensborg.

Disse rutebåde lagde blot til kaj, men med genforeningen i 1920 besluttede H.N. Andersen (ØK) at stifte et færageselskab, der skabte forbindelse mellem Sydvestfyn og Sønderjylland via Als. Færgen kom til at gå mellem Faaborg og Mommark og åbnede i 1922, og hermed blev et egentligt færgeleje etableret. I 1946 overtog staten ruten, der blev nedlagt i 1967 og erstattet af Bøjden-Fynshav.

Fra 1964 og frem til 1999 sejlede forskellige rutebåde mellem Faaborg og havne i Nordtyskland - populært kaldet "spritruiter" med henvisning til deres største attraktionsværdi: billig alkohol og socialt samvær.

Faaborg-Gelting (1976-1999) fik et egentligt færgeleje. Ærøfærgen og Øfærgen lagde tidligere til nord for midterbroen tæt ved det sted, hvor Bjørnøfærgen i dag lægger til.

DFDS-pakhuset, der stammer fra perioden omkring Første Verdenskrig, vidner om rutebådssystemet under DFDS. Pakhuset lå dog oprindeligt på den anden led.



Signaturforklaring: se indersiden af omslaget

Havnepladsen

1:2000

Fæ r g e h a v n e n

Det bevarede miljø

Miljøet omfatter den sydligste del af Rudkøbing Havn. Her ligger de to færgelejer - et moderne L-formet leje til Marstalfærgen og et ældre sakseformet leje til Strynøfærgen.

På pladsen syd for lejerne findes opmarchbåse til begge færger samt parkeringspladser. Mellem de to færgelejer findes en ventesal med søjler, og øst for Strynøfærgens leje et pakhus. I dag bruges det som fælleslokale for beboerne i "Løves Pakhus".

Plankeværket ud til stranden er et af de få endnu eksisterende, der er lavet af træ som skanseklædningen på et skib.

Færgelhavnens historie

I 1925 påbegyndtes byggeriet af et nyt færgeleje på et opfyldt areal syd for trafikhavnen. Årsagen var ønsket om at få en jernbanefærgeforbindelse til Svendborg, så der kunne overføres godsvoerne. Indtil da var den omfattende færgetrafik udgået fra trafikhavnen.

Samtidig med færgelejet opførtes en ventesal med doriske søjler og et tilhørende pakhus med jernbanespor. Færgen sejlede fire daglige dobbeltture til Svendborg.

I 1935 gav den voksende biltrafik på Ærø behov for udvidelse af færgelhavnen med et færgeleje til motorfærge.

Med åbningen af Langelandsbroen (mellem Langeland og Tåsinge) i 1962 og Svendborgsundbroen (mellem Svendborg og Tåsinge) i 1966 bortfaldt færgefarten til Svendborg. Langelandsbanen blev nedlagt og stationen omdannet til rutebilstation.

Færgefarten fortsatte til Ærø med en bilfærge til Marstal fra det yderste leje, mens færgen til Strynø benyttede det inderste leje. Pladsen foran blev omdannet til opmarchbåse for biler.



Færgelhavnen i Rudkøbing udgør et bevaringsværdigt havnemiljø. Færgelentesalen er opført i 1925 af Sydfyenske Dampskibsselskab



Færgelhavnen
1:2000

Færgehavnen - Dampskibsbroen

Det bevarede miljø

I havnens nordlige del findes Færgehavnen. Færgehavnen består af et miljø, der huser flere forskellige tekniske anlæg og bygninger omkring den såkaldte Dampskibsbroen. Dampskibsbroen er anlagt som en midtermole med færgelejet på den nordlige side og en mindre anløbskaj, Paketskajen, på den sydlige side.

På begge sider af midtermolen er et areal efterhånden blevet opfyldt, og hele opmarcharealet til biler, som skal med færgen, er placeret her. Der er også blevet plads til to forbundne parkeringspladser. Yderst på molen findes havnefogedens kontor i en særpræget og velbevaret rødstensbygning, der også rummer venteværelse og offentligt toilet.

Ved siden af havnefogedens kontor er der fra pakettiden bevaret et slæbested, hvor museumsskibet SAMKA ligger ved kaj. I miljøet findes også et par uinteressante kioskbygninger og et rederikontor.

Færgehavnens historie

I 1869 blev en 210 alen lang anløbsbro færdiggjort til dampskibet ROLF, der besejlede ruten Svendborg-Rudkøbing-Marstal. Inden anlæggelsen af broen, måtte ROLF ligge på reden og omlaste passagerer og gods via småbåde. Anløbsbroen fik siden navnet "Dampskibsbroen", og efterfølgende opfyldninger gjorde molen til et decideret havneareal.

Et færgeleje stod klar i 1936 med en broklap til biler og passagerer. Flere forskellige færger afløste hinanden, men med indsættelsen af den nuværende færge blev færgelejet flyttet en smule mod nord og det gamle færgeleje sløjfet.

Et havnekontor i røde sten til brug for havnefogeden blev ligeledes opført i 1936. I den ny bygning kunne man opbevare gods, der skulle sejles til for eksempel København med de såkaldte paketter, som var mindre motoriserede skibe i rutefart. Også færgeekspedition og færgekontoret havde til huse her. Enkelte virksomheder slog sig ned omkring opmarcharealet - og de tilbageværende bygninger vidner om en automobil indfaldsvinkel til havnen.

Et mekanikerværksted, som en overgang husede rutebilerne, havde hjemme i en af de mindre kønne bygninger på Marstal Havn. Den befinder sig på opmarcharealets nordlige side og rummer i dag et VVS-firma. På den anden side findes en parkeringsplads, hvis nabo er et garageanlæg, der i 1969 blev opført til at rumme et mekanikerværksted. Siden

lukningen af værkstedet er et shipping-firma, Stella Shipping, rykket ind, der benytter lokalerne til lager og kontorer.

To mindesmærker findes ved Færgehavnen. Det ene er Havnens Mindesten fra 1913, der vidner om byggeriet af den lange ydermole ved frivillig indsats i 1825. Det andet mindesmærke er opført i 2005 ved molehovedet. Det bærer titlen "I skal ikke blive glemt" og er sat i en ældre stensætning, som oprindeligt rummede et blomsterbed med tilhørende bænke, en flagstang og et lededfy. Denne skulptur hylder de danske søfolks indsats under Anden Verdenskrig.



Signaturforklaring: se indersiden af omslaget

Havnepladsen
1:2000

Færgen

Det bevarede miljø

Miljøet omfatter et areal, der følger linjen fra et gammelt, nu nedlagt jernbanespor, som gik fra færgeklappen og slog en bue på et par hundrede meter mod vest.

Langs med denne linje ligger en række specielle bygninger. Mest iøjnefaldende er et gult bindingsværkshus, der i dag rummer lokalredaktionen for Fyns Amts Avis, men oprindeligt blev opført som det lokale færgeselskabs kontor og godsekspektion. Et nyere eternithalvtag forbinder godsekspektionen med et mindre udhus, som stod i forbindelse med en kreaturrampe, hvoraf man i dag stadig kan ane nogle rester.

Længere nede ad linjen ligger et olieanlæg med en lille ekspeditionsbygning, der er afskærmet med et plankeværk. Miljøet stopper ved en ubenyttet togvogn, som står på de få meter spor, der er bevaret, og som er nabo til et større supermarked med tilhørende parkeringsarealer.

Færgens historie

Der blev oprettet en fast dampskibsforbindelse mellem Ærøskøbing og Svendborg i 1875 med flere daglige afgang - undtagen mandag, da skibet her fik rensede kedler. Damperen lagde til i den gamle bassinhavn.

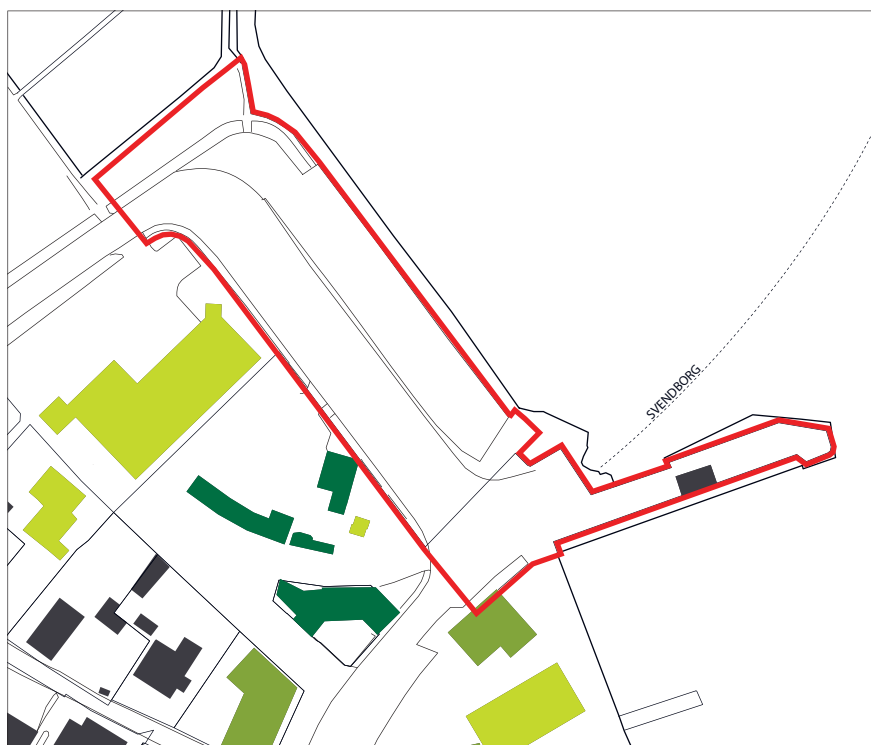
I løbet af 1920'erne voksede behovet for biloverførsler. Der var også et ønske fra landbruget om at stå i forbindelse med landets øvrige jernbanenet, så eksporten af især dyr blev nemmere.

I 1931 anlagde man derfor et færgeløb på ydersiden af den gamle havn, så den første ærøske færge kunne sættes ind. I forbindelse med færgeløbet lagde man nogle jernbanespor, som blev forlænget i 1938. Med forlængelsen skete en større omrokning, hvor man blandt andet flyttede dampskibsselskabets karakteristiske gule bindingsværksbygning frem til dens nuværende placering.

Langs med jernbanesporene anlagde man Fyns Kulindkøbsforretning med en lille administrationsbygning og et kullager. En kreaturrampe blev også opført.

Som årene gik, voksede denne del af havnen, idet arealet blev opfyldt, efterhånden som håndværksmestrene skilte sig af med overflødige byggematerialer. Dette gik fint i tråd med bilismens fremgang - da man anskaffede nye færger i 1950'erne og 1960'erne, kunne man således tage et større opmarchareal i brug til de ventende bilkøer.

Med omfartsvejens anlæggelse i 2000 og indsættelse af den nuværende færge blev havnens tyngdepunkt for alvor flyttet til denne del af havnen - eftersom langt det meste gods i dag bliver transporteret på lastbiler.



Havnepladsen
1:2000

Skibsværfter

Skibsbygningen i Det Sydfynske Øhav oplevede en kolossal vækst fra midten af 1800-tallet frem til Første Verdenskrig. Fragtraterne var gode, og behovet for nye skibe var stort.

Traditionelt havde skibsbygmestrene rejst rundt og arbejdet, hvor behovet var. Skibene blev oftest lavet i strandkanten på midlertidige beddinge, men dette ændrede sig efterhånden, og skibsværfterne blev i sidste halvdel af 1800-tallet mere permanente. Nye teknikker betød samtidig, at skibene kunne bygges stadigt større.

I Det Sydfynske Øhav satsede man på træskibe, men også et par stålskibsværfter dukkede op i Marstal og Svendborg. Dermed kunne det sydfynske område også levere dampskibe, der dog krævede temmelig store investeringer. Alligevel så flere store rederier dagens lys, som H. C. Christensen i Marstal og A. P. Møller i Svendborg. Den sydfynske skibsbygning kulminerede under Første Verdenskrig, hvor der eksempelvis i Marstal lå ikke mindre end syv skibsværfter på rad og række.

I 1920'erne og 1930'erne ebbede sejlskibstiden ud. I stedet blev der bygget motorskibe og coastere, men antallet af værfter blev reduceret. Fra 1970'erne og frem blev tiderne endnu sværere for skibsværfter. Konkurrence fra Fjernøsten kombineret med, at skibene blev stadigt større, overflødiggjorde en lang række mindre skibsværfter.

De stærke maritime bånd i Det Sydfynske Øhav har dog betydet, at der i dag stadig findes et reparationsværft i Marstal, et træskibsværft i Svendborg samt skibsværfter i både Faaborg og Søby.





Arbejdere på H.C. Christensens Stålskibsværft i Marstal, 1926
Foto: Marstal Søfartsmuseum

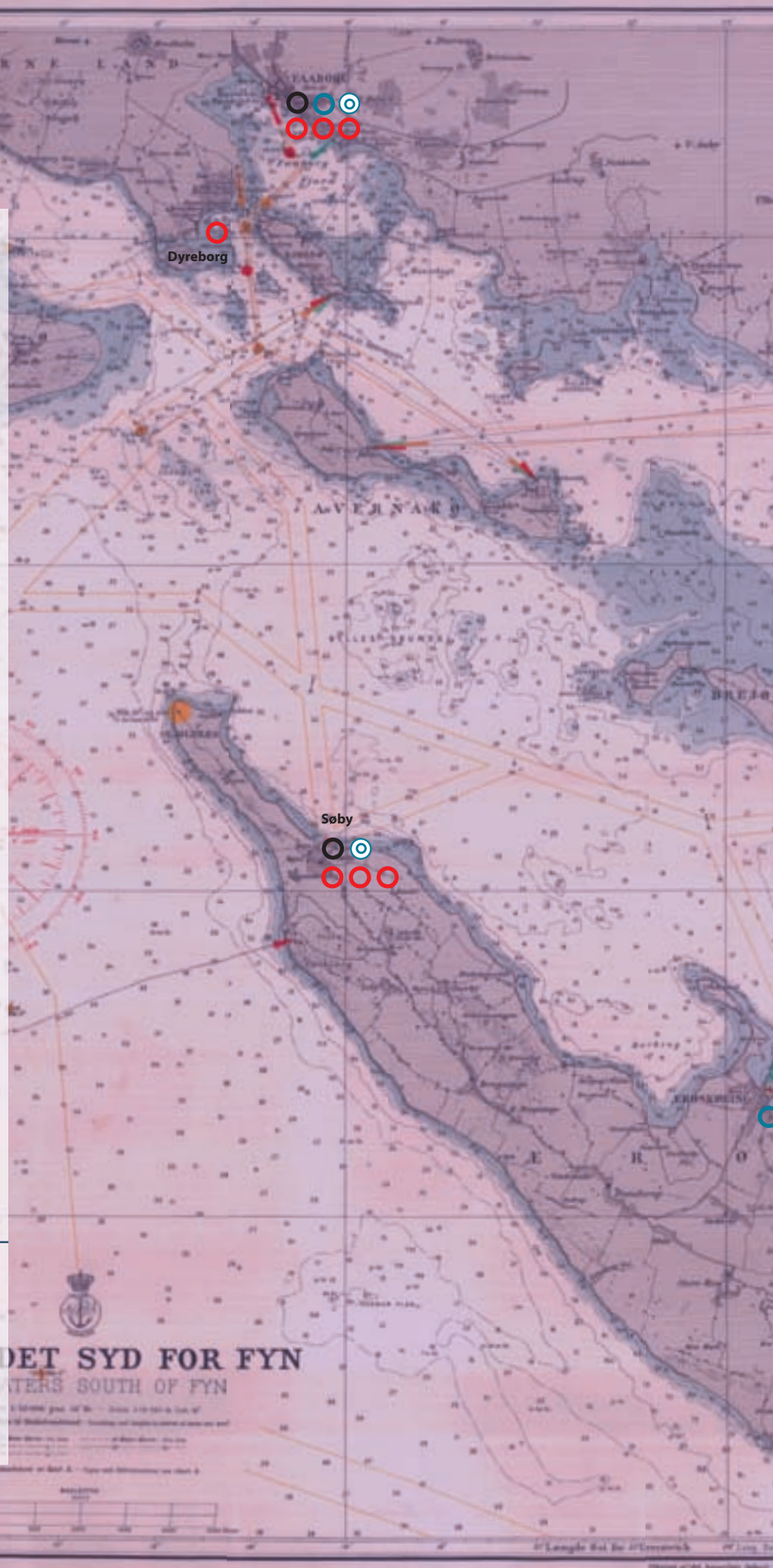
Bådebyggerier og motorfabrikker

Fiskeriet fik en stor opblomstring omkring år 1900. Der var gode fangster, og fiskeeksporten til Tyskland voksede. Det samme gjorde antallet af fiskere, selvom fiskeriet var et hårdt slid. Det foregik ofte fra åbne sejljoller, og garnene blev røget med de bare næver. De mange mindre fartøjer gav god beskæftigelse til en række bådebyggere, der både leverede nye skibe og samtidig stod for de mere komplicerede reparationer.

Derudover begyndte en helt ny type motor for alvor at vinde frem fra 1890'erne. Det var en firetakters lavtryk forbrændingsmotor, som blev kaldt glødehovedmotoren, fordi den var forsynet med et glødehoved, som før start skulle opvarmes med en blæselampe. Denne motor havde alle de fordele, dampmaskinen savnede - set fra fiskernes og småskippernes synspunkt. Den fyldte ikke meget, lod sig forholdsvis let installere i sejlfartøjer og var desuden overkommelig i pris.

Disse motorer blev for størstedelen fremstillet lokalt, og de fleste byer i Det Sydfynske Øhav havde en motorfabrik. Fremstillingen af glødehovedmotorer ebbede ud i 1960'erne, da påhængsmotorer og dieselmotorer blev både billigere og mere driftsikre. Har man øjnene med sig, kan man stadig finde motorfabrikkernes bygninger i nærheden af havnen.

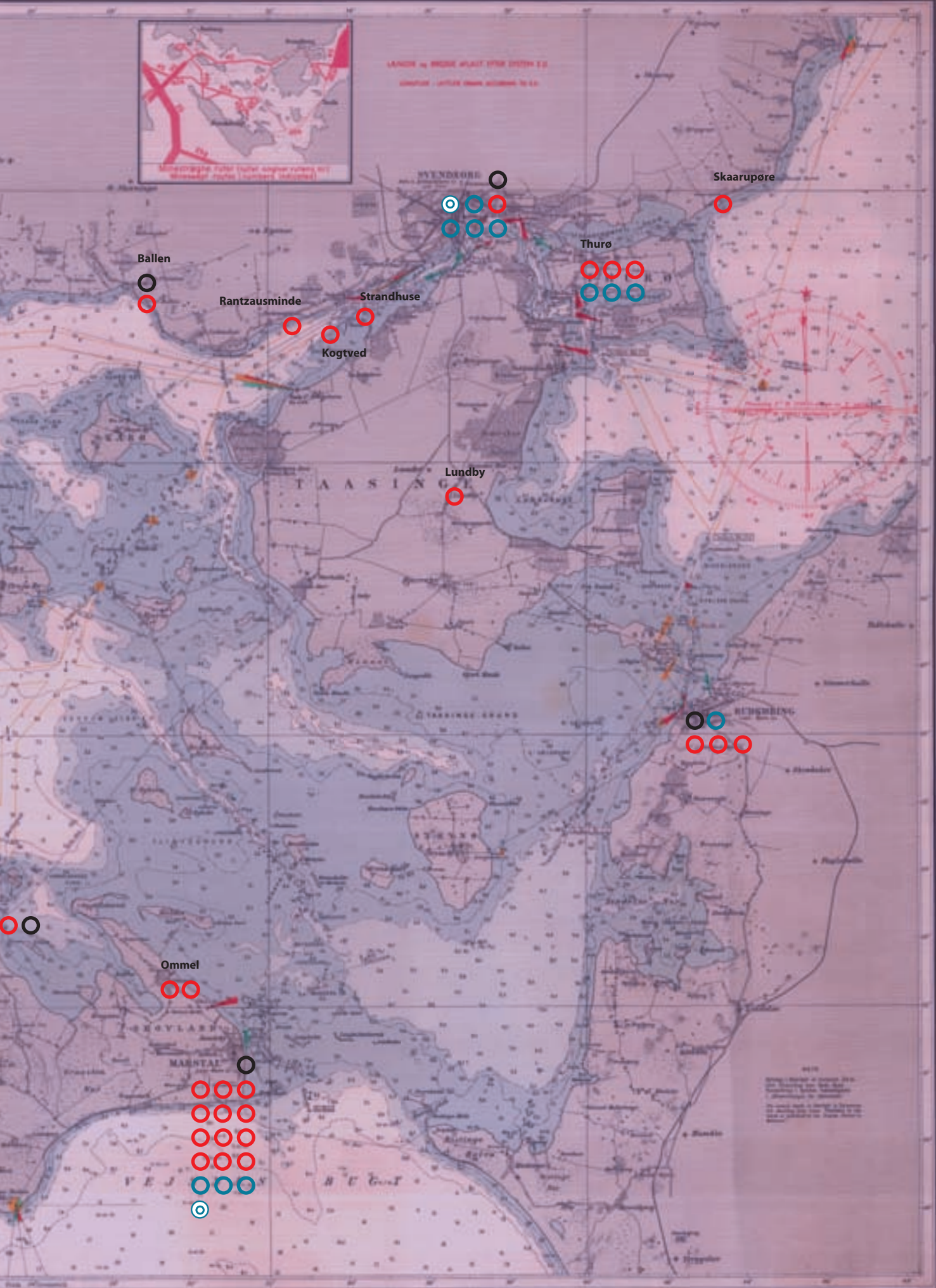
Kilde: Mortensøn, Ole mfl.: Folk og fartøjer – fra Sydfyn og Øerne, Langeland 1997



	Motorfabrikker	1920 - 70
	Bådebyggerier	1920 - 70
	Skibsværfter	o. 1900
	Skibsværfter	2010



LANDER OG BYGGER PLANT (FOR DØTTEH OG
 KONTROL - LITTEL ØYER OG KANALER)



4470
 (Scale 1:50,000)

Frederiksen

Det bevarede miljø

Frederiksen ligger som en ø midt i havnen forbundet med en bro til Jessens mole.

Hovedvirksomheden har siden øens etablering været værftsvirksomhed, og øen er i dag fortsat præget af værftsbygninger. En del af disse anvendes stadig til skibsbyggeri og reparation, mens andre er overgået til andre formål.

Der findes en række karakteristiske bygninger på den vestlige del af øen og store produktionshaller på den østlige og nordøstlige del. Værftets gamle bedding findes også endnu, mens dokkerne er væk.

Den nordvestlige del af øen bebos af Ring Andersens skibsværft, et aktivt træskibsværft med nogle velbevarede murede bygninger og flere produktionshaller og beddings og en flydedok.

Værftsmiljøets historie

Oprindeligt var Frederiksen en lille sandbanke kaldet "Koholmen", der blev overskyldet ved højvande.

I 1749 kom en vedtægt om, at alt ballastsand skulle losses på Koholmen, men først i 1843 opførtes en stendæmning, der muliggjorde, at øen kunne begynde at vokse ved opfyldningerne. Ved samme lejlighed omdøbtes den til Frederiksen efter den senere Frederik VII.

I 1851 blev der etableret en såkaldt helling (en ophalerbedding) på øens sydende.

I 1853 – 1885 drev skibsreder S. Møller et saltsyderi på øen, der senere blev til fiskerøgeri, og på øens vestside lå vagervæsnets bygninger fra 1856 til de blev nedrevet i 1945. I en årrække fra 1866 havde byens borgmester Schrum aspargesbede på øen, og nogle arbejdere dyrkede kartofler der.

I 1852 lejede firmaet English & Hansen beddingen for 20 år, men vanskeligheder med at få kunder gjorde det økonomisk ufordelagtigt, og skibsbygger Jørgen Ring-Andersen overtog lejemålet af bedding og hellinghus i 1867. Dette blev starten på Jørgen Ring-Andersens træskibsværft, som har ligget på Frederiksen siden. Træskibsværftet ejes fortsat af samme familie.

Jørgen Ring-Andersen nåede at bygge 84 fartøjer inden sin død i 1901. I 1906 deltes værftet mellem hans to sønner Johannes Ring-Andersen og Jens Fisker Andersen.

Værftet blev ved samme lejlighed delt i et træskibs- og et stålskibsværft. Træskibsværftet blev flyttet længere mod nord, og Hellinghuset, der flyttede med, blev underetage i den kontorbygning, der fortsat eksisterer.

Jens Fisker Andersen startede Ring-Andersens Stålskibsværft, som i 1917 blev solgt til A/S Svendborg Stålskibsværft. Samme år påbegyndtes opførelsen af værftets karakteristiske bygninger: Administrationsbygningen med kraftcentral, de tre sammenhængende bygninger med buede tage til grovsmedie



Fyraften fra værftet ca. 1980. Hver morgen og aften krydsede hundredvis af værftsarbejdere den lille bro til Frederiksen, når de skulle til og fra arbejde. Værftsfløjten, der markerede grænsen mellem arbejdstid og fritid, lyder fortsat over byen hver dag
Foto: Svendborg Museum



Svendborg Værftshavn. Frederiksen ca. 1960

VÆRFTSHAVNE

- SVENDBORG

og lagerrum samt de to buede haller med facade mod byen til maskinværksted og kedelsmedie.

Først i 1920 kom der bro til øen – og med den også jernbanespor, der endnu er bevarede.

Stålskibsværftet fungerede frem til 2001, hvor bygningerne overgik til vindmøllefabrikation. Vindmøllefabrikken flyttede dog ud i 2007, og bygningerne blev solgt til et investeringselskab.

I dag bygges der atter skibe i de buede haller, mens enkelte af de andre bygninger er overgået til andre formål, blandt andet undervisning.

Træslibsværftet fungerer også fortsat – i dag dog primært som reparationsværft.



Svendborg Værftshavn. Frederiksøen ca. 1948



Signaturforklaring: se indersiden af omslaget

Frederiksøen
1:4000

Værftshavnen

Det bevarede miljø

Tilsammen udgør Faaborg Værft og det nuværende Faaborg Bådebyggeri og Motorværksted et kulturmiljø. Bådebyggeriet har bedding direkte ud til Faaborg Fjord, mens Faaborg Værft har egne bassiner og flydedok.

Uden for havnen, i industrikvarteret mod vest, ligger endnu et værft, Tuco Værft. Der findes også lokale både- og jollebyggere, som har til huse uden for havnens område.

Værftsmiljøets historie

Kulturmiljøet er et resultat af den værftskultur, der bredte sig i provinsen, ikke mindst i Øhavet, i årene 1830-1845. I denne periode gik man fra at bygge skibe "på klamp", dvs. uden tegning, til at bygge efter konstruktionstegninger.

I 1700- og 1800-tallet var det almindeligt at bygge skibene på pladser ned mod havnene med egen skibsbro. I Faaborg foregik det på stranden mellem Skibsbroen og den senere Nygade. Der var ikke tale om egentlige værfter, men om, at skippere hyrede skibstømrere til at fremstille skibe. Dette arbejde foregik så ved den havn, hvor skibet skulle høre hjemme. Storkøbmandene Voigt og Ploug i Faaborg havde egne grunde med skibsbyggepladser.

Blandt de egentlige værfter er R.R. Dyreborgs Værft det ældste. Det blev etableret i 1830'erne på den dengang nyopfyldte havneplads.

I 1868 oprettede R.H. Møller, kun 23 år gammel, et værft ved siden af Dyreborgs, som han overtog i 1882. På Møllers Værft byggede man - ligesom på Dyreborgs - skibe efter tegning. Møller (og siden hans søn) drev værftet indtil 1938, hvor det blev overtaget af skibsbyggerne Johansen og Dyreborg.



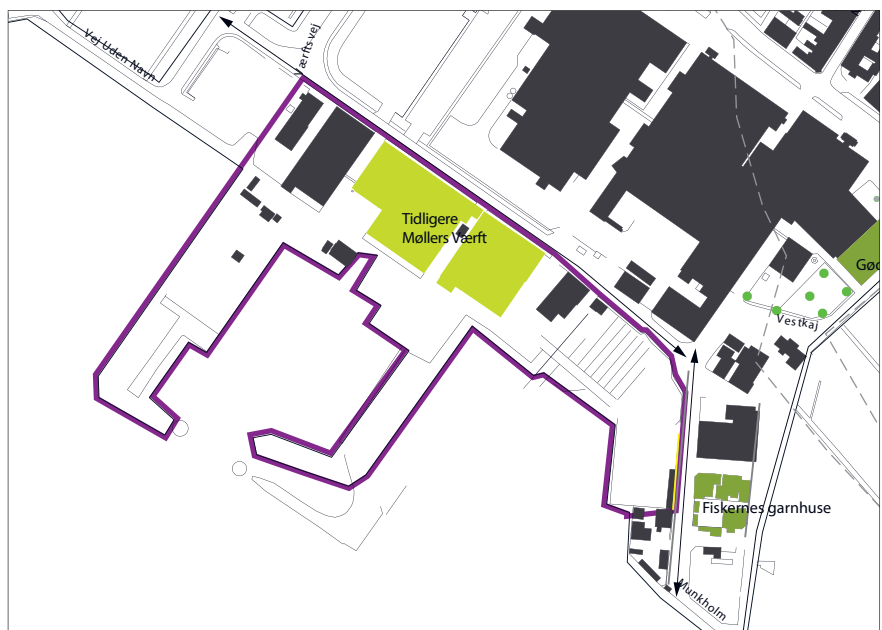
Stabelafløbning på Møllers Værft, 1902
Foto: Faaborg Byhistoriske Arkiv

I 1964 blev værftsbygningerne overtaget af slagteriet, og et nyt værft blev opført i den sydlige ende af havnen, hvor Faaborg Bådebyggeri og Motorværksted siden kom til at ligge.

På et tilstødende areal blev Faaborg Yachtværft anlagt i 1970. I begyndelsen var værftet en servicevirksomhed for byens lystsejlere med faciliteter

for overvintring af skibe, men det udviklede sig til også at foretage både reparationsarbejde og nybygning af joller i glasfiber - både fiske- og lystfartøjer.

I dag holder Faaborg Værft til i bygningerne. Værftet har blandt andet bygget nye skibe til marinen og ombygget ældre marinefartøjer, der er blevet solgt til baltiske lande.



Signaturforklaring: se indersiden af omslaget

Værftshavnen
1:2000

Værftshavnen

Det bevarede miljø

Miljøet ligger i fiskerihavnen og omfatter en bedding, Rudkøbing Bådebyggeri og Riggerværksted samt en opbevaringshal til bådebyggeriet. Her ligger også Rudkøbing Havnesmedie og DK Sails sejlmagerværksted. Med til miljøet hører også det nu lukkede lystbådeværft Bianca A/S' område og bygninger andetsteds på havnen.

Dele af fiskerihavnen bliver, ligesom hele området nordvest for fiskerihavnen, udnyttet til bådebyggeri. Selve værftshavnen er således en del af fiskerihavnen.

Værftsmiljøets historie

Forløberen til den nuværende fiskerihavn med værftsområde blev etableret i 1866 nord for den gamle trafikhavn.

Den lille jollehavn gav plads til mindre småbåde og fiskerjoller, men fiskeriets opsving i 1890'erne gav pladsmangel. I 1909 påbegyndtes derfor opførelsen af en egentlig fiskerihavn, som stod færdig i 1914.

I denne havn etablerede bådebygger Poul Chr. Jensen i 1919 et værksted, hvor han byggede joller og lystbåde. Det fungerede indtil 1959. Værftet blev overtaget af Verner Ellermann, som brugte det til at istandsætte gamle sejlskibe. Værftet har siden varetaget en lang række større restaureringsopgaver, og i dag bruges Rudkøbing Bådebyggeri og Riggerværksted fortsat som reparationsværft for gamle skibe.

Den anden del af miljøet – forbundet til den første med en vej – er det yngste bådebyggeri i området. Lystbådeværftet Bianca A/S blev startet i 1964. Værftet lavede sejlbåde i glasfiber og rykkede ind i den nordøstlige del af området på det gamle jernbaneterræn.



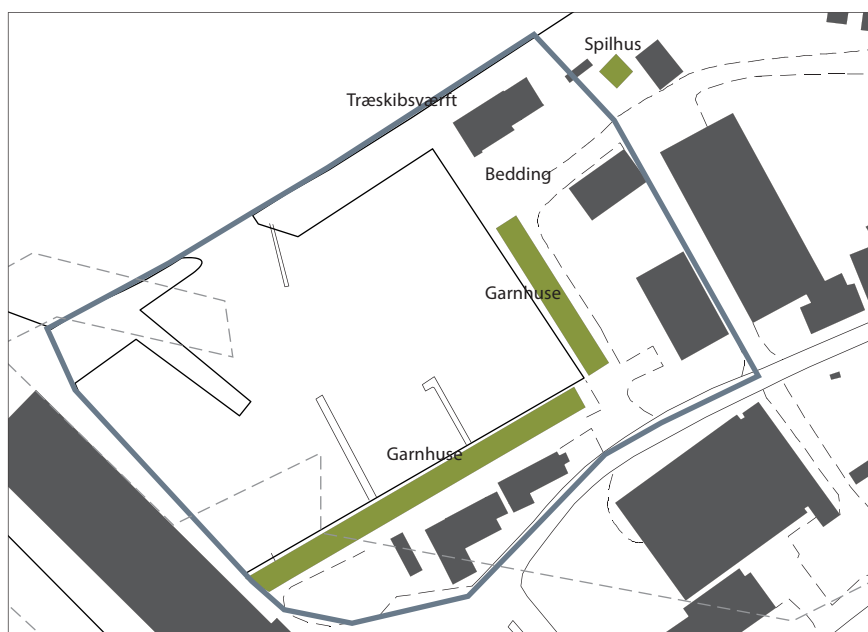
Træsksbiværftet i Rudkøbing Havn, 2010
Foto: Langeland Kommune

Produktionen udvidedes hurtigt, og en produktionshal, en apteringshal og en servicehal blev opført.

Fra produktion af mindre både på 26, 27 og 28 fod voksede skibstyperne i størrelse op til 420 fod, og en overgang var Bianca Danmarks største lystbådeværft.

Med oliekrisen i 1974 blev værftet erklæret konkurs, men det fortsatte sin virksomhed, og i 1970'erne og 80'erne gik det godt med salget.

Øget konkurrence og øgede produktionsomkostninger betød imidlertid, at værftet i 1994 måtte lukke. Hallerne overgik til skiftende formål og anvendes i dag til bådopbevaring.



Værftshavnen - en del af Fiskerihavnen
1:2000

Værftshavnen

Det bevarede miljø

Miljøet omfatter den vestlige del af Ærøskøbings gamle bassinhavn med en række bygninger placeret omkring en bedding. De fleste af bygningerne bærer præg af at være bygget hurtigt og billigt. Mest medtaget er en mindre hal bygget af mursten og blikplader på beddingens østlige side. Hallens fremtidige levetid må antages at være begrænset.

For enden af beddingen ligger det gamle spilhus, der er bygget sammen med flere andre bygninger, som oprindeligt blev benyttet som henholdsvis busgarage, kiosk, omklædningsrum og motorfabrik.

To mindre monteringshaller udgør værftsområdet havnefront. På den ene hal er der påklæbet en karakteristisk træbarak i tyrolerhyttestil, der rummer kontor og kajakkklubhus.

Et nu delvist nedrevet plankeværk afskærmede oprindeligt værftet fra resten af havnen. Der er i dag fuld offentlig adgang til værftsområdet. Tilbage findes dog en større åben gitterlåde.

Værftsmiljøets historie

Man må formode, at mange skibe bygget i Ærøskøbing er løbet af stablen på dette sted. God vanddybde og en fin hældning på strandbredden gjorde, at det var ideelt at søsætte skibe herfra. Der blev i slutningen af 1800-tallet gennemsnitligt søsat et skib om året.

En fast ophalerbedding blev anlagt i 1917. Her byggede man blandt andet et af de største træskibe, der nogensinde er søsat i Danmark. Skibet hed "Syd Georgia", og kom under navnet "Fox III" til at sejle i Grønlandsfarten.

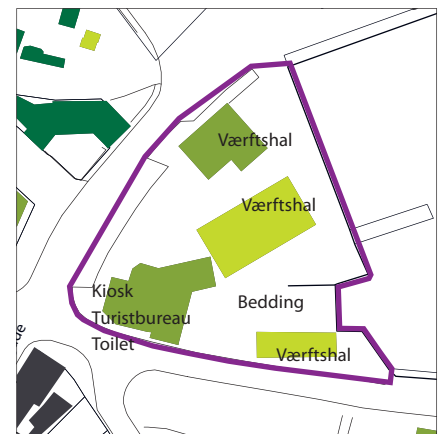
I løbet af 1920'erne ebbede skibsbygningen ud, og området stod ubenyttet hen. I slutningen af 1930'erne kom der dog langsomt gang i skibsbygningen igen, da en foretagsom bådebygger slog sig ned og anlagde "Ærøskøbing Skibs- og Baadebyggeri", der byggede fiskekuttere til vestkystfiskeriet.



Ærøskøbing Værftshavn

Da denne produktion stoppede i begyndelsen af 1980'erne, omdannedes værftet til et reparationsværft. De skibe, værftet satsede på – de mindre coastere – faldt dog kraftigt i antal gennem 1980'erne og 1990'erne.

Ligeså gik det med de mindre værfter, der således mistede deres kundegrundlag. I værftets sidste år gennemgik det en omtumlet tilværelse under forskellige ejere, der bl.a. forsøgte sig med en tysk vandflyver-flydedok og produktion af vindmøller. Værftet lukkede endeligt i 1990 efter den sidste af flere konkurser.



Signaturforklaring:
se indersiden af omslaget

Værftshavnen
1:2000



Ærøskøbing Havn i 1953. Pakhusene ses til venstre i billedet, mens skibsværftet og færgelejet ses til højre
Foto: Ærøskøbing Lokalhistoriske Arkiv

Eriksens Plads

Det bevarede miljø

Eriksens Plads ligger som en lille tidslomme midt på Marstal Havn. Ved at beskue det skrånende jordstykke får man en idé om, hvorfor Marstal var så ideelt et sted til skibsbygning, inden bolværker og spunsvægge gav havnen et andet udseende.

I dag benyttes pladsen til sit oprindelige formål, og i øjeblikket optager en Newfoundland-skonnert, BONAVISTA, pladsen som led i et musealt restaureringsprojekt. Denne store og spændende arbejdsopgave har, på grund af nyere krav til arbejdsmiljøet, sat sit præg på pladsen. Et stort blåt telt er nemlig opført omkring skibet. Det giver besøgende mulighed for at beskue projektet og de arbejdende tag over hovedet. Ved siden af hallen er der opført en træbygning, også til brug for projektet. Ser man bort fra den midlertidige blå hal, underbygger en træbro fornemmelsen af et helstøbt kulturmiljø. Træbroen er beregnet til træjoller, hvoraf en enkelt fiskekvaser er et museumsfartøj.

Eriksens Plads ligger klemmt inde mellem nyere bolværk til begge sider, der har erstattet gamle træbolværker fra 1855.

En større betonmur afskærer pladsen mod nord, og et reparationsværft mod syd. En ældre beddingsvogn findes endnu med tilhørende skinner og spilhus. På den modsatte side af Havnegade findes byens søassurance.

Eriksens Plads' historie

Eriksens Plads er på mange måder en typisk marstalsk skibsbygningsplads, som de så ud på sejlskibenes tid.

Da skibsbygningen var på sit højeste, fandtes 8 skibsværfter langs havnen. Her blev en anseelig del af byens store handelsflåde - den største i provinsen - bygget.



"Himmelsnedkerens" Værftsplads (den nuværende Eriksens Plads) med to tremastede skonnerter, FREM og HAABET, under bygning - til Newfoundlandsfarten.

Pladsen blev taget i brug i 1855, skabt af materiale fra en uddybning af havnen. På dette tidspunkt blev der hovedsageligt bygget skonnerter af træ.

Eriksens Plads er navngivet efter en af de sidste bygmestre på stedet, Erik Eriksen, der benyttede pladsen i tiden omkring Første Verdenskrig. Her nåede skibsbyggeriet i byen sit klimaks, og hensynet til en anden bygmester gjorde, at Erik Eriksen ikke fik tilladelse til at bygge to skibe ad gangen på pladsen, men måtte nøjes med et enkelt.

Den teknologiske udvikling og verdenskrigen i 1920'erne skruede ned for skibsbygningen i Marstal. Værfterne blev reduceret i antal, og i 1925 var der kun tre træskibsværfter tilbage i byen. Et af disse var Erik Eriksens Træskibsværft, som fortsatte med at bygge enkelte mindre skibe i 1930'erne.

Træskibsbygningen fik dog en renæssance i 1940'erne, da vestkystfiskeriet blomstrede op. Ordrebøgerne blev nu fyldt op af fiskekuttere, og værftet levede af at bygge kuttere frem til 1960'erne.

Herefter var det slut med nybygninger, men værftet fortsatte endnu nogle år som reparationsværft omkring den beddingsvogn, der med spil og spilhus var blevet anlagt i 1938.

Firmaet eksisterer fortsat som tømrer- og snedkerfirma i oldebørnenes regi og har til huse i en hal ved siden af pladsen. Udover beddingsanlægget findes stadig et mindre hus, "Spisehuset", der i dag bruges til uformelle, sociale sammenkomster for havnens godtfolk.

Interessant er også en lille jernring placeret ved fortovs-kanten i Havnegade. Den blev benyttet i forbindelse med kølhaling af skibene, når man krængede dem om på siden for at reparere eller rense bunden. Der skulle vældige kræfter til, og de store kølhalingsblokke kunne fastgøres til denne ring.

Selve beddingsvognen benyttes lejlighedsvis til reparationer og klargøring af mindre joller, men trænger til en kærlig hånd. Et beghus fra 1931 er også bevaret.

Det store museale Bonavista-projekt, som lige nu fylder det meste af pladsen, tog sin begyndelse i 2008 og skal ifølge planen vare til 2012.

Østerled Bådelaug - Bådebyggeri

Det bevarede miljø

I den nordlige del af Marstal ligger et lille isoleret havnemiljø ved Strandvejen. Det består primært af et par røde træbygninger og et slæbested til brug for joller.

Havnemiljøet ligger klods op ad en række parcelhuse, som adskiller denne lille havn fra resten af Marstal Havn.

Hovedbygningen blev oprindeligt opført til at huse et værft og er i dag stort set intakt. Overfor denne ligger en lavere barak-lignende bygning, som er en nyere tilføjelse. Barakken består af to dele - en ældre del af træ længst mod vandet og en nyere del opført af sten. Barakken er opdelt i mindre rum, som benyttes til jolleudstyr.

Hele anlægget kaldes for "Østerled Bådelaug" og benyttes i dag af et bådelaug med samme navn. Det er en funktion, der ligger tæt op ad den oprindelige, og det fremgår af miljøet. Hele anlægget står næsten uforandret siden opførelsen, og det er en sjældenhed for et anlæg af denne type.

Bådebyggeriets historie

I 1917 etablerede ingeniøren Alvard Bondegaard et bådebyggeri på Strandvejen for at bygge redningsbåde.

1920'ernes krise gjorde det imidlertid til en vanskelig forretning, og i 1926 rykkede byens sejlkлуб ind i bygningerne, der var ideelle til formålet.

Stedet fungerede herefter som klubhus og jolleopbevaringssted de næste 45 år. Pladmangel og større krav til lystbåde gjorde dog, at sejlkлубben rykkede ud igen i 1971, hvor man etablerede en ny lystbådehavn i den sydlige del af havnen.



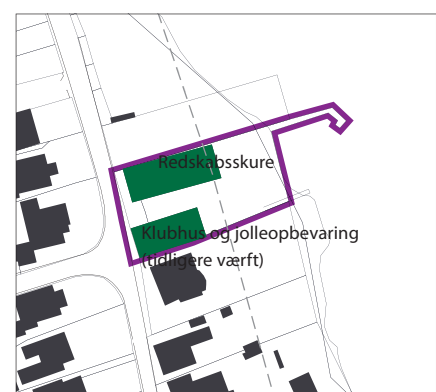
Strandvejen 2. Østerled Bådelaug set fra Strandvejen



Strandvejen 2. Den gamle roklub set fra vandsiden

Til gengæld oprettedes bådelaug et "Østerled Bådelaug", der kunne bruge bygningerne til deres mindre joller.

I dag bruges bygningerne stadig af bådelaug et til opbevaring og istandsættelse af fartøjer.



Alvard Bondegaards bådebyggeri
1:2000

H.C. Christensens Værft

Det bevarede miljø

Marstal Havns udstrækning mod nord ender ved en stor og meget markant gul hal, der ligger ved havnens udmunding. Den gule hal benyttes som reparations- og opbevaringsplads til lystbåde og er opført af betonelementer. Ved den gule hal findes en mindre lystbådehavn, Tegllenden, som blandt andet benyttes af Ebbes Bådebyggeri - ligesom hallen.

Dette havneafsnit afgrænses mod vest af et olietankanlæg med flere større tanke, der rager op i landskabet. Mod syd afgrænses miljøet af færgelejet og de dertil hørende servicebygninger. Den gule hal udgør med sin størrelse et naturligt fikspunkt og virker som en enorm skillevæg, der afgrænser miljøet fra en række parcelhuse på Strandvejen nord for havnen.

Med opførelsen af den gule hal forandredes miljøet væsentligt, da en række ældre bygninger, som husede et stålskibsværft, blev fjernet. Desværre forsvandt også nogle maleriske administrationsbygninger i 1980'erne, da pladsen skulle bruges til opbevaring af stålelementer. En sidste rest findes dog endnu i form af en værkstedslignende bygning, der nu er indrettet til beboelse.

Værftshavnens historie

Allerede i 1869 anlagde en af byens førende skibsredere, H. C. Christensen, et skibsværft ved den nordre ende af Marstal Havn. I 1914 blev værftet omdannet til et stålskibsværft. Dets primære opgave var at levere skibe til det voksende rederi af samme navn som stifteren, og sådan fungerede værftet i mellemkrigstiden, hvor flere større dampskibe løb af stabelen.

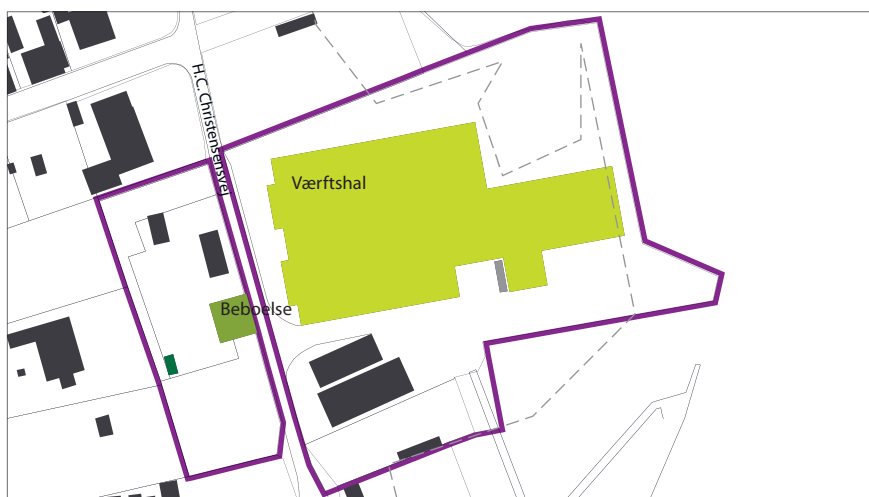
Efter Anden Verdenskrig leverede værftet en række mindre seriebyggede coastere til den danske indenrigsfart, de såkaldte "carolinere", hvoraf et par stykker stadig sejler som museumsskibe.



Marstal Havn set mod nord fra flydedokken

I sidste halvdel af det 20. århundrede gennemgik værftet flere finansielle rekonstruktioner, og til sidst måtte det lukke. Det var i denne turbulente periode, at den gule hal blev opført i begyndelsen af 1970'erne. I dag benyttes hallen af Ebbes Bådebyggeri til vinteropbevaring og reparationer af lystbåde. Ved siden af hallen ligger en mindre havn, Tegllenden, der blev anlagt i 1999.

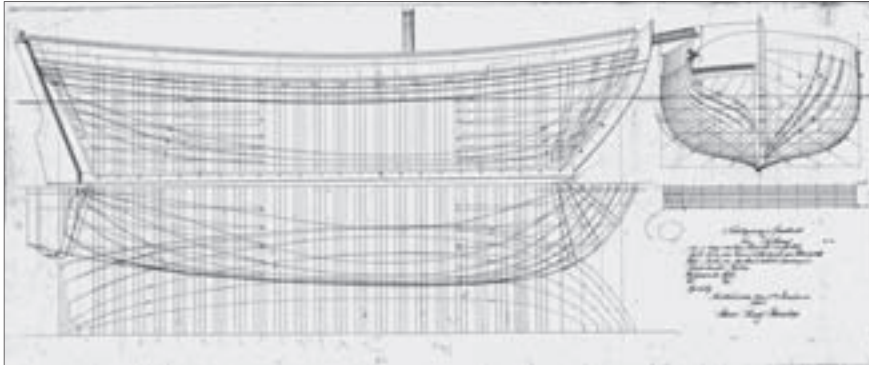
Der er kort sagt ikke meget tilbage af det originale skibsværft. Den sidste eksisterende bygning fra H. C. Christensens tid rummer i dag nogle værelser, der bliver udlejet til navigationsskolestuderende.



Signaturforklaring: se indersiden af omslaget

H.C. Christensens skibsværft
1:2000

Thomsen & Thomsen - Værftshavn



Linjetegning til en sydfynsk jagt

Det bevarede miljø

Miljøet omfatter et industrielt område cirka midt på havnen. Området er præget af et Klondyke-agtigt byggemønster med et væld af mindre skure, tilbygninger, haller og diverse tekniske anlæg, som alle er skudt op efter behov. Mellem bygningerne findes spontant anlagte veje, der kan benyttes af værftets arbejdere.

De fleste bygninger har ingen særlig arkitektonisk interesse, men vidner om de økonomiske prioriteringer, der har været gældende. Der er ofte blevet brugt billige materialer.

Omdrejningspunkterne i miljøet er dels en større flydedok, dels et par karakteristiske beddings med tilhørende spilhuse. Spilhusene er anlagt på en sådan måde, at de ophalede skibe kommer så tæt på Havnegade, at færdslen på gaden så at sige kommer til at foregå under skibenes bov. De ophalede skibe understreger på den måde billedet af Marstal som en søfartsby.

For enden af beddingerne findes en nyere gangbro, der afgrænser beddingsarealet, som dermed kommer til at fremstå som et lille, lukket miljø.

En større og markant, blå monteringshal benyttes af et reparationsværft med hovedafdeling i Svendborg, der også benytter sig af beddingerne og flydedokken.

Ud over værftet har en del mindre firmaer, der alle er tilknyttet skibsfarten på en eller anden måde, også hjemme i området. Enkelte bygninger bruges nu til andre formål, men det er det maritime værftsmiljø, der gennem det 20. århundrede har givet området sin nuværende form.



Marstal Havn Værftsplads, 1914

VÆRFTSHAVNE

- MARSTAL

En motorfabrik, "Motorfabriken Marstal", står nærmest som et industrielt minde med alt inventar intakt. Der ligger også en original værftsbygning fra 1880'erne godt gemt midt i bygningsmassen.

Værftshavnens historie

Som så mange andre dele af Marstal Havn blev dette område med tiden formet af skibsbyggeriet. Det relativt store område var i 1925 hjemsted for ikke mindre end 3 forskellige træskibsværfter og et stort stålskibsværft, der blev anlagt i 1906.

Siden har flere forskellige værfter haft til huse på dette sted, men det er værftet Thomsen & Thomsen, der har sat det største fingeraftryk på området i nyere tid. Thomsen & Thomsen opførte den store blå hal i 1981 efter flere udvidelser, og værftet havde i sin storhedstid 120 mand beskæftiget med nybygninger og reparationer af moderne stålskibe.

Thomsen & Thomsen lukkede dog i begyndelsen af 2000-årene. Efterfølgende har det Svendborg-baserede reparationsværft Petersen & Sørensen overtaget det meste af bygningsmassen på stedet, ligesom firmaet også benytter sig af den markante flydedok.

Flydedokken kom i øvrigt til Danmark som krigsbytte efter afslutningen af Anden Verdenskrig, hvorunder den havde været brugt til bygning og reparation af tyske ubåde. Den blev slæbt til Marstal i 1990 efter at have været brugt på Orlogsværftet i København og siden på værftet Toft i Egernsund.

Imellem de mange forskellige værkstedsbygninger findes et interessant hvidt hus i to etager, der formentlig kom til i anden halvdel af 1800-tallet. Det blev benyttet af skibsbygmestrene Niels og Edward Hansen. Bygningen står i dag næsten, som da den blev opført. Murankrene, portbjælkerne og trappen på ydersiden af huset minder beskueren

om den tid, hvor skibene blev bygget af træ. Der var indrettet kontor, tegnestue og værksted på den øverste etage. Dengang var huset stort set den eneste bebyggelse i området, og slæbestedet lå umiddelbart ved siden af.

En tidstypisk industribygning, "Motorfabriken Marstal", er placeret langs med Havnegade. Motorfabrikken blev i 1946 indrettet i et nedlagt elværk, der ved opførelsen i 1911 gav strøm til et af de tidlige stålskibsværfter i Marstal. På motorfabrikken fremstilledes den såkaldte Marstalmotor, der blev installeret i en lang række mindre fartøjer. Den teknologiske udvikling gjorde dog, at efterspørgslen faldt - i takt med fremkomsten af billigere dieselmotorer. I dag virker fabrikken nærmest museal i sit udseende.

Et andet interessant ankerpunkt i miljøet er de to beddings, som ligger syd for flydedokken. Beddingerne blev renoveret i 1960'erne, og spilhusene i deres nuværende udgaver er fra henholdsvis



Motorfabrikken i Marstal, 2009

1930 og 1964. Dette havneparti er blandt de mest yndede motiver i Marstal, og mange ophalede skibe er blevet fotograferet, malet eller tegnet på dette særlige sted.



Thomsens Plads
1:2000

Industritidens havneanlæg

Sejlskibshavnen blev efterhånden afløst af dampskibshavnen. Det var en proces, der tog flere årtier i perioden fra 1870 til 1920. Dampkraft begyndte at omforme samfundet på alle leder og kanter, og for havnene betød det en stor omvæltning.

For at kunne anløbes af dampskibe måtte havnene have dybere bassiner og længere bolværker. Der kunne ligefrem være konkurrence mellem byerne om at have den dybeste havn og de længste bolværker. Således lå Faaborg og Svendborg i konstant konkurrence om at blive den største udskibningshavn på Fyn. Når Svendborg havde nået en ny vanddybde, fulgte Faaborg snart efter.

Gode jernbaneforbindelser betød, at der kom regelmæssig og effektiv transport til de større danske byer. Med grundlæggelsen af Esbjerg med tilhørende havn i slutningen af 1800-tallet blev udskibningen af landbrugsprodukter til England væsentligt mere effektiv. Bacon blev en stor eksportvare, og det danske landbrug omlagde i stor stil til animalsk produktion.

På Sydfyn betød det, at slagterierne blev anlagt på havnen i Svendborg og Faaborg, så grisene kunne sejles ind fra øerne og komme direkte på slagtebænken. Jernbanesporene blev ført ned på havnen og havde sidespor hen til slagterierne, der nemt kunne sende de færdige baconsider til England via Esbjerg.

Industrialiseringen førte også til, at en række andre virksomheder rykkede ind på havnen. Det kunne være dampmøller, olieanlæg, kulhandlere eller trælaster. Landbruget spillede stadig en stor rolle for havnene, og der blev opført større havneafsnit med pakhuse, der skulle rumme gødning, foderkager og korn.

Havnenes arealer udvidedes voldsomt, og det gav masser af plads til nye virksomheder, der gjorde havnen til byens nye industri kvarter. Især Svendborg havde store havnearealer, men også Faaborg og Rudkøbing fik på denne måde nye industri kvarterer.

Da lastbiltrafikken afløste jernbanerne, fik mange havne anlagt omfartsveje, der gjorde det nemmere for lastbilerne at komme ned til havnen, men også gjorde havnene til ugæstfrie steder med tung, gennemgående trafik.

Havnene på Ærø skiller sig en smule ud fra resten. Marstal Havn blev formet af de mange skibsværfter, mens havnen i Ærøskøbing er velbevaret, fordi byen stort set undgik industrialiseringen og stagnerede.

For alle havnene gælder det, at mange af de traditionelle havnevirksomheder i dag er lukket, og større arealer ligger ubenyttede hen. I Faaborg og Rudkøbing er der opført boliger på nogle af de tomme arealer. Havnene i Marstal og Svendborg er stadig forbeholdt de maritime erhverv.





Marstal havn ved vintertide, 1912
Foto: Marstal Søfartsmuseum

Jessens Mole og Nordre Kaj

Det bevarede miljø

Miljøet strækker sig fra Frederiksgade og broen til Frederikshavn mod syd og omfatter hele havneafsnittet herfra mod nord til Trappebækkens udløb nordøst for Hudes Plads. Mod land er miljøet omkranset af den gamle jernbane. Miljøet omfatter de gamle kulboder, skibsmæglerkontorer, toldboden og folkebygningen samt åbne kul- og tømmerpladser.

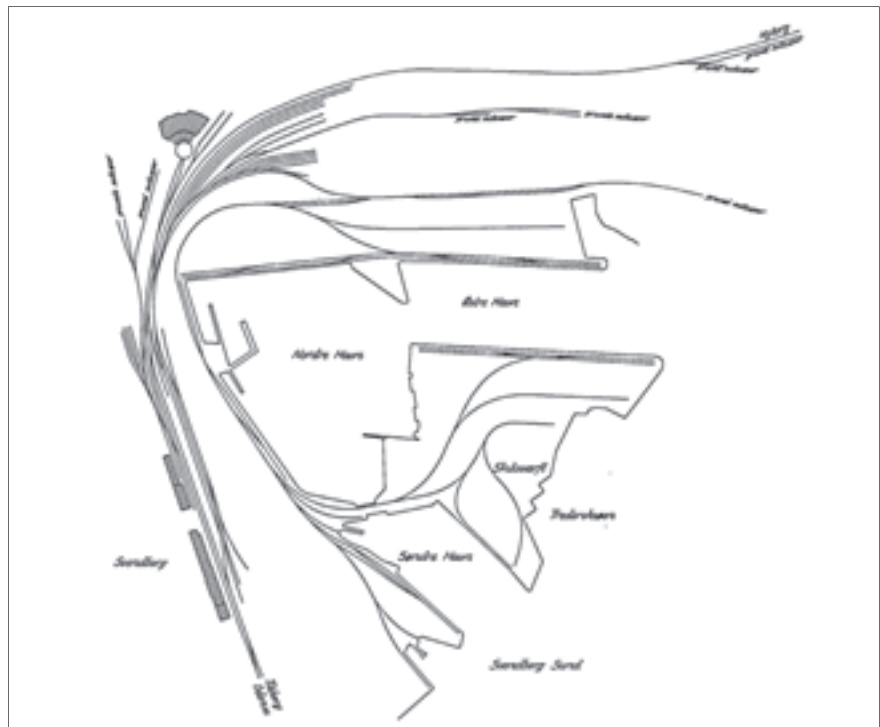
Ved molen findes desuden flydende restauration og havnekontor, en nyere fiskehandel, A.E. Sørensens mæglerkontor fra 1968 og rutebilstationen. En del af den gamle brostensbelægning er bevaret sammen med et enkelt jernbanespor. En slags havnepark med trappeforløb ned mod vandet strækker sig langs kajforløbet.

Miljøets anden del, Nordre Havn, strækker sig fra Jessens Mole til Hudes Plads. Her findes en række af de gamle kulboder bevaret, blandet med nyere værkstedsbyggeri. Området er asfalteret, men jernbanespor findes stadig flere steder.

Trafikhavnsmiljøets historie

De første ansatser til dette havneafsnit blev gjort med anlæggelsen af Nyhavn i 1866-68. Adgangsvejen til havnen fra nord havde længe været dårlig, og det skulle det nye havneafsnit gøre noget ved. Man anlagde derfor en ny vej (Havnegade) ned til kysten og opførte 90 m bolværk samt en havneplads. På området bag havnen blev opført en cikoriefabrik, der gav denne del af havnen navnet "Cikoriebroen" (se i øvrigt opslaget om korn- og foderstofhavnen).

Svendborgs havn var allerede fra midten af 1800-tallet for trang. Havnepladsen for enden af Brogade kunne ikke rumme den eksisterende trafik, og anlæggelsen af Nyhavn løste ikke pladsproblemerne. Løsningen blev



Sporplan for Svendborg station, 1949

at anlægge en mole tværs over bugten fra Havnepladsen i syd til Nyhavn i nord, hvor der nu fandtes en række private strandgrunde og småhavne.

Ejerne af disse talte stærkt imod den nye mole, men i 1872 påbegyndtes anlæggelsen og opfyldningen af strandgrundene. Det varede frem til 1876, hvor Jessens Mole åbnede med jernbane, og i årtier fremover fungerede den som oplagsplads for kul og træ – fra 1930'erne også benzin. En skibsproviantering var den eneste forretning.

I den sydlige ende blev der i sammenhæng med jernbanestationen opført en Kgl. Vejerbod i slutningen af 1870'erne. I 1892 opførtes eksportstalde, og i 1925 en kvæghal. I 1901 opførtes det nye toldkammer på det nordvestlige hjørne af molen, og i løbet af de næste årtier skød

mæglerkontorer, toldvagt og SFDS' hovedbygning op på havnefronten. Der blev også anlagt jernbaneforbindelse ned på havnefronten.

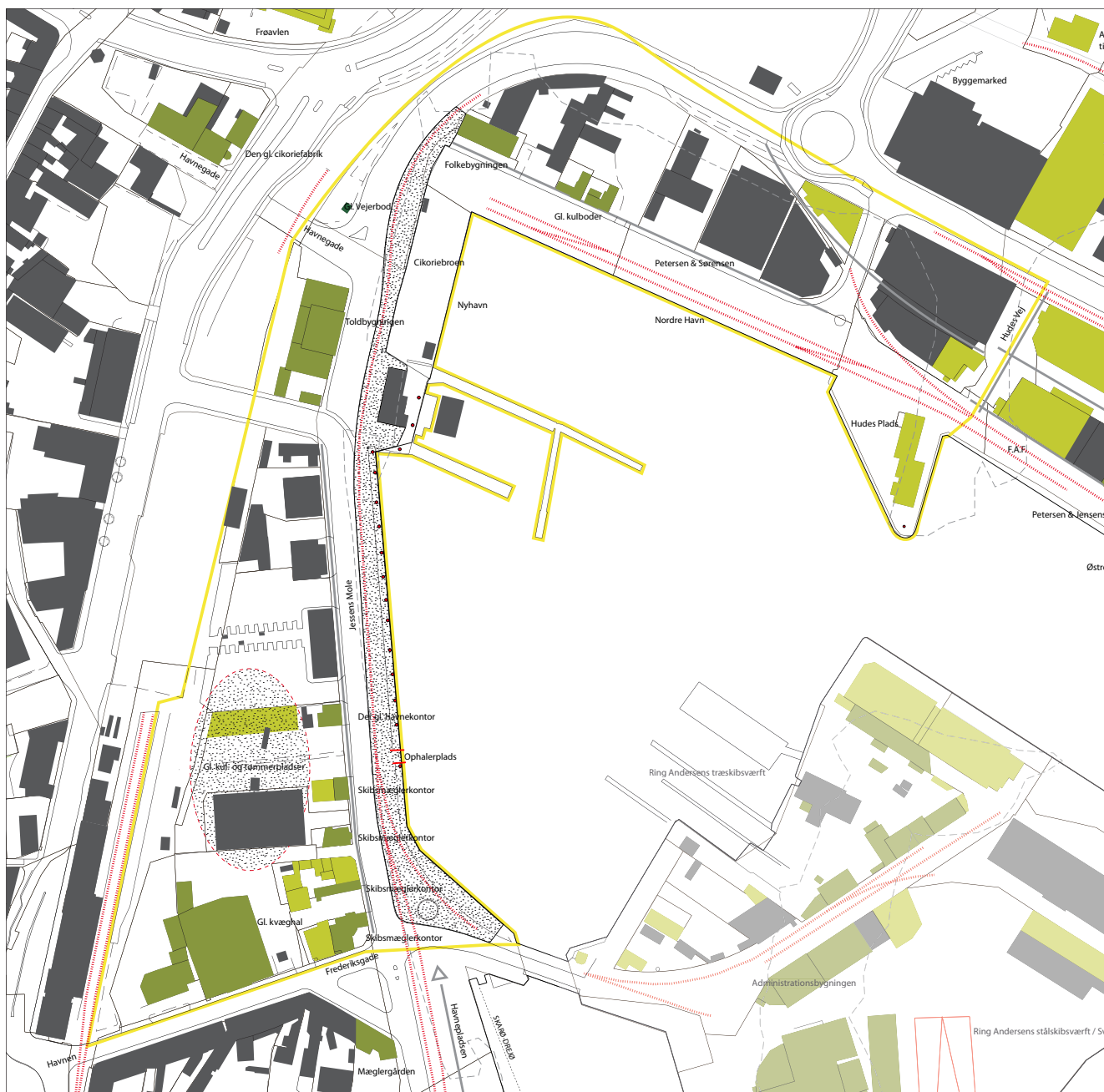
I 1953 opførtes rutebilstationen ved nedrivning af nogle pakhuse, og i 1968 opførtes rederiet A.E. Sørensens administrationsbygning. Senest er havnekontoret flyttet ud og blevet flydende – det ligger i dag ved det nordlige hjørne af Jessens Mole.

Nordre Havn, der strækker sig fra Jessens Mole til Hudes Plads, blev anlagt allerede i 1890-93. På arealet bag kajen blev der blandt andet anlagt mindre kulpladser.

I havnens nordvestlige hjørne blev der i 1938 opført en bygning for havnens folk. Folkebygningen blev opført som erstatning for et gammelt træskur på Hudes Plads.

TRAFIKHAVNE

- SVENDBORG



I 1903 kom Svendborgs første flydedok til at ligge ved Nordre Kaj med tilhørende værkstedsbygninger på land, og i 1942 etableredes motorværkstedet Petersen & Sørensen, hvor virksomheden fortsat ligger i en række sammenbyggede værkstedsbygninger.

Et par af de gamle kulboder fungerer i dag som værested og kaldes "Den Blå Lagune". Ellers er havneafsnittet travlt med stor udskiftning af skibe til reparation hos Petersen & Sørensen motorværksted. Nordre Havn er fortsat erhvervshavn.

Signaturforklaring:
se indersiden af omslaget

Trafikhavnen
1:3000

Landtransport til og fra havnen

Det bevarede miljø

Kulturmiljøet er stort set forsvundet og består i dag af området syd for den gamle banegård med busholdepladser samt det tidligere DSB-pakhus, nu restaurant "Det hvide Pakhus", der ligger ved den gamle havneplads.

Landtransportmiljøets historie

Med anlæggelsen af jernbanen Ringe-Faaborg, der blev indviet i 1882, blev nyopfyldte arealer og den daværende lysthave "Voigts Minde" tilsammen anvendt til jernbanestation. Lystanlægget blev flyttet til Østerbro.

Fra 1922, efter genforeningen, blev havnen også jernbanefærgehavn med forbindelse til Mommark på Als (jævnfør beskrivelsen af færgehavnen). Jernbanestationen var endestation frem til 1906, hvor der blev anlagt en bane mellem Odense og Faaborg over Nr. Broby, som havde linjeføring hen over havnen langs Havnegade til den oprindelige station fra 1882. Senere blev der anlagt nye spor til slagteriet og havnen. I 1916 kom der også forbindelse

mellem Faaborg og Svendborg, hvilket medførte nye udvidelser.

Persontogsdriften til Faaborg blev indstillet i 1962. Da var banerne til Nr. Broby og Svendborg allerede nedlagt. Godstogsdriften ophørte i slutningen af 1980'erne.

Den oprindelige station, tegnet af arkitekten Holsøe, er stadig bevaret, ligesom i øvrigt posthuset ved siden af. Et

nyere pakhuis i den vestlige ende af den gamle station er også bevaret og fungerer nu som restaurant. Hele sporarealet er til gengæld væk. Kun mod øst, uden for havnen, er remisen og nogle spor fra banedriftens tid bevaret.

De store arealer fra stationen blev dels anvendt til "spritruten" Faaborg-Gelting, dels til en busstation med garageanlæg.



Havnepladsen i Faaborg, 1898. 8 år senere blev jernbanen hen over pladsen udvidet i forbindelse med anlægget af jernbanen Faaborg-Nr. Broby-Odense. Foto: Faaborg Byhistoriske Arkiv



I 1962 forlod det sidste planmæssige persontog Faaborg Station på havnen. Sporterrænet blev siden brugt til busholdeplads og opmarchbåse til spritfærgerne. Foto Faaborg Byhistoriske Arkiv

TRAFIKHAVNE

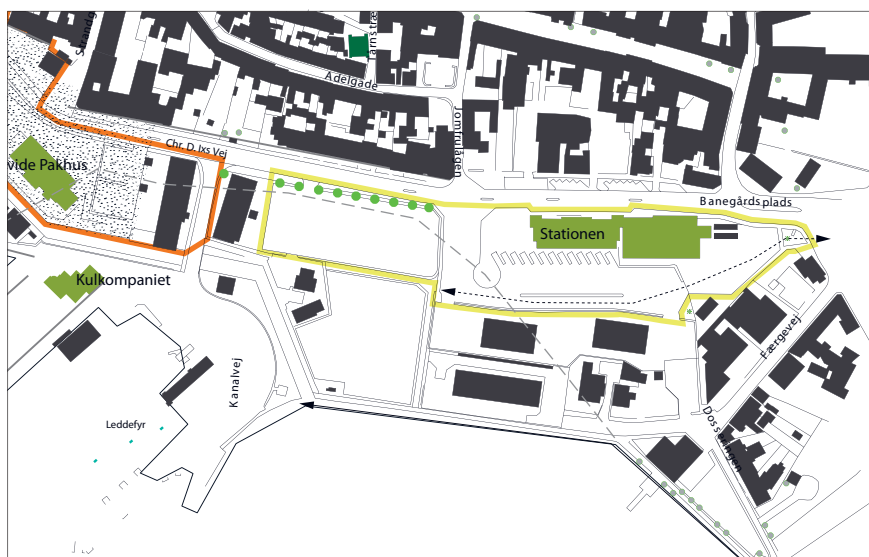
- FAABORG

Mens der endnu var station, havde busserne plads nord for denne, ud for Jomfrulågen og hen langs Chr. IX's Vej.

I det nye årtusinde er der på de tidligere arealer for Geltingfærgens opmarchbåse anlagt p-pladser, havnepark og boliger/ erhvervsbygninger - funktioner, der ikke i traditionel forstand er havnerelaterede.



Lillehavn i bunden af Faaborgs gamle havnebassin omkring år 1900. Havnen lå ud for nutidens "Vikingegården". Der losses æg fra Ærø til Ægpakkeriet. Lillehavn forsvandt, da jernbanen Faaborg-Brobym åbnede i 1906, fordi det var nødvendigt at lede banen hen over havnepladsen
Foto: Faaborg Byhistoriske Arkiv



Signaturforklaring: se indersiden af omslaget

Trafikhavnen, Faaborg
1:2000

Nordre og søndre havnebassin

Det bevarede miljø

Miljøet omfatter nordre og søndre havnebassin med midtermolen og Havnepladsen. Nordre bassin anvendes som erhvervshavn med lossende og lastende fragtskibe til foderstoffabrikken "Danish Agro".

I søndre bassin anvendes den inderste del til lystbåde. Den øvrige del af bassinet er hjemsted for gamle træskibe.

Langs den yderste mole, ved det gamle DFDS pakkepakhud og ekspeditionskontor - hvor Sejlskibs- og Pakhusforeningen i dag har til huse - ligger gamle sejlskibe, som er hjemmehørende i havnen. Flere af disse er under restaurering.

Søndre bassins oprindelige pakhuse er i dag erstattet af den nyopførte beboelseejendom "Løves Pakhus". Ejendommens fælleshuse er dog indrettet i et renoveret pakhud. Et toetagers murstenspakhud med manzardtag er også bevaret og ombygget til beboelse.

Den nordre mole er domineret af korn- og foderstofanlæg med siloer og pakhuse.

Havnepladsen er en stor åben plads, der i dag primært bruges til parkering. På pladsen findes den karakteristiske ottekantede havnekiosk, et pissoir, den nybyggede havnegrill, toldboden og den forhenværende havnefogedbolig. Med til miljøet hører også den gamle købmandsgård Strandgaarden, der i dag er ombygget til beboelse. Overfor Strandgaarden ligger Hotel Rudkøbing samt en charmerende række af huse ud mod Havnegade. Ikke langt herfra ligger den forhenværende stationsbygning, der i dag fungerer som Byhistorisk Arkiv. Bag stationsbygningen er der holdeplads for busser.

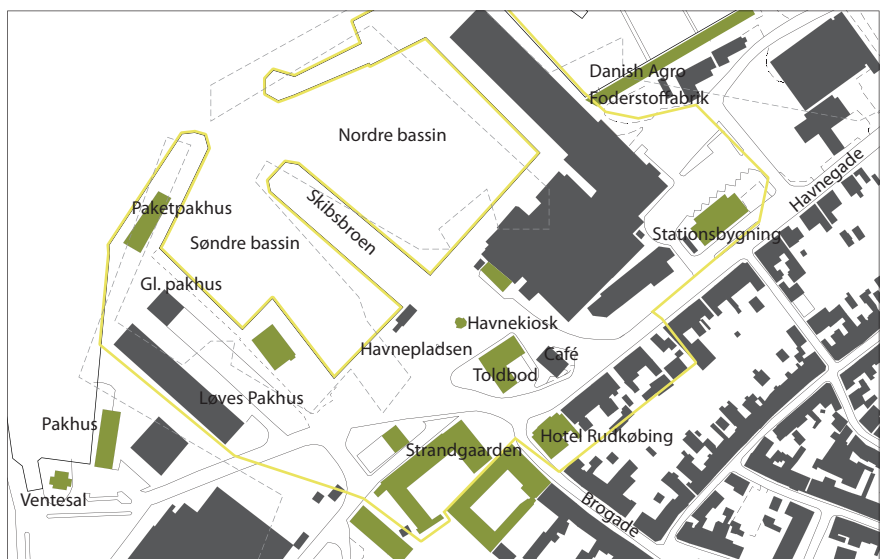


Trafikhavnen ca. 1920. Foran pakkepakhudet på søndre kaj ligger paketedamperen "Langeland". Længere ude på søndre mole ses det nyopførte DFDS pakhud
Foto: Øhavsmuseet

Trafikhavnemiljøets historie

Trafikhavnen er den ældste del af Rudkøbing Havn. Midtermolen, der stammer fra 1776, er det ældste element, og den har sandsynligvis afløst en endnu ældre skibsbro på samme sted. Størrelsen er ikke ændret siden 1899. I 1820-26 anlagdes på privat initiativ det søndre bassin, og i 1847-48 anlagdes det nordre, hvorved selve havnen opstod.

Bag Havnepladsen blev Havnegade anlagt i 1875 og en række toetagers huse opført, hvor der primært boede folk med tilknytning til havet. I denne ældste del af havnen ses stadig sporene efter 1800-tallets store kornsalg, bl.a. i form af købmandsgården Strandgaarden med kornmagasiner fra omkring 1834 på hjørnet af Havnepladsen og Brogade.



Signaturforklaring: se indersiden af omslaget

Trafikhavnen
1:2000

TRAFIKHAVNE

- RUDKØBING

Fra 1860'erne kom dampskibene til Rudkøbing. I 1866 begyndte skruedampskibet "Rolf" at besejle ruten Svendborg-Rudkøbing-Marstal, nu med faste afgangstider.

Fra 1860'erne brugtes skibsbroen derfor som dampskibsbro, blandt andet med ventesal og et dampskibspakhus opført i 1874.

Havnen blev udvidet og uddybet, og et skibsbyggeri med bedding ud til nordre bassin blev etableret i 1875.

I 1891 opførtes en ny toldbod og i 1894 en havnefogedbolig. DFDS opførte i 1916 det røde pakkepakhud med ekspeditions kontor på søndre bassins ydermole, hvor stykgodsdamperen fast lagde til. Dette pakhus står endnu.

I perioden 1908-1911 kom jernbanen til øen. Stationen blev placeret på havnen af hensyn til færgerne, og der blev ført spor ud over hele havneområdet.

Med både jernbane og dampskibstrafik var behovet for kul stort. Fra 1919 lå Langelands Kulkompagni derfor på nordkajen, også kaldet Kulkajen.

Efterhånden holdt bilismen sit indtog, og byens første benzintank blev i 1923 anlagt på Havnepladsen tæt ved toldboden.

Rudkøbings trafikhavn er en af de trafikhavne i Øhavet, hvor man stadig tydeligt kan fornemme tidligere tiders funktioner. Selvom behovet for godstransport er meget mindre nu end for 100 eller 50 år siden, er denne del af havnen stadig beregnet til trafik over kaj.



DFDS' pakkepakhud fra 1916 anvendes i dag af Sejlskibs- og Pakhusforeningen til renovering af gamle træskibe

Nordre og søndre havn

Det bevarede miljø

Miljøet omfatter den gamle bassinhavn med en ydermole samt et opfyldt areal med forskellige bygninger. På ydermolen, der ligger i forlængelse af Brogade, findes et kogehus, et gult benzinhus og yderst et ledefyr. Kogehuset benyttes i dag som grill-hus, mens det gule benzinhus er indrettet til frokostrum for havnens gæstesejlere. På det opfyldte areal findes en nyere toiletbygning og et markant pakhus, der har tilhørt Fyens Andels Foderstofforretning.

I hjørnet af denne ellers tomme bygning har havnefogeden kontor - med et fint kig ud over havneindløbet. Bag pakhuset benyttes en tidligere korn tørringshal til opbevaring af havnens materiel. Det er også her, man finder den gamle vejerbod i bindingsværk, der i dag bruges som frokoststue af havnens medarbejdere. Bag vejerboden ligger et røgeri, som har åbent i sommermånederne, og en lyserød skurbygning, der oprindeligt var havnens paketpakhuis.

Med til miljøet hører også byens park, "Anlægget", der foruden en række større træer rummer en petanque-bane, borde og bænke samt et lille stisystem. I Anlæggets ene ende findes en lille brakvandssø med en kunstigt anlagt ø i midten, hvor parkens ænder holder til i dertil byggede andehuse. Disse er naboer til øens politistation, som har til huse i det tidligere toldkammer. I det modsatte hjørne af parken findes to ankre, der flankerer havnens mindsten over de druknede ved en minesprængning af den lokale damper under Anden Verdenskrig.

Trafikhavnens historie

Ydermolen på Ærøskøbing Havn ligger i forlængelse af Brogade og har samme udgangspunkt som den gamle skibsbro, der bliver nævnt i kilderne for første gang i 1626.



Jernbanespor og opmarchareal i 1980'erne
Foto: Ærøskøbing Lokallhistoriske Arkiv

I forbindelse med byens stadigt voksende handelsflåde og stigende korneksport op igennem 1700-tallet voksede behovet for en større havn. Derfor blev der anlagt en bassinhavn i begyndelsen af 1800-tallet med et tilhørende kogehus opført i 1810. Kogehuset skulle benyttes af sejskibenes besætninger til at lave mad i, når skibet var i havn, på grund af brandfaren ved at have åben ild om bord.

Den inderste del af havnen med ydermole, bassin og kogehus er stort set intakt, og bevaringsværdien er meget høj, hvilket understreges af sammenhængen mellem by og havn, hvor man stadig kan gå fra byens torv og direkte ud på ydermolen.

En udvidelse af havnen fandt sted i 1860'erne, hvorved Ærøskøbing Havn fik sin nuværende udformning. Det skete nogenlunde samtidig med, at byens handelsflåde nåede sit største omfang med omkring 90 skibe hjemskrevet i byen.

Omkring Første Verdenskrig ebbede sejskibstiden ud, og byens havn blev koncentreret om eksport af korn. Flere pakhuse skød op side om side langs inderkajen, men da godstrafikken gik fra skib til lastbil i slutningen af det 20. århundrede, blev flere af dem revet ned igen. Tilbage står kun FAF's pakhuis fra 1939. Et par andre bygninger er dog også bevaret og fortæller hver deres særprægede historie.

Vejerboden blev anlagt i 1921, så man kunne veje de grise, der blev udskibet. Grisene blev ledt igennem det lille bindingsværkshus og ned til damperen, der sejlede dem til slagteriet på Svendborg Havn.

Det gule benzinhus blev i 1927 opført på ydersiden af molen, således at halvdelen af bygningen lå i vandet, og skaderne ved en brand ville være minimale. I havnens udkant byggede man i 1907 en ny toldbygning, der i dag fungerer som øens politistation.

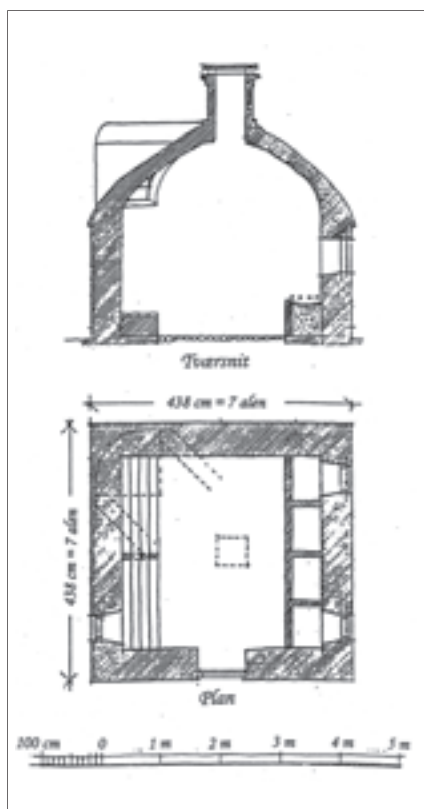
TRAFIKHAVNE

- ÆRØSKØBING

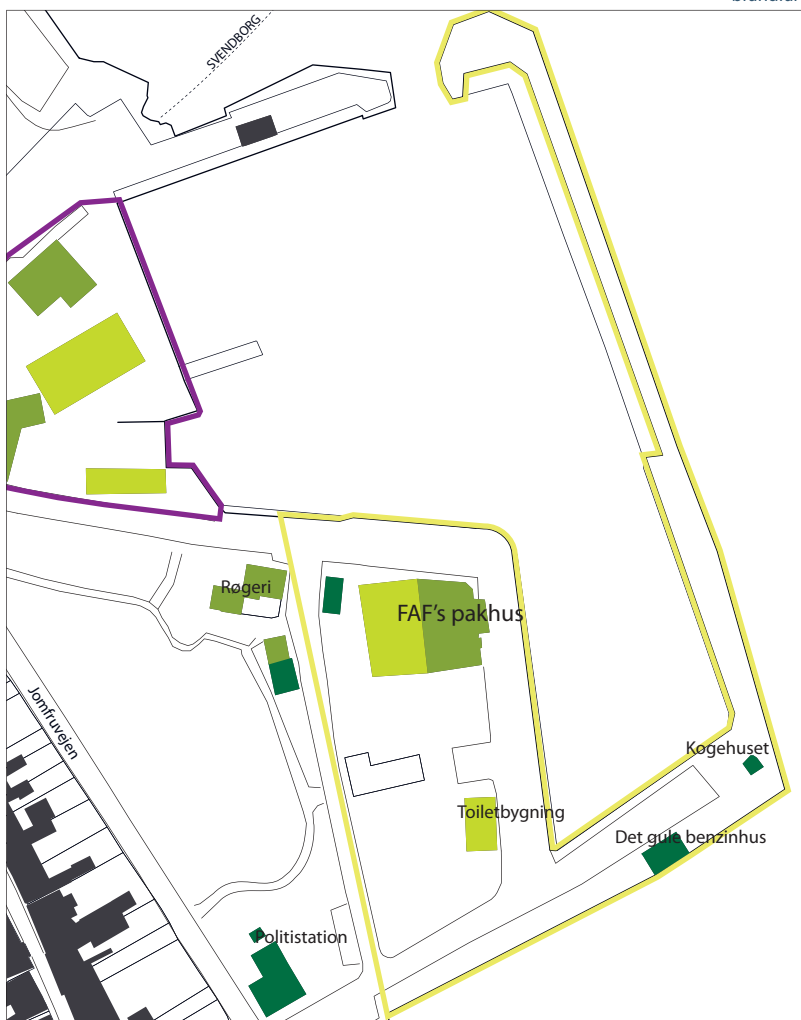
Ved anlæggelsen af færgelejet i 1931 flyttede havnens tyngdepunkt mod vest. I dag anløbes trafikhavnen kun af få skibe, der primært laster korn og losses grus. Til gengæld anløbes trafikhavnen hver sommer af mange lystbåde.



Kogehuset på havnen i Ærøskøbing blev opført i 1810 af frygt for brandfare om bord på træskibene. Man måtte således ikke lave mad om bord, når skibet var i havn. I dag benyttes kogehuset som grill-hus for lystsejlere, da det ikke er tilladt at grille om bord på lystbådene, også netop på grund af brandfare



Plantegning af Kogehuset på havnen fra Ærøskøbing Lokalhistoriske Arkiv



Signaturforklaring: se indersiden af omslaget

Trafikhavnen i Ærøskøbing
1:2000

Turisternes indtog

Det Sydfynske Øhav bliver af mange forbundet med rekreation og fritidsliv, og det er ikke noget nyt fænomen. Udviklingen af rekreative områder i Øhavets havne hører industrialiseringen til. Med industrialiseringens lønarbejde opstod nemlig et nyt begreb: fritid.

Fritid var i udgangspunktet forbeholdt borgerskabet, men bredte sig efterhånden til resten af befolkningen, og i Øhavet brugtes fritiden til sejlsads. Man sejlede i almindelige brugsbåde - på udflugter og i kapsejladser - og i midten af 1800-tallet begyndte fritidssejlsadsen at blive organiseret i sejlkubber.

Svendborg Sunds Sejlklub fra 1866 er måske Danmarks ældste sejlklub. Da mellemkrigsårene bød på billige jolletyper, slog lystsejlsadsen for alvor igennem - også i Øhavet. Det gav pladsproblemer i erhvervshavnene og anledning til opførelsen af lystbådehavne i Svendborg i 1935 og Rudkøbing i 1933-38.

I Ærøskøbing fik lystsejlerne en pælebro i 1938, mens en egentlig marina først kom til i 1974-77, samtidig med marinaen i Faaborg. I Marstal ligger Lystsejlerne fortsat i den gamle havn, men i et særligt afsnit.

Marinaer er væsensforskellige fra erhvervshavnene, fordi de ikke har

godstransport som vigtigste element. Marinaerne kan derfor også beskrives som en form for parkeringspladser for både. I de nye havneafsnit fandt andre rekreative aktiviteter også deres plads, som f.eks. sejlkubber og roklubber, der findes i så godt som alle Øhavets havne.

Også søbadeanstalter dukkede op i slutningen af 1800-tallet både i Ærøskøbing, Svendborg og Rudkøbing - hvor den dog blev lukket, flyttet, og genåbnet i 1927. I Faaborg, Svendborg og Ærøskøbing anlagdes havnepromenader, hvorfra man kunne nyde udsigten og den friske luft. Langelinje i Faaborg blev anlagt omkring 1870, og Christiansmindestien i Svendborg og Molestien i Ærøskøbing formodentlig i samme periode.

Også parker og anlæg fandt vej til havnefronten. I Ærøskøbing, Marstal, Faaborg og Svendborg blev der anlagt parker ved eller på havnen i anden halvdel af 1800-tallet. I Faaborg blev parken dog flyttet allerede i 1884, og i Svendborg skete det samme i 1982. De andre anlæg eksisterer endnu.

I dag har den rekreative udnyttelse af Øhavets havne stor betydning for havnenes økonomi og er i de fleste tilfælde helt afgørende for den fortsatte udvikling og omsætning.





Kapsejlads i Svendborg Havn, 1951
Foto: Svendborg Museum

Lystbådehavnen

Det bevarede miljø

Miljøet består af de to oprindelige buede moleer med en midtermole og en mole yderligere, der strækker sig videre mod øst fra den østlige af de to buede moleer, hen mod det gamle færgeleje. Mod vest findes desuden en mindre jollebro. Mod øst afgrænses miljøet af det gamle færgeleje til Tåsingefærgen og mod nord af Otto Ruds vej, hvor der også er parkeringspladser.

Lystsejladens historie i Svendborg

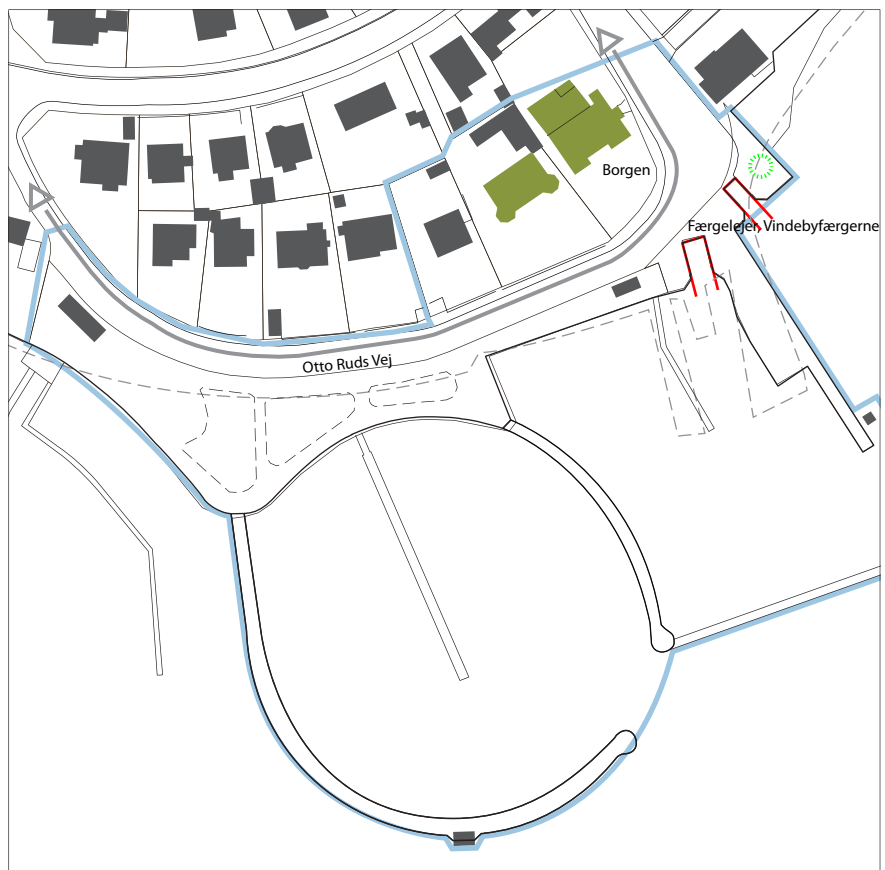
Der har længe været bedrevet lystsejlads i større stil i Svendborgsund, og Svendborg Sunds Sejlklub, der blev grundlagt i 1866, var en af landets første. Lystbådene lå fortøjet ved private havne og broer, eller - frem til etableringen af Jessens mole i 1872 - ved pæle i vigen.

Efter 1872 lå de i den nordlige del af havnen sammen med fiskekutterne. I 1920'erne og 30'erne lagde fiskekuttere beslag på en stadig større del af pladsen ved Jessens mole. Der opstod pladsmangel, og efter et massivt pres besluttedes det derfor at anlægge en lystbådehavn med plads til ca. 100 både.

Lystbådehavnen blev bygget som en karakteristisk funkis-bådehavn med to betonmolearme, der tilsammen danner et cirkulært havnebassin. Havnen er siden udvidet med pladser i det gamle færgeleje, en midtermole og en jollebro vest for selve havnen. Sejlklubben lejede i 1958 Færgegården som klubhus. I dag er havnen helt fyldt op af sejlere, og der er planer om at udvide anlægget ud i vandet og mod vest.



Lystbådehavnen i Svendborg, 2010



Signaturforklaring: se indersiden af omslaget

Lystbådehavnen fra 1935
1:2000

Lystbådehavnen

Det bevarede miljø

Miljøet omfatter to delmiljøer. Dels roklubbens klubhus og bådebro ved dosseringen Langelinies møde med de opfyldte havnearealer mod øst. Dels Faaborg sejlkлубs klubhus og arealer ved Lillestrand, butikken "Båd og motor" og den ny marina mod vest.

Det rekreative miljøes historie

I år 1900 blev Faaborg roklub stiftet. Den holdt da til i et mindre sorttjæret bådhus, der lå i krogen ved Lillestrand bag det daværende Møllers Værft (i dag et opfyldt areal vest for vestmolen). Bådhuset blev hurtigt for lille, og i 1905 stod et nyt færdigt, der var større, hvidt, og havde udkigstårn, og som lå lidt sydvest for det første klubhus. Med tiden blev også dette bådhus for lille, og der blev bygget et nyt bådhus ved Langelinie i 1923.

Vokseværket i roklubben fortsatte, og i 1965 stod det nuværende bådhus færdigt på samme sted som huset fra 1923.

Allerede i 1914 blev der oprettet en sejlkлуб i Faaborg med en træbro og en bedding ved Carl Jolles Værft på Lillestrand. Først i 1963 blev et klubhus dog indviet. Dette klubhus blev bygget med hjælp fra engelske soldater udstationeret i Tyskland. Soldaterne var medlemmer af British Kiel Yacht Club, og de anløb ofte Faaborg med deres både.

Angiveligt kom denne utraditionelle hjælp til byggeriet af klubhuset i stand under dække af, at der var tale om en Natoøvelse. I 1977 blev klubhuset udvidet, samtidig med at marinaen ud for klubben blev indviet. Marinaen blev udvidet i 2004 og rummer en nyere restaurant ved navn Nemo.



Lystsejlere i Faaborg Havn, 1920'erne
Foto: Faaborg Byhistoriske Arkiv



Lystbådehavnen
1:2000

Søbadeanstalten og lystbådehavnene

Det bevarede miljø

Miljøet omfatter to forskellige dele, der ligger i hver sin ende af havnen.

Syd for færgehavnen ligger den gamle søbadeanstalt klemmt inde mellem Daloons bygninger og kysten. Mod nord ligger den gamle lystbådehavn, der grænser op til fiskerihavnen, og nordøst herfor den nye lystbådehavn "Skudehavnen".

Nord for lystbådehavnene ligger roklubben og et stort græsareal, Strandparken, der grænser op til Langelandsbroen.



Skudehavnen - med ferieboliger og Rudkøbings nye lystbådehavn, 2009

Det rekreative miljøes historie

Den ældste del af det rekreative miljø i Rudkøbing Havn er Søbadeanstalten.

Oprindeligt lå der en kommunal badeanstalt nord for havnen, men den blev nedlagt og den nye opført i 1927 syd for færgehavnen, hvor vandet var friskt på grund af strømmen langs kysten.

I en længere periode var Søbadeanstalten lukket på grund af forurening, men i 1984 blev den genåbnet.

Frem til 1920'erne lå byens lystbåde i Fiskerihavnen, men pladsen blev efterhånden for trang.

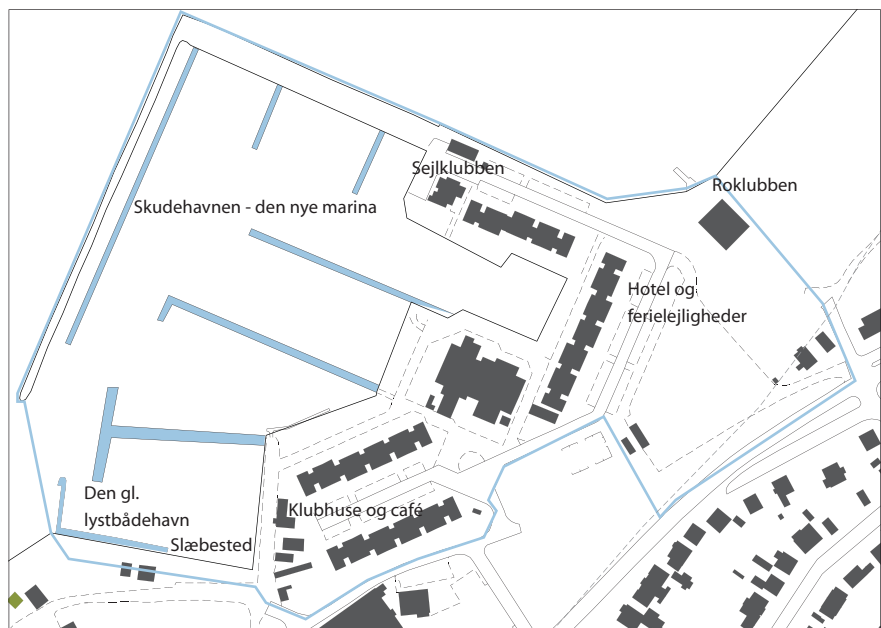
I 1926 blev Rudkøbing Sejlklub oprettet, og klubben pressede på for at få forbedret forholdene. I 1933 begyndte man at anlægge en lystbådehavn nord for fiskerihavnen - indledningsvis med opfyldning og bolværk på den gamle skibsbygningsplads og siden med en mole fra land mod nordvest, så der opstod et bassin. Man byggede også et slæbested.

Lystbådehavnen stod færdig i 1938. I dag står et par karakteristiske træskure fra den gamle lystbådehavn tilbage.

I løbet af 1980'erne var mængden af gæstesejlere stærkt stigende, og den eksisterende lystbådehavn kunne ikke dække behovet.

I 1989 påbegyndtes derfor anlæggelsen af endnu en lystbådehavn – Skudehavnen – der også rummer nogle toetagers feriehus langs med bolværket, nye lokaler til Rudkøbing Sejlklub og hotel, restauranter og caféer.

Umiddelbart nord for Skudehavnen findes roklubben, som også er en del af det rekreative miljø.



Signaturforklaring: se indersiden af omslaget

Lystbådehavnene i Rudkøbing
1:2000

DEN REKREATIVE HAVN

• MARSTAL

Sønderrenden

Det bevarede miljø

Miljøet omfatter et mindre areal omkring en lille bassinhavn med en yderst beskedne vanddybde - kaldet Sønderrenden - samt en kalkovnen på den modsatte side af havneløbet. Sønderrenden er et eksempel på de små rekreative åndehuller, som vokser naturligt frem på de havnearealer, som ingen større virksomhed gør krav på.

Her er det bådfolk, der fra begyndelsen har sat sit præg på omgivelserne, og det ses straks. Mindre joller i træ og glasfiber ligger fortøjet i bassinet, ved de tilhørende broer, eller på land i velordnede rækker. Lige i nærheden findes en iskiosk, Sønderrendens Perle, der holder sommeråbent. Selvom bygningsmassen måske ikke helt lever op til navnet, er denne kiosk et naturligt stop for mange isspisende marstallere på vej til stranden.

På den modsatte side af det lille havnebassin ligger en noget medtaget, men helt igennem original træbygning, hvis historie og udseende ligner Østerleds. Der er tale om et ældre bådeværft fra 1918, som sidenhen er blevet benyttet som blandt andet garage og værksted. Tidens tand har sat sit præg på træværket, men Bådebyggeriet er bestemt en bygning, som der bør passes på i fremtiden.

Bådeværftets nabo er Ebbes Bådebyggeri og Sejlloft, der med omtanke har tilpasset nyere byggeri til omgivelserne. Mod syd grænser Sønderrenden op til marinaen, og overgangen mellem de to områder er flydende - en række aflange redskabsskure udgør deres eget lille miljø med navne som "Rødekre" og "Kahytten". Bag disse findes foreningen Sønderrendens lokale, der er et gammelt skibsruf fra et krigsskib. Som en slags baggrundskulisse lukker Kalkovnen rummet med sin beliggenhed på den modsatte side af havneløbet.



Sønderrenden, 2010

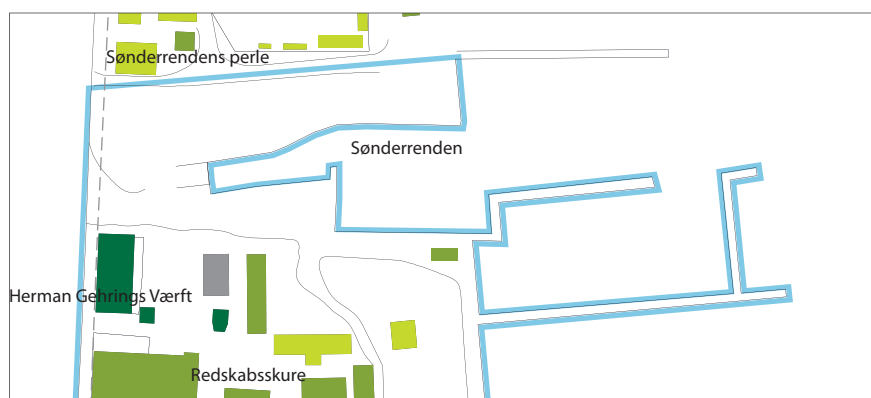
Sønderrendens historie

Sønderrenden fik sin nuværende form i 1905, da den blev liggende som en rende mellem opfyldninger på begge sider.

I området var der tradition for bådebyggeri. Herman Gehrings bådebyggeri, der havde søsat joller siden 1918, havde til huse i en rød træbygning i nærheden. Bådebyggeriet fremstillede hovedsageligt drivkvaser og lystbåde. Den maleriske bygning indrettedes i 1953 i stedet som mekanikerværksted.

Bådebyggertraditionen på stedet blev dog genoptaget af bådebygger Ebbe Andersen, der med Ebbes Bådebyggeri & Sejlloft rykkede ned ved Sønderrenden i 1978. Virksomheden koncentrerede sig om nybygninger og reparationer af træbåde.

Foreningen Sønderrendens Venner har siden stiftelsen i 1975 værnet om miljøet omkring den søndre havn. Det er således denne forening, der bekoster vedligeholdelsen af Kalkovnen.

Sønderrenden i Marstal
1:2000

Molestien - Anlægget - Marinaen

Det bevarede miljø

Der er tre særskilte, rekreative miljøer på Ærøskøbing Havn. Længst mod nord findes en klassisk marina med klubhus, toiletbygning, masteskur, mastekran, redskabsskure og et slæbested til joller. Marinaen ligger bag dækmoler af løse kampesten, og lystbådene lægger til ved en række træbroer, der ligger vinkelret på kysten.

Adskilt fra marinaen af færgelejet og opmarcharealet til biler ligger det såkaldte "Anlægget", der er byens park. Anlægget består af et mindre grønt areal med forskellige stier og en sø, træer, nogle blomsterbede, en petanque-bane og nogle borde og bænke, der bliver hevet frem i sommerhalvåret. Anlægget ligger indesluttet mellem Jomfruvej og forskellige havnebygninger samt øens politistation.

Som en naturlig forlængelse af havnens sydøstlige hjørne ligger Molestien med en karakteristisk række af poppeltræer, der udgør en betydelig del af Ærøskøbings visuelle udtryk mod havet.

Det rekreative miljøes historie

Da Ærøskøbing Havn gik fra at være en skibsbro til at blive en decideret bassinhavn i begyndelsen af 1800-tallet, begyndte området mellem strandkanten og molerne at sande til. Det udviklede sig til en ildelugtende sump med en stillestående sø af brakvand.

I 1880'erne fik byens borgere overskud til at omdanne området til en bypark - "Anlægget" - og søen fik faste bredder og et overløbsrør. For syns skyld udsatte man også nogle svaner med stækkede vinger i 1930'erne. Svanerne blev passet af havnefogeden - til hans store fortrydelse, da det var vanskelige dyr. Midt i søen anlagdes en lille ø med det spøgefulde navn St. Creutz - opkaldt efter formanden for byens forskønnelsesudvalg.



Molestien



Signaturforklaring: se indersiden af omslaget

Ærøskøbing Marina

1:2000

DEN REKREATIVE HAVN

• ÆRØSKØBING

Sideløbende med etableringen af Anlægget skete også en sikring af kystlinjen ved de huse, som lå mellem Nørregade og vandet. Det skete sandsynligvis med den voldsomme stormflod i 1872 i frisk erindring. Bag kystsikringen blev der plads til at anlægge en sti, "Molestien", og en række poppeltræer, der skærmede stien af.

Molestien og Anlægget var frem til 1977, hvor en marina så dagens lys, de eneste rekreative elementer på Ærøskøbing Havn.

På grund af en stadig stigning i lystsejladser om sommeren var Ærøskøbing Havn kommet alvorligt under pres, så marinaen fik en størrelse, der faktisk fordoblede havnens areal.

I 1987 fik den lokale sejlkлуб et nyt klubhus, og senere fik jollefolket nogle arkitekttegnede røde redskabsskure til deres grej.

Marinaen i Ærøskøbing Havn blev en af de mest besøgte lystbådehavne i Danmark.



Anlægget og Molestien
1:2000

En livlig arbejdsplads

Byen og havnen hører intimt sammen og betinger hinandens udvikling. I Øhavets gamle købstæder fra middelalderen er det brogaden eller havnegaden fra byens centrum ned til havnen og den oprindelige skibsbro, der tydeligst viser denne forbindelse. Mest uspoleret kan helheden opleves i Ærøskøbing, hvor man oven i købet har bevaret det gamle kogehus, som var blandt de oprindeligt ganske få bygninger på havnen, før industrialiseringen kom til Øhavet i 1870'erne. Industrialiseringen medførte en mere forskelligartet udvikling af de fem havne.

I Svendborg kan man - takket være de bevarede pakhuse med spor af både dampskibsfragt og dampmølleri og det tidligere Hotel Svendborg - endnu fornemme den tidlige industrialiserings udvidelse af den gamle havneplads ved skibsbroen. I Faaborg giver den velbevarede toldbod og brogaden (der her hedder Strandgade) en fin helhed sammen med udsigten herfra til det hundrede år gamle DFDS-pakhus.

Rudkøbing har bevaret selve skibsbroen på ganske fin vis, da denne går ud i det ældste bassin i havnen og deler det i to. Marstal adskiller sig væsentligt fra de fire andre byer, da det ikke er en købstad, men en handelsplads, der har en unik struktur og sammenhæng mellem by og havn.

Korn og foderstof

Opbevaring, handel og forarbejdning af korn og foderstoffer har om noget præget havnene fra den tidlige industrialisering i 1870'erne til epokens afslutning cirka 100 år senere. På dette punkt er der dog en væsentlig forskel, først og fremmest mellem Svendborg og de andre havne, men også mellem byerne på Ærø og de tre andre.

Den store industriby Svendborg med et stort opland fik tidligt store pakhuse opført af private købmænd. På den tidligere Baagø og Ribergrund - tæt ved den ældste Svendborg Havn - ligger to 1800-tals pakhuse, opført til den givtige kornhandel, og vidner om de private købmænds foretagsomhed.

Tæt på ligger resterne af den ene dampmølle fra den spæde industrialisering, "Det gule Pakhus", og i den østlige del af havnen ligger den mere moderne høje silo. Den kan næsten skimte over til sin tvilling, Rudkøbings silo, der som noget af det første hilser bilisten på vej over Siø velkommen til Langeland.

I Faaborg er de tidligere mange pakhuse fra det 20. århundrede væk. Kun det fine pakhus fra 1800-tallets midte, der er gult ligesom de samtidige pakhuse i Svendborg, er bevaret som et spor efter en betydelig kornudførsel i 1800-tallet.

De tre købstæder på den fynske og langelandske side af Øhavet havde et betydeligt opland med store herregårde og mange landsbyer, og deres folk derfor en væsentlig funktion som porte for landbruget og fødevarerproduktionen. En tilsvarende produktion vender nu, i form af højt forædlede varer, tilbage til havnekajen i Svendborg og Faaborg (på moderne markeder som "Kulinarisk Sydfyn" og "Fynske Fristelser").

Ærø havde et noget mindre opland, og det præger de to havnebyer. Her knejser hverken store siloer eller kornsalgstidens pakhuse. Det mere beskedne, men velbevarede FAF-pakhus på Ærøskøbing Havn fortæller således også en historie om Øhavets havnes forskelligartede behov.



HANDELS- OG PRODUKTIONSHAVNE



Gødningskompagniet i Faaborg modtager gødning, 1964
Foto: Faaborg Byhistoriske Arkiv

Skibenes mål

Skibsmåling er en kompliceret øvelse, og der er igennem tiderne blevet brugt forskellige metoder. Oprindeligt blev skibsmåling indført, fordi skibenes ejere og skippere skulle betale forskellige afgifter til kongemagten eller rundt omkring i havnene alt efter, hvor store skibene var.

I sejlskibenes tid benyttede man fra 1672 et mål, der hed kommercelæster (1 kommercelæst = 5200 pund), som blev afløst af NRT – Nettoregistertons – i 1867. NRT var en målestok for det lastrum, skibene havde til rådighed. Da sejlskibstiden kulminerede i 1870'erne, brugte man NRT til at måle skibene med, og det er derfor den målestok, der er brugt i denne opgørelse over, hvor store handelsflåderne i Det Sydfynske Øhav var i 1871. Skibene varierede dog meget i størrelse, og byernes handelsflåder kunne være forskellige fra år til år. Sideløbende brugte man også begrebet BRT – Bruttoregistertons – der var et udtryk for, hvor meget alle skibets rum – og altså ikke kun lastrummene – fyldte. Fælles for NRT og BRT er, at 1 svarede til 100 engelske kubikfod eller 2,83 kubikmeter.

I 1969 nåede man frem til et fælles internationalt målesystem og forlod NRT og BRT. I stedet bruger man i dag to forskellige mål: Nettotonnage (NT) og Bruttotonnage (BT), der bliver beregnet ud fra komplicerede beregningsmodeller. BT og NT har stor betydning både for afgifter og for regler om bemanning, uddannelsesniveau og tekniske krav til skibene.

Man kan også støde på den såkaldte Dødvægt (DW – DeadWeight), som er summen af skibets nyttelast og brændstofbeholdning ved sommerdybgang. Endelig findes også det såkaldte Displacement, som er et mål for skibets egentlige vægt - det vil sige vægten af den vandmasse, skibet fortrænger.

81 skibe

4.154 NRT

Faaborg

71 skibe

Ærøskøbing

FARVANDET SYD FOR FYN
THE WATERS SOUTH OF FYN

HANDELS- OG PRODUKTIONSHAVNE

• DEN SYDFYNSKE HANDELSFLÅDE, 1871



221 skibe

15.953 NRT

Svendborg

116 skibe

3.274 NRT

Rudkøbing

2.740 NRT

249 skibe

10.784 NRT

Marstal

Østre Havn - Korn- og foderstofhavn

Det bevarede miljø

Østre Havn strækker sig fra Hudes Plads og Trappebækkens udløb i vest til resterne af Øxenbjerg Dampmølle og Troensegaards hovedbygning i øst. Pakhuset, der tidligere var Sydfyns Frøavl, og cikoriefabrikken, der i dag er katolsk kirke, hører også med til miljøet, selv om de ligger bag det tidligere banearial. Mod nordøst er miljøet afgrænset af Øster Havnekaj, og som en del af området ligger den såkaldte frihavn med offentligt tilgængeligt slæbested. Området er primært bebygget med FAF/DLG's bygninger, som også tydeligt præger havnefronten.

Produktionsmiljøets historie

Inden selve havnen blev bygget, fandtes der allerede en del byggeri og virksomheder i området. I starten af 1800-tallet fandtes der flere værfter i den nordøstlige del af bugten, blandt andet et værft med bedding ved Øxenbjerg fra 1833. Værftet blev i 1875 overtaget af P. Troensegaard, der udover at bygge skibe også anlagde Øxenbjerg Dampmølle på området i 1879. Det var områdets første egentlige industrivirksomhed. Møllen blev løbende udvidet, men lukkede i 1976, og bygningerne blev overtaget af Nordisk Kellogg's. I dag står værftets hovedbygning tilbage, mens resten af værftets og møllens bygninger er væk.

I den vestlige del af området havde skibsbygger Rasmus Møller i 1840'erne opført en 55 m lang skibsbro ved Trappebækkens udløb. Møllers værft blev i 1872 købt af mægler og købmand E.W. v.d. Hude, som etablerede en træimport på området. Den lange bro blev derfor udvidet og bebygget med tørrelader og pakhuse. Hudes træimportvirksomhed og Petersen & Jensens trælasthandel blev i 1900 lagt sammen til Svendborg Trælasthandel, der i dag fungerer som byggemarked.

I 1898 - 1901 anlagdes så Østre Havn ved at forlænge Nordre Kaj ud til Øxenbjerg. Ved Øxenbjerg Værft blev der udgravet et havnebassin, som senere blev kaldt "Frihavnen". Havneafsnittet blev et populært område for byens voksende industri, blandt andet fordi havnespor førte jernbanen helt ned på kajen, og området blev hurtigt domineret af korn- og foderstof-industrien.

I 1895 flyttede Boghvede- og Havremøllen ned på havnen. Her fungerede den, indtil Nordisk Kellogg's overtog i 1963. Nordisk Kellogg's overtog løbende store dele af havnens bygninger og udvidede adskillige gange op igennem 1970'erne. Virksomheden kom derfor til at præge hele området med store produktionsbygninger, men stoppede sin produktion og flyttede ud i 2003.

I 1901 stod den første bygning bygget på den nye havn færdig, nemlig kolonial- og grovvarerelskabet Petersen & Jensens fireetagers murede pakhus med elevatortårn. Det blev udvidet allerede i 1904 og var frem til 1954 den mest markante bygning i området.

I 1905 etablerede Fyns Andels Foderstofforretning (FAF) sig ved siden af Petersen og Jensen med et pakhus på Troensegaardsvej. Allerede i 1906 byggede de til med administrationskontor, silopakhus og maskinbygning. Fra 1912 udvidede FAF med yderligere seks nye pakhuse for de to store stadigvæk fungerende silopakhus fra 1955 og 1960. FAF overtog i 1969 Petersen & Jensen og fungerer fortsat på havnen. Firmaet er således med til at fastholde Østre Havn som en korn- og foderstofhavn.



Signaturforklaring: se indersiden af omslaget

Østre Havn
1:3000

HANDELS- OG PRODUKTIONSHAVNE

• SVENDBORG

Som noget af det eneste ikke-industri på Østre Havn findes yderst mod øst byens roklub fra 1894. Klubben fik sit nu så karakteristiske klubhus i 1934. Med til miljøet hører også cikoriefabrikken fra 1866, der ikke er placeret på havnen. Fabrikken gik fallit i 1873 og er siden 1886 blevet anvendt som katolsk kirke. Nord for denne ligger den gamle Frøavls bygning fra ca.1940, hvor der i dag er indrettet lejligheder.



Østre Havn ca. 1901. Petersen & Jensens karakteristiske murede pakhus ses tydeligt til højre i billedet. I mange år var det den mest markante bygning på Østre Havn
Foto: Svendborg Museum



Østre Havn, fortsat
1:3000

Baagø og Riber - Kornsalgets havn

Det bevarede miljø

Området omfatter det søndre havnebassin med den tidligere Baagø & Ribers Plads og området omkring Det Gule Pakhus. Mod syd grænser området op til gasværket, og mod vest er det afgrænset af Kullinggade. Mod nord grænser det op til Brogades baghuse.

Baagø & Ribers Plads huser både pakhuse, lagre, administrationsbygning/ bolig samt bolværk og havneareal, der tidligere var privat havn for Baagø & Riber. Det gamle træbolværk er dog erstattet af en kampestensbefæstning.

Mod nord omfatter miljøet Det Gule Pakhus, en nyere bygning, der er bygget i samme stil som pakhuset, og den bagvedliggende parkeringsplads.

Kornsalghavnens historie

Området blev første gang købt af købmand Quist i 1798. Her oprettede han i de følgende år et skibsværft og drev et handelshus og rederi. Quist byggede et bolværk, som er gengivet på et havnekort fra 1799, og som gav mulighed for, at hans skibe kunne lægge til direkte ved hans grund. I 1817 købte H.J. Baagø virksomheden og drev den videre. Baagø opførte blandt andet de to kornmagasiner fra 1824 og 1840'erne, der fortsat står på pladsen. Frem til 2009 var det den samme slægt, der drev virksomhed på pladsen – i den sidste tid som trælasthandel. I dag står området tomt og afventer nye aktiviteter.

Nord for Baagø & Ribers Plads opførtes i 1858 et kornmagasin af grosserer Rasmussen med front mod havnen. Kornmagasinet blev i 1872 overtaget af L. Lange, J. Baagø og N. Troensegaard, da de dannede et aktieselskab for at etablere en dampmølle. Magasinet blev så indrettet som dampmølle med maskinrum, kedelrum med skorsten, silotårn og kulhus. Møllen startede op i 1874, men en brand i 1938 efterlod kun ydermurene. De dannede rammen om et nyt pakhuse med omtrent samme udseende, der blev indrettet som tørreri.



Svendborg Dampmølle ca. 1900. Mølleriets ansatte ses i lugerne i bygningen
Foto: Svendborg Museum

Pakhuset var i brug frem til omkring 1985, til sidst som en del af Nordisk Kellogg's. I dag er der kontorer i begge pakhuse.

På pladsen bag dampmøllen lå tidligere Svendborg Eddikefabrik. Fabrikens produktionsbygninger fra 1880'erne strakte sig fra forhuset i Brogade som en serie af sammenbyggede bygninger ned til kajen bag dampmøllen, hvorfra eddiken blev udskibet. Vest for disse bygninger var der kulplads. Fabrikken

afvikledes i 1950'erne, og et pipeværksted rykkede ind i de forladte bygninger.

Alle produktionsbygningerne blev dog nedrevet i forbindelse med renoveringen af Det Gule Pakhus i 1980'erne. På pladsen bag Det Gule Pakhus opførtes samtidig et nybyggeri i samme stil som pakhuset. Bag pakhuse er der i dag parkeringsplads på den gamle kulplads.



Gasværkshavnen set fra Skansen på Tåsinge ca. 1890. Gasværkets træskibsbro og skorsten ses tydeligt
Foto: Svendborg Museum

HANDELS- OG PRODUKTIONSHAVNE

• SVENDBORG

Gasværkshavnen

Det bevarede miljø

Kulturmiljøet er tydeligt afgrænset op mod Kullinggade/Færgevej med en rødstensmur. Mod nord grænser gasværkets område op til Baagøe & Ribers Plads. Mod syd grænser området op til en mindre, privat lystbådehavn og til et boligområde. På gasværkets område ligger fortsat produktionshallen - den såkaldte retortbygning fra 1936 - sammen med flere lagerbygninger og skure, administrationsbygningen ved vejen og forvalterboligen.

Gasværkets beholdere er væk, men inden i den gamle støbejernsramme om gasbeholderen er der opført en rund glasbygning med reference til de tidligere beholdere. Ved siden af den gamle retortbygning er der opført to nye kontorbygninger, ligeledes i rødsten. De nye bygninger, der blandt andet huser en forskerpark, har genbrugt en del signifikante detaljer fra retortbygningen, blandt andet en høj rygning og lange åbninger i facaden. Gasværket har i dag en moderne kaj med betonbolværk, der fungerer som oplægsplads for erhvervsfartøjer.

Gasværkshavnens historie

I 1856 blev Svendborgs gasværk opført, kun tre år efter gassens introduktion i de danske byer. Til værket blev anlagt en ca. 40 meter træskibsbro med en dybde på ca. 4 meter. De store mængder kul, produktionen af gas krævede, gjorde en god vanddybde nødvendig. Gasværket bestod af tre kuldepoter og et koksdepot mod nord og nede ved vandet, et ovnhaus og tre gasbeholdere oppe ved vejen. Dertil kom en forvalterbolig fra 1916. Der kom løbende flere bygninger til, og grunden blev udvidet mod syd i mellemkrigstiden.

Omkring 1900 vandt kogegassen for alvor frem, og husholdningerne blev tilkoblet forsyningsnettet. Det gav god omsætning, og anlægget producerede da også 3,3 millioner m³ gas i 1955-56. I 1973 overgik værket til "butanluftgasværk". Det fungerede frem til 2003, hvor gasproduktionen ophørte i Svendborg, og gasværket lukkede. Gasværkets bygninger danner i dag rammen om en forskerpark.



Signaturforklaring: se indersiden af omslaget

Kornsalgss- og Gasværkshavnen

1:2000

Handelsvirksomheder på havnen

Det bevarede miljø

Kulturmiljøet er koncentreret omkring den gamle havneplads og skibsbro samt arealer langs vestsiden og navnlig østsiden af det oprindelige havnebassin. Dertil kommer de arealer ved østsiden af havnebassinet, der opstod med havne- og moleudvidelser i 1908. Miljøet består af det gule pakhuis fra 1840'erne på Christian Den Niendes Vej, den oprindelige skibsproviantering fra slutningen af 1800-tallet, der ligger på hjørnet af denne gade og Strandgade, Magasingården i Strandgade fra starten af 1800-tallet, samt en tidligere administrationsbygning og rester af en træindhegning omkring kulpladsen på østmolen, "Kulpieren".

I bykernen findes desuden flere ejendomme med pakhuse fra kornsalgstiden (tiden før 1870).

Handelshavnens historie

Handlen med varer i tilknytning til havnen er en meget gammel funktion. Egentlige pakhuse på eller ved havnen opstod dog først i 1800-tallet, med agent Plougs pakhuis "Magasingården" i Strandgade som det ældste. Før den tid lå pakhuse i tilknytning til købmandsgårdene i bykernen.

I slutningen af 1800-tallet kom der en skibsproviantering ved Strandgades udmunding i havnepladsen.

I anden halvdel af 1800-tallet overtog firmaet J.J. Larsen "Det Gule pakhuis" og udvidede det. Firmaet opførte senere også et pakhuis på den gamle ydermole, der efter havnens udvidelse i 1908 blev midterpier. På samme mole opførte Fyns Andels Foderstofforretning et pakhuis. Disse pakhuse på midterpier er i dag væk.

På Østmolen, som opstod med havneudvidelsen i 1908, blev A/S Faaborg



Faaborg Kulkompagni
Foto: Faaborg Byhistoriske Arkiv

Kulkompagni oprettet. Det blev en betydelig virksomhed, som i sig selv stod for næsten 90 procent af havnens totale import (18.000 tons kul i 1910).

Selve kullagrene lå under åben himmel, indrammet af et rækværk, som til dels er bevaret. I tilknytning til lagrene fandtes jernbaneskiner, et tipvognssystem og en kulkran. Siden har der været produkthandel i kullageret, der er et tydeligt symbol på den tidlige industrialisering med dampskibe,

dampmotorer og damplokomotiver - alle afhængige af kul.

Langs vestkajen i havnebassinet, på et opfyldt areal ved den oprindelige "Lille Havn", lå der fra omkring 1930 et gødningskompagni i et monumentalt pakhuis. Ved siden af dette blev et senere nedrevet pakhuis i træ bygget til et andet gødningskompagni. Bag disse lå et pakhuis tilhørende J.J. Larsen, som også havde et andet pakhuis omtrent der, hvor Faaborg Værft ligger i dag.



Bevaret hegn ved Faaborg Kulkompagni
Foto: Faaborg Byhistoriske Arkiv

HANDELS- OG PRODUKTIONSHAVNE

• FAABORG

Ved den omtalte "Lille Havn" i nordvesthjørnet af havnen lå en stor trælasthandel, der nu er helt forsvundet. Her ligger i dag "Vikingegården". Den sydlige ende af Kulmolen blev i en årrække anvendt til produkthandel. Derfor er en del af det gamle kulkompagnis hegn bevaret.



Et kig over mod Fyns Andels Foderstofforretnings bygninger på midtermolen i 1974

Foto: Faaborg Byhistoriske Arkiv



Signaturforklaring: se indersiden af omslaget

Faaborg Havn
1:2000

Produktionsmiljø: Slagteriet

Det bevarede miljø

Kulturmiljøet dækker det areal, hvor Danish Crown/Tulip i dag driver virksomhed. Bygningerne er alle stærkt ombyggede eller nybyggede i nyere tid - med undtagelse af den gamle direktørvilla ud mod Havnegade og det tidligere gødningskompagni ud mod havnebassin.

Produktionsmiljøets historie

Kulturmiljøet udspringer af den produktionskultur, der opstod i Danmark i slutningen af 1800-tallet. Eksporten af svinekød (bacon) blev central, og der opstod et behov for et lokalt slagteri, der kunne eksportere til udlandet. Eksporten foregik ad søvejen, hvilket gjorde beliggenheden ved Faaborg Havn ideel.

I 1888 blev Faaborg Andelsslagteri stiftet som landets tredjestørste og Fyns største slagteri. Samme år startede slagteriet rederivirksomhed med damperne Skjoldnæs I og Skjoldnæs II, da øernes landmænd også var leverandører til slagteriet. Igennem årene er slagteriet jævnlige blevet udvidet med nye afdelinger, der kunne anvende slagteriets biprodukter. I 1964 kom "storkøkkenet" til med produktion af færdigmad under navnet "Faaborg middagsretter".

På grund af den store vækst, slagteriet har gennemgået, er der blevet inddraget betydelige arealer - både mod vest, syd og øst i forhold til det oprindelige slagteriområde.

Mod øst, ud til vestkajen i den gamle havn, lå Det Danske Gødningskompagni, hvis bygninger er inddraget i det nuværende produktionsanlæg. Mod syd blev Johansen og Dyreborgs værft (tidligere Møllers Værft) flyttet på grund af slagteriets behov for udvidelse. Mod vest blev Carl Jolles værft inddraget efter lukningen i 1970. Et tidligere kommunalt slagtehus mod vest er også forsvundet.



Maleri af slagtehallen på Faaborg Andelsslagteri af Peter Lorentz Brønner
Faaborg Kulturhistoriske Museer



Det var naturligt i 1880'erne at lægge et andelsslagteri ved havnen, så grise kunne transporteres med båd fra øerne til slagteriet eller med jernbane fra Midtfyn. Her ses et udsnit af produktionsbygningerne og direktørvillaen i 1915

Foto Faaborg Byhistoriske Arkiv

Ud over slagteriet og værfterne lå der fra 1938 en asfaltfabrik og fra 1949 en mørtelfabrik henholdsvis ved Havnegade og på Munkholmen. Begge virksomheder nød godt af, at der kunne fragtes råmaterialer ad søvejen.

Maskinfabrikken Argos blev oprettet i 1922 (navnet er dog yngre). Den lå indtil 1970'erne syd for Havnegade bag Gødningskompagniet. Siden 1977 har fabrikken ligget på sin nuværende placering nord for Havnegade. Fabrikken specialiserede sig i reparationer, blandt andet af tarmrensermaskiner, og lå derfor udmærket placeret ved havnen.

Produktionsmiljø: Korn- og foderstofanlægget + slagteriet

Det bevarede miljø

Der knytter sig ingen bevaringsmæssige interesser til området for korn- og foderstofanlægget bortset fra hovedbygningen opført i røde teglsten og med helhvalmet tag i tiden omkring Første Verdenskrig. De øvrige bygninger på arealet er alle nyere industribygninger.

Slagteriets bygninger syd for Færgen udgør heller ikke et bevaringsværdigt miljø.



Svineslagteriet i Rudkøbing, 1958

Produktionsmiljøets historie

Korn og foderstof spillede op igennem 1800- og 1900-tallet en stor rolle på Rudkøbing Havn. I 1891 sluttede en del af Rudkøbings handlende sig sammen og startede Langelands Korn-, Foderstof- og Gødningsforretning.

I 1910 byggedes et silopakhus i bunden af nordre bassin, og i de følgende år udvidedes anlægget. Frøavlens flyttede også ind på havnen i 1933 med et stort firetagers anlæg på pladsen syd for søndre bassin. Ved siden af dette opførte FAF et højt grundmuret pakhus, der står endnu.

I 1970 byggede Langelands Korn en tårnsilo af beton som erstatning for en nedbrændt silo. Tårnsiloen er fortsat et dominerende element på havnen.

Efter 1980 blev anlægget udvidet yderligere med et par store plansiloer på den gamle kulkaj. Anlægget findes endnu, men er overtaget af Danish Agro. Således er Rudkøbings gamle trafikhavn fortsat en aktiv kornsalgshavn.

Også svineslagteriet fra 1932 blev i Rudkøbing (som så mange andre steder) lagt på havnen, hvor det drog nytte af nærheden til jernbanen og færgerne.



Korn- og foderstofanlægget (ved Trafikhavnen) og Slagterigrunden (syd for Færgen), Rudkøbing 1:2000

HANDELS- OG PRODUKTIONSHAVNE

• RUDKØBING

I løbet af 1970'erne lukkede svineslagteriet, og Daloon rykkede ind i stedet. Produktionen ophørte i 2005, og bygningerne står i dag tomme. Arealet er udlagt til ny boligbebyggelse.

Korn og foderstofanlægget og slagteribygningerne dominerer således også i dag den sydlige del af havneområdet.



Trafikhavnen – den ældste del af Rudkøbing Havn, 1978



Trafikhavnens søndre bassin bruges i dag til lystsejlere. Området ved det nordre bassin domineres af korn- og foderstofanlægget

Havets spisekammer

De fleste havne har traditionelt haft et bassin, et afsnit eller måske blot et lille hjørne forbeholdt de lokale fiskere. Fiskeriet fik en kolossal opblomstring fra 1880'erne og frem. Fisk blev ikke længere anset for at være fattigmandskost, og der blev fra statens side gjort store anstrengelser for at gøre fiskeriet mere udbredt.

En del søfolk fra de sydfynske byer skiftede erhverv, da det som fisker var nemmere at passe familien, samtidig med at fiskeriet i årene omkring Første Verdenskrig gav en rigtig god indtægt. På dette tidspunkt oplevede fiskerne et sandt sildeeventyr, der dog stoppede lige så brat, som det var begyndt. Marstal var nok den største fiskerby på dette tidspunkt med næsten 150 registrerede fiskefartøjer, men også Rudkøbing og Faaborg havde mange fiskere, og de to byer Bagenkop på Langeland og Søby på Ærø udviklede sig ligefrem til rene fiskersamfund.

For byerne var især fiskernes udsalgssteder vigtige. Det var hér, borgerne kunne handle med fiskerne og få en frisk fisk med sig hjem. Fiskeudsalgene var oprindeligt anlagt på små flåder, der lå i havnen hele året. Bunden af flåderne var indrettet som hyttefade med levende fisk. Derfor var fisken fuldstændig frisk, når fiskehandleren tog den frem og parterede den foran kunden, der således kunne følge med i hele processen.

Fiskerne satte også deres præg på havnene med stejlepladserne. Det var her, de hængte deres garn til tørre og rensede dem eller barkedem dem.

At barke garn vil sige at præparere dem med tjære. Det blev gjort i store barkegryder, hvoraf en del stadig findes bevaret på havnene.

Rundt om stejlepladserne opførte fiskerne redskabsskure til deres fiskergrej og jolletilbehør. Et velbevaret eksempel på et sådant fiskermiljø kan ses i Rudkøbing, men også i Svendborg, Faaborg og Marstal findes små, hyggelige fiskermiljøer.

I slutningen af det 20. århundrede ebbede fiskeriet stort set ud i Det Sydfynske Øhav. Fiskekvoter og mangel på fisk har kvalt dette traditionelle erhverv, der i dag kun beskæftiger en lille håndfuld erhvervsfiskere i henholdsvis Marstal og Faaborg. Der findes dog stadig en fiskehandler i Svendborg og røgerier på havnene i Ærøskøbing og Faaborg.





Udsigt fra Havnepladsen mod Fiskerihavnen i Faaborg i 1962. I baggrunden Filetfabrikken
Foto: Faaborg Byhistoriske Arkiv

Fiskerihavnen

Det bevarede miljø

Miljøet omfatter en del af Munkholm og vestkajen i Faaborgs gamle havnebassin. Fiskebroen, fiskeauktion, et moderne røgeri, den nedlagte filetfabrik - sammenbygget med en nyere redskabslade - garnhuse, benzinsalg og oplagsplads yderst på molen. Et stykke fra de øvrige elementer, lidt klemt inde af det moderne slagteri, ligger det gamle røgeri, det eneste bevarede i Det Sydfynske Øhav. Ved vestkajen ligger fiskekutteren "Marna", der er bygget i Faaborg på det nu forsvundne Carl Jolles Værft, og som nu restaureres med støtte fra Skibsbevaringsfonden. Der er endnu nogle få erhvervsfiskere i Faaborg Havn.



Garnene tørres på havnen i Faaborg

Fiskerimiljøets historie

Egentligt erhvervsfiskeri med afsæt i Faaborg Havn kan følges fra 1880'erne og frem. Det kulminerede i slutningen af 1800-tallet med ca. 140 beskæftigede. Det var hovedsageligt sildefiskeri, fiskerne levede af. Allerede omkring Første Verdenskrig var antallet af fiskere dog faldet markant.

Havnen fik i 1899 et fiskesalg på den gamle skibsbro over for toldboden og på nogenlunde samme tid et røgeri, der i dag er fiskehandel. I 1940'erne blev der etableret en filetfabrik på vestkajen.



Signaturforklaring: se indersiden af omslaget

Fiskerihavnen i Faaborg

1:2000

Fiskerihavnen

Det bevarede miljø

Miljøet omfatter fiskerihavnen med de to lange garnhuse til opbevaring af fiskernes redskaber. I den nordlige del af havnen findes en bedding, Rudkøbing Bådebyggeri og Riggerværksted og en opbevaringsshal til Bådebyggeriet. Her ligger også Rudkøbing Havnesmedie, DK Sails sejlmagerværksted, Sportsfiskeren Langelands klubhus og en stor hal, der i dag bruges til bådopbevaring. Syd for havnen findes Havnens Fisk og Røgeri, MF Fisk Hvide Sande. Med til miljøet hører også det tidligere lystbådeværft Bianca A/S' bygninger.



Garnhusene i Fiskerihavnen
Foto: Langeland Kommune

Fiskerihavnens historie

Med den megen trafik i nordre og søndre havnebasin i slutningen af 1800-tallet savnede fiskerbåde og joller en havn. Nord for trafikhavnen byggede man derfor en dækmole mod havet og en mole mod land, hvorved en mindre havn opstod. Jollehavnen stod færdig i 1866.

I 1890'erne fik fiskeriet et opsving, og det betød lidt større både end de traditionelle joller. Det gav et øget behov for plads til både og grej.

I forbindelse med anlæggelsen af Langelandsbanen blev stranden nord for havnen opfyldt, og i 1909 påbegyndtes her anlægsarbejdet til en ny fiskerihavn. Den stod færdig før 1914 med to sorteringshuse (garnhuse) mod øst og nord, som står endnu, og to slæbesteder.

I 1919 etablerede bådebygger Poul Chr. Jensen et værksted, hvor han byggede joller og lystbåde indtil 1959. Siden har træskibsværftet været brugt til at istandsætte gamle sejlskibe, og i dag bruges Rudkøbing Bådebyggeri og Riggerværksted fortsat som reparationsværft for gamle skibe.

Fiskeriet har oplevet mange op- og nedture siden ekspansionen i 1890'erne. I dag anvendes havnen af fritidsfiskere.

Hele området nordvest for fiskerihavnen blev udnyttet til bådebyggeri. Det yngste bådebyggeri i området, Bianca A/S, som lavede sejlbåde i glasfiber, rykkede i 1964 ind i den nordøstlige del af området på

det gamle jernbaneterræn. Produktionen udvidedes hurtigt og tre nye haller blev opført - men i 1994 var det slut, og bådebyggeriet lukkede. I dag bruges hallerne til bådopbevaring.



Fiskerihavnen i Rudkøbing
1:2000

Jollehavnen - Fiskerihavnen

Det bevarede miljø

Jollehavnen kaldes et mindre havnebassin, der ligger ved siden af byens parkanlæg og grænser op til Dampskibsbroens arealer. Omkring Jollehavnen findes flere forskellige mindre bygninger, der primært benyttes af havnens fiskere, selvom enkelte bygninger rummer andre funktioner. Blandt andet findes her også en nyopført rederiadministrationsbygning og sanitære faciliteter for lystsejlere.

I det nordlige hjørne finder man stadig nogle maleriske fiskerskure til opbevaring af grej og en tilhørende stejleplads til rensning og tørring af garn. På landsiden ved Jollehavnen ligger byens park,

i hvis midte posthuset blev opført i 1919. På hver sin side af posthuset finder man to mindesmærker, som beretter om de tab, byens søfolk led under de to verdenskrige. Jollehavnen er genbo til Marstal Søfartsmuseum. Den bevaringsværdige toldbygning er i museets eje. I dag fiskes stadig fra Jollehavnen, der er hjemsted for en lille håndfuld erhvervsfiskere.

Fiskerihavnens historie

Dette havneafsnit er relativt lavvandet, og det blev derfor her, de fleste fiskerjoller lå fortøjet. Jollehavnen blev anlagt i 1887 ved opfyldning af de omkringliggende

arealer i forbindelse med en gradvis uddybning af havnen. I 1880'erne oplevede fiskeriet en renæssance efter at have ligget dødt i hen ved 100 år. Efterspørgslen efter fisk steg, og en del søfolk gik over til dette erhverv i stedet. Østersøen viste sig at være et godt fiskefarvand. Fiskerne benyttede sig af mindre joller, og fiskeriet fra Marstal Havn kulminerede i 1910 med ikke mindre end 146 indregistrerede fiskerfartøjer, der hovedsageligt var beskæftiget med sildefiskeri. I årene efter Første Verdenskrig sluttede sildeeventyret, og fiskeriet fandt et mere naturligt leje. Alligevel satte fiskerne deres præg på havnen ved at udbygge deres faciliteter.



Fiskerihavnen i Marstal
1:2000

Fiskerihavnen

I begyndelsen blev fiskene solgt fra flåder, der lå i vandet, men senere opførte fiskerne blandt andet et kølehus, der stadig benyttes.

Bassinhavnen, som den ses i dag, har sin oprindelige udformning på nær et par broer, der er kommet til i årenes løb.



Jollehavnen i 1970'erne
Foto: Marstal Søfartsmuseum



Jollehavnen, 1934
Foto: Marstal Søfartsmuseum



Fiskerihavnen i Marstal, 2011

KOLOFON

TITEL DEN MARITIME KULTURARV I DET SYDFYNSKE ØHAV

UDGIVER Svendborg Kommune / Faaborg-Midtfyn Kommune / Langeland Kommune / Ærø Kommune
2011

TEKST OG FOTOS Svendborg Kommune / Faaborg-Midtfyn Kommune / Langeland Kommune / Ærø Kommune
/ Svendborg Museum / Øhavsmuseet / Ærø Museum / Marstal Søfartsmuseum / Ole
Mortsenssøn (side 32, 40) / COWI

KONTAKT SVENDBORG KOMMUNE

Arkitekt Klaus Johannessen

Tlf. 62 23 30 55 / mail: klaus.johannessen@svendborg.dk

Arkitekt Jesper José Petersen

Tlf. 62 23 30 60 / mail: jesper.jose.petersen@svendborg.dk

FAABORG-MIDTFYN KOMMUNE

Arkitekt Johanne L. Dufour Andersen

Tlf. 72 53 20 29 / mail: johaa@faaborgmidtfyn.dk

LANGELAND KOMMUNE

Specialkonsulent, arkitekt Helle Baker Norden

Tlf. 63 51 62 19 / mail: heba@langelandkommune.dk

ÆRØ KOMMUNE

Planlægger Helen Vøge

Tlf. 63 52 50 00 / mail: hvo@aeroekommune.dk

SVENDBORG MUSEUM

Museumschef Esben Hedegaard

Tlf. 62 17 68 22 / mail: esben.hedegaard@svendborgmuseum.dk

ØHAVSMUSEET

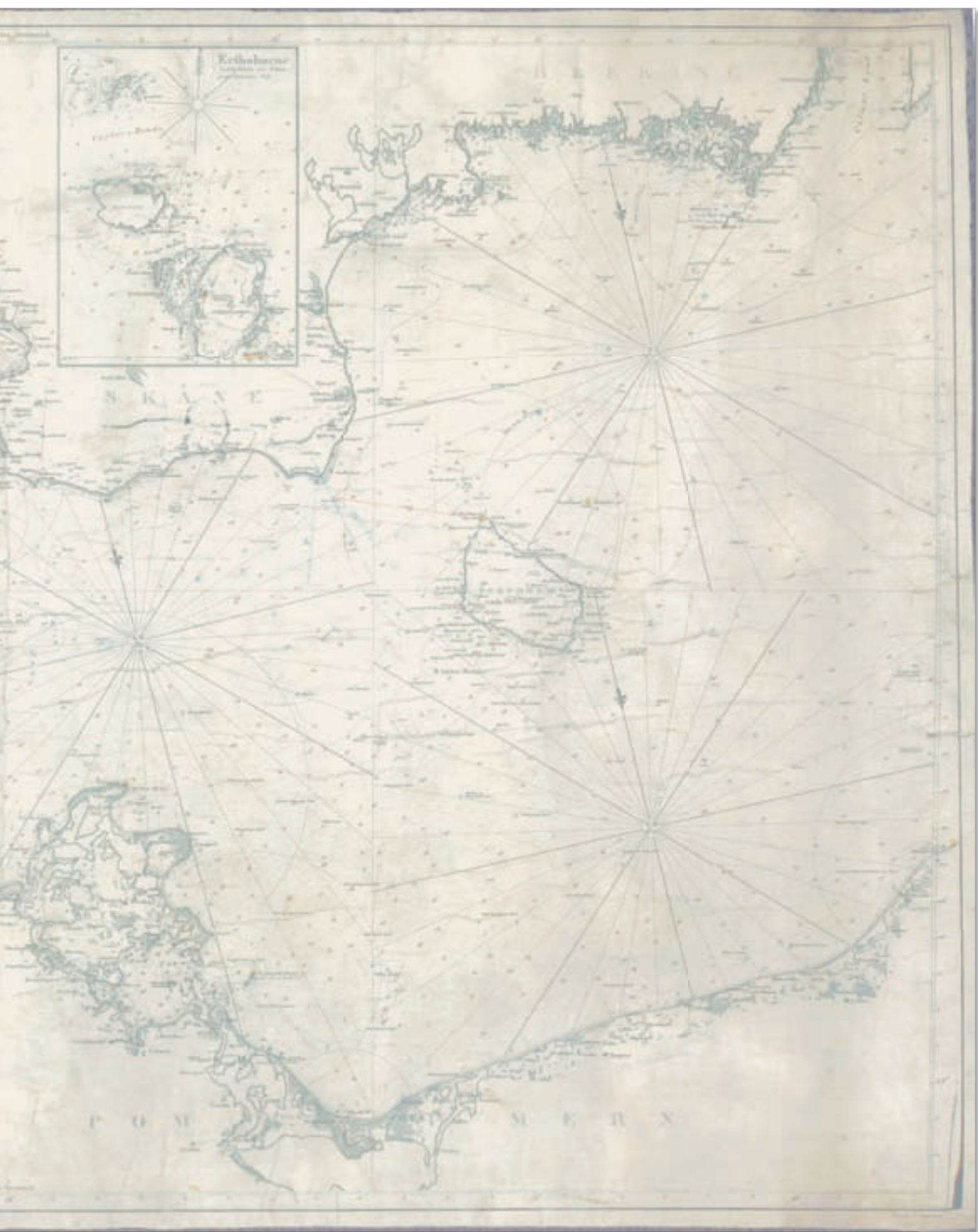
Museumsdirektør Peter Thor Andersen

Tlf. 63 63 20 00 / mail: pta@ohavsmuseet.dk

ÆRØ MUSEUM

Museumsinspektør Mikkel Kühl

Tlf. 62 52 29 50 / mail: mk@arremus.dk





LILLE BELT