

# 5 KULTURARVSHAVNE I DET SYDFYNSKE ØHAV



ANSØGNING TIL KULTURARVSROJEKT I REGI AF SYDFYNSK UDVIKLINGSSAMARBEJDE:  
FAABORG•MIDTFYN - ÆRØ - LANGELAND OG SVENDBORG KOMMUNE

## Havnen som kulturarvsprojekt i det sydfynske øhav

De fire kommuner omkring Det sydfynske Øhav har med glæde konstateret, at de to tilkendegivelser fra Øhavsområdet begge blev udvalgt. På denne baggrund har de fire kommuner besluttet at formulere en enkelt samlet ansøgning, der omfatter havnene i Øhavet.

### Baggrund for ansøgningen

Det Sydfynske Øhav er fysisk den fælles snitflade mellem områdets 4 kommuner og øhavet er det fælles vilkår på tværs af kommunegrænser. Set over et langt historisk forløb har øhavet og havet i videre forstand været den vel nok væsentligste kilde til beskæftigelse og indtægt for det sydfynske område og øerne og øhavet har været livsnerven hvad enten det var kontakt og vareudveksling indenfor området eller i forhold til hele verden.

Kommunikation og forbindelser i det sydfynske område og ud i verden har i en næsten 1000-årig periode foregået via de havne som er blevet placeret ud fra hensyn til forsvar, god tilgængelighed eller naturgivne forhold så som vanddybder og læ. I dag, hvor mange havne har mistet deres erhvervsøkonomiske eller strategiske betydning, ligger de byer, som er vokset frem som handelspladser eller blot bagland til de maritime aktiviteter tilbage og vidner om en epoke fra middelalderens transportveje til industrisamfundets stålskibstrafik.



Der arbejdes ved smeltedigelen, Faaborg Jernstøberi.

Det maritime er således et allestedsnærværende element i det sydfynske område og øhavet, men finder sit mest markante udtryk i havnen. Havnen og det maritime element er derfor også et vigtigt led i de udviklingsstrategier, som de nye kommuner netop har udarbejdet og som er politisk/strategisk grundlag for de kommuneplaner som for tiden er under udarbejdelse.

I udviklingsplanerne eller planstrategierne ses havnene som et oplagt udviklingsområde for de 4 kommuner enten på grund af havnenes geo grafiske placering i forhold til byerne, på grund af den viden og de kompetencer der er opbygget omkring havnene gennem generationer og endelig på grund af den tiltrækningskraft havnene har i

forhold til oplevelser ikke mindst for turister. Ved at indgå i et fælles kulturarvskommuneprojekt ser de 4 kommuner en oplagt mulighed for at udnytte det der er en fælles fortid til fremtidens udvikling for den enkelte og i fællesskab.

De 4 kommuner Langeland, Ærø, Faaborg Midtfyn og Svendborg Kommune er sig bevidst, at man har mange fælles interesser, herunder i den fælles maritime baggrund. Kommunesammenlægningen har således givet anledning til dannelse af et formaliseret samarbejde på tværs i form af Sydfynsk Udviklings Samarbejde (SUS), Naturturisme projektet og pt arbejdes der på en fælles politisk beslutning om at søge det Sydfynske Øhav etableret som Nationalpark. I givet fald den første Nationalpark med baggrund i det blå element. Nationalparken tager i sagens natur sit udspring i det naturgivne, men kulturarven følger lige i hælene. Og her er øhavet som transportvej og fiskeplads og havnen som bindeled til oplandet i centrum. Nationalpark og kulturarvskommune supplerer derfor fint hinanden.

Den fælles interesse i havnene er både bagud- og fremadrettet. Kommunerne erkender deres havne som en af de væsentligste bærere af kulturarven, men ser samtidig kulturarven som grundlaget for at tænke frem mod nye strategier for at udvikle området. På tværs af kommunerne erkendes det, at oplevelsesøkonomien spiller og vil spille en stigende rolle i områdets udvikling. De fortællinger der knytter sig til oplevelsesøkonomien skal være ægte og derfor tage udgangspunkt i det området via sin historie faktisk har at byde på. Når havnen og byen emmer af historier er der ingen grund til at opfinde en ny historie.

Gennem et fælles tværkommunalt kulturarvsprojekt ser de 4 kommuner en mulighed for at udveksle idéer og metoder til at arbejde fremadrettet med kulturarven på tværs af kommunegrænser. Hver havn har sin historie. I sammenhæng kan det blive til en fælles historie, hvor havnene ikke kun supplerer hinanden, men gennem synergien i mødet bibringer til en dybere forståelse.



Grise på vej ombord på dampskibet Skjoldnæs, der sejler til andelsslageriet i Faaborg

## Vision

*I de sydfynske havnebyers næsten 1000-årige historie er havnene det mest vedvarende, men samtidigt dynamiske element. Den faste kulturarv der ligger bevaret i havnene og de historier der er knyttet til det maritime liv vil være afgørende for fastlæggelsen af strategier for havnebyernes fremtid.*

Øhavet har historisk været et bindeled mellem lokale og regionale kulturcentre og en vækstfaktor. Samtidig har det været vejen ud i verden, som tidligt har givet området en international orientering. Med skibstrafikkens tilbagegang til fordel for landevejstrafik har øhavet kunnet opleves som en hindring for udvikling – noget der skulle overstås. Gennem projektet kan øhavet og havnene genfindes som det der binder os sammen og det der hjælper os til at se ud i verden.

Havnene og sejladsen har i det sydfynske område og øhavet givet en større fokus på mobilitet og fleksibilitet – egenskaber som kan bruges fremadrettet. Med den kulturarv som emmer af dynamik og fornyelse vil havnene kunne blive dynamoer for erhvervsudvikling (oplevelsesøkonomi, kreative erhverv, nye maritime erhverv, miljøteknologi mv).

Der behøver derfor ikke være en modsætning mellem kulturarv og udvikling. Projektet kan medvirke til at bevidstgøre om at kulturarven og autenticiteten med den rette tilgang kan blive et værditilførende element. Kulturarvens fortællinger, herunder metafortællingen om Sydfyn og øhavet, kan være med til at give den enkelte identitet i en tid hvor efterspørgslen på personlig identitet stiger som reaktion mod masseproduktion og globalisering.

Ud over at de 4 kommuner ser havnenes kulturarv som et afgørende element i forhold til oplevelsesøkonomien ligger der også udviklingsmuligheder i de endnu levende dele af havnemiljøerne bl.a. fordi havnene gennem tiden har været udtryk for foretagsomhed og omstillingsparathed. Dertil kommer den store maritime sektor som kendetegner området, men som ikke nødvendigvis finder sit fysiske udtryk i havnen. Det være sig områdets nationale betydning indenfor søfartsuddannelserne eller de mange rederier og shippingvirksomheder. Samlet set rummer det sydfynske område og øerne en maritim kulturarv som kan blive et maritimt potentiale for fremtidig erhvervsudvikling.

Projektet kan medvirke til at udvide og nyttiggøre kulturarvsbegrebet. Det handler ikke kun om pittoreske pakhuse og fiskeridyl. Kulturarven ligger også i den rå industrihavn, værftet og motorværkstedet. I visse tilfælde er der økonomisk grundlag for at bevare disse aktiviteter på havnen og dermed vil de være med til at fortælle også den nyeste historie.

I andre – og de fleste tilfælde er sådanne aktiviteter forsvundet, og arbejdet med kulturarven vil komme til at handle om hvordan "den tabte" historie genfortælles, via bevarede kulturspor, nye funktioner i bevarede bygninger eller helt nyfortolkede anvendelser og nye bygninger.

Der ligger en udfordring i at fastholde liv og blandede miljøer på havnen – eller i visse tilfælde acceptere at aktiviteter uddør og nyfortolke havnens liv, men med baggrund i kulturarven. Spændvidden af havne i projektet gør at vi kan tale om et laboratorium for havneomdannelse med respekt for kulturarven.

### Formål

Det fælles kulturarvskommuneprojekt har til formål

- at afdække og tydeliggøre de 5 havnes faste kulturarv og de fortællinger der knytter sig hertil, med henblik på fastholde og udvikle det sydfynske områdes maritime identitet,
- at belyse mulighederne for at anvende den maritime kulturarv som et middel til sydfynsk udvikling i respekt for bevaringshensynet

### Mål

- At udarbejde et kulturarvstema for den enkelte havn og for helheden af de sydfynske havne
- At gøre havnen (landskab, bygninger, samlede bebyggelser/kulturmiljøer) til en aktiv ressource i kommuneplanen ved at indarbejde temaet i kommuneplan og temaplaner mv
- At formidle en serie fortællinger om kulturarven på tværs af det sydfynske øhav og i den enkelte havn

### Projektets overordnede indhold

- Kortlægning af de enkelte havnes faste kulturarv
- Kortlægning af de gode, formidlende fortællinger der knytter sig til de enkelte havnes historie
- Sammenskrivning og formidling af den maritime historie – fælles og for de enkelte havne
- Udpegning af strategiske indsatsområder for de enkelte havne
- Formulering af temaplaner og bidrag til kommuneplanen



## Det sydfynske Øhav og havnene

Det Sydfynske Øhav afgrænses af Helnæsbugten mod vest, Ærø mod syd, Langeland mod øst og Fyn mod nord. Hele Øhavet var indtil for 6.000 år siden samlet landområde. Først da blev området oversvømmet, og det nuværende kystlandskab tog form med sunde, bæltter, fjorde, vige bugter og nor foruden 55 øer. Som følge af de geologiske forhold er vanddybden mange steder lav.

Området er karakteriseret af et usædvanligt rigt kystmiljø i form af bl.a. fiskelejer, ladepladser, skipperbyer og søkøbstæder med bevarede miljøer og elementer fra navnlig de sidste ca. 200 års fiskeri- og søfartshistorie. Dertil kommer de beboede småøers havne. Skipperbyer som Faldsled, Ommel, Troense og Lohals, fiskelejer som Dyreborg, Søby og Bagenkop, ladepladser som Fjellebroen og Lundeborg samt færgesteder som Bøjden, Vemmenæs og Spodsbjerg. Disse kystmiljøer vil dog ikke i første omgang blive en del af dette kulturarvskommuneprojekt.

Som antydnet rummer disse miljøer dog også en række kulturhistoriske værdier, der kan perspektivere nærværende projekt. Kommunernes fælles selskab Naturturisme I/S arbejder i 2008 på et oplæg om at gøre hele Øhavet til en nationalpark. Et projekt, der endnu ikke er endelig behandlet i kommunerne, og heller ikke er præsenteret for Miljøministeriet. Hvis disse planer går i opfyldelse, kan arbejdet med kulturarven i de mange mindre havne måske indgå i nationalparkens arbejde.

Fokus i denne ansøgning er havnene i de fire købstæder Svendborg, Faaborg, Rudkøbing og Ærøskøbing samt den unikke havn i Marstal, der modsat de øvrige ikke var baseret på et opland. Alle disse havne oplevede i varierende grad forandringer og udbygninger under industrialiseringen fra ca. 1870 til 1970. Som følge af forskelle i mængden og arten af erhverv på havnen, byernes størrelse og oplandet blev udviklingen meget forskelligartet for de fem havne. Derfor er havnenes karakter og udfordringer vidt forskellige i dag.

Svendborg havn har været begunstiget af et stort opland og en stor by foruden en omfattende industri på havnen, bl.a. flere værfter. Derfor blev denne havn udbygget markant. Det er endnu muligt at se havnens gradvise udbygning og de tidligere funktioner på ikke mindst Frederikssøen. Havnens bevaringsværdi er nyligt blevet bekræftet ved Kulturarvsstyrelsens udpegning af havnen som særligt bevaringsværdig industrihavn.

Ærøskøbing havn, der betjente en meget lille købstad med et lille opland, er så at sige Svendborgs modsætning. Ærøskøbing har ikke oplevet store forandringer af det fysiske anlæg, bassinet og kajanlæg, siden sejlskibstiden 1820-1870.

Alle forskelle til trods er havnene tydeligvis en del af Øhavets samlede kulturlandskab og et symbol på de stærke maritime rødder i regionen. Havnene opleves dog af mange moderne danskere, også af mange af de fire kommuners borgere, som en grænse. Imidlertid har de været de forbindende transportåre lokalt og ud i mere fjerne farvande, de var vigtige arbejdspladser og endelig dermed sociale og identitetsskabende rum.



Marstal havn set fra Kalkovnen, 1912

Det sydfynske Øhav var et af de vigtigste kraftcentre for dansk søfart fra 1700-tallet til det 20. århundrede, og det var her, en vigtig del af den danske træskibs- og stålskibsflåde blev bygget.

Øhavets havne forbandt de enkelte lokaliteter indbyrdes, men var også porten til mere fjerne destinationer.

I midten af 1700-tallet var det i en periode særligt Faaborgs skibe, der satte området på verdenskortet ved at besejle bl.a. Middelhavet og sågar Vestindien. Dette i en periode, hvor det ellers var indenrigsfarten (inklusive Norge) og farten i Østersøen, som var det almindelige. Fra slutningen af århundredet og frem tabte Faaborg dog også på dette punkt pusten til Svendborg, det maritime tyngdepunkt i Øhavet.

Marstal har været området mest udprægede søfartssamfund, og har på markant vis hævedet sig i den internationale fragtfart fra sejlskibstiden over dampertiden til nutiden. Derudover har Marstal haft en betydelig værftsindustri, og der er stadig flere værfter. Marstal er stadig et aktivt søfartssamfund med en hjemmehørende flåde af motorfragtskibe.

På værftsiden har Svendborg Værft med adskillige hundrede ansatte lukkede i 2001, men Ring-Andersens gamle værft har sjældent haft så travlt som nu, og et nyt værft bygger fiskefartøjer til Grønland. I de seneste år er der endda sket en ekspansion af Øhavets værftsindustri.

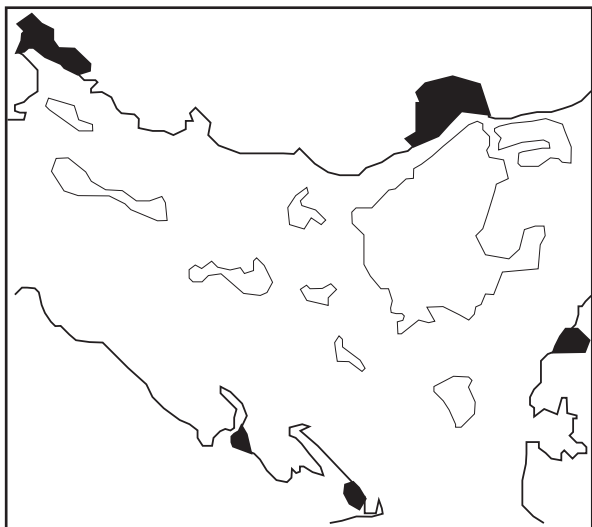
I Faaborg arbejder Tuco Yacht Værft med nybyggeri af glasfiberbåde til fritidssejlsads, og Faaborg Værft står for averteringen af mindre skibe til marinen. Dertil kommer et stålskibsværft i Ærø's tredje større havn, Søby.

Samtidig er der stadig et helt traditionelt både- og motorreparationsværksted med bedding. Dertil kommer et større værft i Ærø's tredje større havn, Søby.

Rudkøbing har som Svendborg nydt godt af et stort opland og været øens trafikknudepunkt. Havnen er derfor relativt stor og har områdets mest tydelige funktionsopdeling med separate afdelinger for henholdsvis færger, fragtskibe, fiskefartøjer og lystbåde. Færgehavnen og trafikhavnen er stadig aktive steder mens fiskerihavnen i dag er præget af forfald. Her findes dog et meget bevaringsværdigt havnemiljø og en bedding med tilhørende igangværende træskibsværft, hvor folk kan komme tæt på de arbejdende skibstømrere.

Af de 5 havne er der i dag alene aktivt fiskeri fra Faaborg og Marstal.

Øhavets maritime historie viser en række eksempler på, at tyngdepunkter har flyttet sig indenfor regionen, og der var og er i sagens natur indbyrdes kappestrid mellem havnene. Imidlertid har søfolk, værftsarbejdere, fiskere m.fl. først og fremmest oplevet Øhavet som et hele, hvor man relativt let kunne flytte sig geografisk indenfor beslægtede erhverv.



De fem havnebyer i Det Sydfynske Øhav, projektoråde

### De enkelte havne - et kort historisk overblik

**Faaborg havn** lå op til renæssancen ved sundrenden, der forbandt noret bag byen, Sundet, med Faaborg fjord. Herefter blev den flyttet til den nuværende beliggenhed, som er begunstiget med dybt vand og Horneland og Bjørnø som solide bølgebrydere. I 1829 blev der langs et opfyldt areal vest for skibsbroen ud mod den kunstige ø Munkholm skabt en mole og dermed et egentligt havnebassin. I 1908 kom en helt ny yderhavn til. På østsiden kom yderst kulpier. Den gamle ydermole blev forkortet og

blev til fiskebro. I 1922 efter genforeningen kom færgeleje øst for havnen til Mommarmarkfærgeren. Jernbanen, der gik via Ringe til det fynske net, var kommet 1882. Stationen lå som i Svendborg på havnen. I de sidste ca. 40 år er der kommet en værftshavn til, der i dag benyttes af det endnu aktive Faaborg Værft, og en marina mod vest ved Bjerne Krogen. I havnen blev der anlagt et andelsslagteri, der blev en stor virksomhed i byen.

Der er i dag produktion af færdigretter. Der var i mange år træskibsværft, og som nævnt er der i dag et par større værfter, hvoraf det nyeste, der er ganske nyt, ligger i industrikvarteret et stykke fra havnen! Der har været kulkompagni, korn- og foderstofvirksomhed, gødningsvirksomhed, filetfabrik og kalkværk på havnen. Mommarmarkfærgeren stoppede i 1967, hvor hurtigruten Bøjden Fynshav tog over. Herefter kom i mange år en sprit rute Faaborg-Gelting, som stoppede 1999. Sideløbende har der været og er færger til småøerne og Søby på Ærø.

Havnen fik en lokalplan i 1993 i forlængelse af en konkurrence om havnens fremtid. I 2003 blev der med midler fra EU opført en ny kanal til rekreativ brug, og der kom nye boliger og erhvervsbygninger, der dog er søgt indpasset i miljøet. Havnens helhed er dermed flere steder meget forandret i de seneste år, men enkelte miljøer, en række bygninger og elementer er bevaret.



Faaborg havn, 1960'erne

Der arbejdes på en lokalplan, som skal åbne op for en udvidelse af havnen med et nyt bassin til bl.a. lystbåde, der skal føje sig til den gamle ydermole. Der er et kommunalpolitisk ønske om at placere kulturinstitutioner på havnen. Det er endelig vedtaget, at en helhedsplan for Faaborg by og havn (masterplan) skal udarbejdes og indgå i kommuneplanen.

**Rudkøbing havn** vender som den eneste havn mod vest og dermed mod den fremherskende sydvestvind. Imidlertid er der netop dér, hvor havnen er bygget, en dyb, naturlig strømrende.

Skibsbroen blev i henholdsvis 1826 og 1850 omgivet af nye beskyttelsesmoler, hvorved der blev dannet et søndre og nordre bassin. Havnen blev udvidet i 1885. Op til 1. Verdenskrig blev der nord for den gamle havn skabt en fiskerihavn til det fiskeri, der havde fremgang fra 1890'erne. Færgetrafikken bestod af dampskibe indtil man i 1925-26 kunne anlægge den ny færgehavn med lejer for dampfærge og snart også motorfærge til Svendborg og Marstal. Fra den gamle havn gik en bilmotorfærge til Vemmenæs fra 1925. Helt mod nord kom en bro til lystbåde allerede i 1938. I 1989 et nyt lystbådehavneanlæg med ferieboliger den såkaldte Skudehavn tilføjet. På havnen var træskibsværft, korn- og foderstofvirksomhed, smedje, frøkompagni og kulkompagni og andelsslakteri. Fra 1911 fik øen jernbane og stationsbygningen blev opført tæt ved havnen. Fra 1962 blev havnens betydning stærkt reduceret, da man byggede broforbindelsen. Havnen har dog stadig færgeforbindelse til Marstal og Strynø og anløb af fragtskibe.



*Rudkøbing Havn umiddelbart efter 2. verdenskrig*

Rudkøbings fiskerihavn er et meget helstøbt kulturmiljø, og derudover er en række enkeltbygninger ved trafikhavnen og den gamle havn, som er bevaringsværdige.

Langeland Kommune har i april 2008 med baggrund i Langelandsvisionen vedtaget Helhedsplan for Rudkøbing Havn. Som grundlag for den videre planlægning opdeles havnen i helhedsplanen i 5 zoner, svarende til den forskellige funktionelle og fysiske karakter der med baggrund i den historiske udvikling kendetegner disse områder. Langeland Kommune står pt overfor at udskrive en arkitektkonkurrence for det samlede havneområde.

**Svendborg havn** er placeret strategisk i en vig, hvor Svendborgsund har dybt vand helt ind til kysten, og hvor Frederiksø gav læ. I Svendborg såvel som i de øvrige 4 havne skete der en udbygning af skibsbroen allerede i sejskibstiden.

Mellem 1830 og 1870 kom der havneaktiviteter hele vigen rundt og på Frederiksøen. Sidstnævnte var oprindeligt blot en sandbanke, der gradvis blev større fra 1830'erne og frem, efterhånden som havnens muddermaskine og skibene lossede deres ballast på øen.

Købmand Baagø udvidede sin private havn mod syd i 1830'erne med to pakhuse, der begge endnu eksisterer [havnen blev anlagt her 1798]. Siden kom der private havne flere steder. Der kom dampskibsbro 1854, bl.a. med henvisning til frygten for, at Faaborg skulle få en sådan først! 1876 kunne indvies en helt ny mole nord for den gamle skibsbro, Jessens Mole, opkaldt efter byens tidligere borgmester. 1890-1893 kom Nordre havn og 1898-1901 Østre havn. Dermed fik havnen stort set det udseende, den endnu har. I 1935 kom den meget karakteristiske lystbådehavn i "funkisstil" i beton (ark. Arne Jakobsen). I nyere tid er der kommet en træskibsbro til de gamle træskibe, som ynder at sejle i Øhavet, anlagt ved en af havnens gamle dampmøller, der i dag kaldes "det gule pakhus"!

Frederiksøen fik i 1867 sit første værft, ejet af Ring Andersen. Denne familie har endnu et mindre værft på øen. I 1907 startede familien et stålskibsværft ved siden af træskibsværftet og gik i 1917 med i etableringen af A/S Svendborg Staalskibsværft og Maskinfabrik. Svendborg Værft lukkede endeligt i 2001 og havde da været oppe på at beskæftige 700 mand.

I 1895 blev Svendborg Boghvede- & Havremølle flyttet ned på havnen. Her blev midt i det 20. århundrede fremstillet de da kendte havregryn "Foska-gryn". Virksomheden blev købt i 1963 af det amerikanske Kellogg's. Fabrikken lukkede i 1997. Derudover kom der korn- og foderstofvirksomheder, frøkompagni, slagteri, frugtlager foruden trælasthandel, pakhuse, kulpladser og meget andet.

Havnen har været færgested for en række færger til øerne. Fra 1876 var der forbindelse videre fra havnen via den nyanlagte jernbane til Odense. Stationen blev lagt på havnen og sporarealet var med til at adskille by og havn.

Ud over de synlige virksomheder og anlæg på havnen skal også nævnes mægler- og rederi-virksomheden. Danmarks ubestridt mest kendte rederi Mærsk, blev grundlagt i byen, og har i



*Elever fra Søfartshøjskolen i Svendborg, 1918*



over 100 år holdt generalforsamling i Svendborg. Søfartsskolerne har indtil for nylig ligget spredt i og omkring byen. Svendborg Søfartsskole og sammenslutningen af de øvrige 3 skoler i SIMAC har nu samlet deres 700 studerende umiddelbart nord for havnen.

Svendborg er beskrevet relativt udførligt, da havnens udbygning og mængden af virksomheder er ubetinget størst i Svendborg sammenlignet med de øvrige fire havne. Dertil kommer som nævnt bevaringsgraden. Havnen vidner bl.a. om de store molebyggerier 1875-1901, den har en tydelig funktionsopdeling med gamle pakhuse og færgenhavn ved Havnepladsen, servicefunktioner ved Jessens Mole, lager og værksteder på Nordre kaj, siloer og pakhuse på Østre kaj og skibsbyggeri på Frederikssøen. Der er en række bemærkelsesværdige enkeltelementer såsom gasværks- og værftsbygninger.



*Frederikssøen, 1937*

Svendborg Kommune står således overfor en stor udfordring om at fastholde og fortsætte en århundrede lang tradition for et liv på havnen. På denne baggrund og med udgangspunkt i kommunens planstrategi, hvor "kreativt liv, sundt liv og maritimt liv" udgør de tre tværgående temaer, sættes fokus på fornyelse og omdannelse af Svendborg Havn, så den fortsat vil være et af kommunens væsentligste aktiver.

Det er afgørende for Svendborg Kommune at fastholde en kontinuitet i havnens udvikling. De historiske spor, bygninger og anlæg, som er skabt til en anden tids gøremål, skal bevares, fornyes og udvikles til en ny tids udfordringer og behov. Kommunen ser fornyelsen af havnen som led i et langt forløb, hvori byen kan spejle sig, komme overens med sig selv og gribe fremtidens muligheder. Det er således helt afgørende, at fornyelsen og genbruget af de historisk betingede bygninger medvirker til at generere fremtidsorienterede aktiviteter. Svendborg Havn skal være ligeså meningsfuld i morgen, som den var i går.

Hele Svendborg Havn indgår i kulturarvsprojektet: Den gamle trafik- og færgenhavn med den nære tilknytning til købstaden, industrihavnen på de indvundne landarealer, skibsværftet på Frederikssøen og jernbaneterrænets kirurgiske snit i byen. Området omfatter en spændende og helstøbt topografi, hvor de mange bevaringsværdige bygninger og strengt formede værksteder og haller omslutter et havnebassin med kanallignende kvaliteter. Svendborg Havn fremstår med stor diversitet og fortællekraft.

De indledende rammer for omdannelse blev lagt i 2005 med en rammelokalplan for inderhavnen og de nedlagte banearaler. Baglandets store infrastruktur med veje og kloaker er siden omlagt og et nyt terminalområde mellem by og havn er under planlægning. Området ved Nordre Kaj og Frederikssøen er genstand for en stor interesse fra private investorer og fonde og de næste udviklingskridt overvejes.

**Ærøskøbing havn** ligger østvendt og i øvrigt i ly af Urehoved og Dejrnø. Byens skibsbro blev i 1830 udvidet til et egentlig bassin. I 1861 havde havnen i det store og hele fået den udformning, den endnu har (fraregnet den meget nyere lystbådehavn mod nord fra 1974-77) med anlægget af en ny nordlig mole. Byen var og er meget lille, og det samme var oplandet. Derfor kunne der ikke skabes egentlig industriel udvikling på havnen. Uden for den nordlige mole blev et nyt færgелеje taget i brug i 1931 til færgen fra Svendborg. Af virksomheder på havnen var ud over værft korn og foderstofvirksomhed.



*Ærøskøbing Skibs- og Baadebyggeri*

Ærøskøbing Havn er usædvanlig velbevaret i lighed med den bagvedliggende by. Pga. den manglende industrielle udvikling er der en fin forbindelse mellem by og havn. I Ærø Kommunes Udviklingsstrategi 2008-13 tegnes der en vision med vægt på skonnertkajer i både Ærøskøbing og Marstal og husbådehavn.

Aktuelt er Ærø Kommune med flere involveret i et projekt, Udviklingsfonden Værftet, der går ud på at skabe et bevaringsværft baseret på arbejdskraft fra sent udviklede unge mennesker i samarbejde med professionelle håndværkere, der kan de gamle håndværk. Udover bevarelsen af de gamle skibe, er bevarelsen af de gamle håndværk også et centralt tema i bevaringsværftet.

**Marstal havn** er opstået ved en naturhavn på tærsklen mellem Østersø og Øhav, placeret ved en dyb strømmende tæt på kysten i læ for vestendvinden og med Eriks Hale som værn mod syd. Ærø var tidligere en del af hertugdømmerne og blev i 1634 delt mellem flere hertuginjer. Herved kunne Ærøskøbings monopol på handel brydes og fra da af dateres Marstals søfart, op til da var fiskeriet byens eneste levevej. I januar 1825 påbegyndte en række lokale søfolk af



Marstal anno 2004

frivillighedens vej bygningen af den karakteristiske store stenmole mod øst. Anledningen var, at den sydlige beskyttelse, Eriks Hale, var gennembrudt ved en storm efteråret forinden. Molen blev løbende forlænget mod nord i de kommende årtier frem til 1866, og endte med at blive mere end en km lang efter sidste forbedring i kølvandet af stormfloden 1872.

Langs landsiden mod vest opstod flere træskibsværfter og på Holmen, mod øst, blev anlagt et kalkbrænderi i 1863. Antallet af skonnerter og andre sejlskibe voksede støt gennem årene og omkring århundredeskiftet talte flåden mere end 300 skibe - og Marstal var dermed hjemsted for den største sejlskibsflåde uden for hovedstaden. Byen markerede sig ved et omfattende skibsbyggeri, i 1906 var der således 8 skibsværfter i byen, heraf et nystartet stålskibsbyggeri ved Bondegård og Jespersen. Dette værft blev siden købt af byens andet stålskibsværft, H.C. Christensen.

I Marstal blev der efter anden verdenskrig bygget en del coastere, heraf 20 af typen Carolinere, hvoraf 2 fortsat eksisterer under dansk flag Caroline S af Svendborg og Samka af Marstal,

sidstnævnte har Marstal Søfartsmuseum som medejer. I dag er der fortsat værftsindustri med flydedok og to større beddinge, anlagt 1906. Marstal har som Faaborg aktive fiskere, og havde tidligere fiskeeksport. Byen, der fortsat er et udpræget søfartssamfund, har som Svendborg navigationsskole og Blå HF med søfartsfag.

Marstal har flere velbevarede maritime miljøer, ikke mindst værftsområder og en del bevaringsværdige bygninger samt den lange kampestens havnemole. Nationalmuseets skønnert Bonavista, en af Marstalflådens over 100 newfoundlandsfarere, restaureres over de kommende år hos det lokale Ebbes Træskibsværft på en af havnens oprindelige skibsbygningspladser med Søfartsmuseet som formidlingsmedspiller. Ærø Kommune er i færd med udarbejdelse af en lokalplan for Marstal Havn, hvor den pågældende skibsbygningsplads, Eriksens Plads, udlægges til museumsværftsområde med tilknytning til Søfartsmuseet.



Havnearbejdere på Faborg havn 1905.

## Metodeudvikling

Projektet stiller en række metodiske udfordringer, bl.a. med hensyn til dets tværkommunale karakter og havnenes forskellighed.

Projektet vil blive det første tværkommunale kulturarvskommuneprojekt og lægger alene af den grund op til udvikling af nye arbejdsformer. Konstruktionen stiller en særlig udfordring i og med at projektet kan afdække forhold af tværkommunal karakter, samtidig med at de enkelte byråd er suveræne udviklingsorganer og planmyndigheder indenfor deres respektive kommunegrænser. I kraft af det formaliserede samarbejde kommunerne allerede har indgået i Sydfynsk Udviklings Samarbejde og de forpligtende samarbejder der er indgået mellem henholdsvis Svendborg og Langelands og Ærø Kommuner forventes dette ikke at udgøre et problem, snarere en mulighed for fælles udvikling.

De 5 havne rummer hver sit historiske forløb og hver sine fortællinger. Ved at studere og



beskrive havnene på tværs kan vi opnå en bredere forståelse for den enkelte havns udviklingshistorie. Tilsammen kan de 5 havne give en samlet havnehistorie fra den tidlige middelalderhavn over sejlskibstiden til den industrialiserede havn.

Arbejdet med havnene på tværs giver også mulighed for en bred diskussion af kulturarvsrelaterede problemstillinger og udvikling af forskelligartede løsningsmuligheder.

De 5 havne supplerer således hinanden mht belysning af bl.a. følgende problemstillinger:

- Er der basis for at fastholde det oprindelige liv på havnen eller tilføje et nyt, f.eks. kulturliv?
- Hvordan nedbringes den trafikale barriere der ofte er mellem bymidte og havn uden at slette de kulturspor der er knyttet hertil?
- Hvilken tilgang skal vi tage til kulturarven i havneområdet? Skal vi bevare monumenter og spor? Lade kulturarven være ramme for ny eller eksisterende anvendelse? Nyfortolke kulturarven eller måske decideret bevare delmiljøer?

Når vi taler om det fremadrettede giver arbejdet med 5 havne mulighed for at udvikle forskellige planløsninger, forskellige konsekvenser for kommuneplanen og forskellige projekter og konkrete løsninger i 1:1. Fra det rå til det polerede og fra det bevarede til det nyfortolkede.

### Delprojekter og produkter

Fælles produkter

- Projektweb/Hjemmeside og anden digital formidling (f.eks. GPS-styret fortælling for sejlere)
- Foldere
- Fælles sejlende udstilling om havnehistorien (f.eks. i carolineren Samka)
- Havnene og det maritime indtænkt i børnekultur og undervisning
- Formidling via Øhavets dag
- Udnyttelse af eventkultur omkring havnene

Svendborg:

- Grundlag for masterplan.
- Bidrag til kommuneplanens kulturarvstema: hovedstruktur og rammedel

Rudkøbing:

- Supplement til igangværende masterplanlægning + konkurrence
- Bidrag til kommuneplanens kulturarvstema: hovedstruktur og rammedel

Faaborg:

- Bidrag til masterplan for Faaborg by
- Bidrag til kommuneplanens kulturarvstema: hovedstruktur og rammedel

Ærøskøbing og Marstal:

- Bidrag til kommuneplanens kulturarvstema: hovedstruktur og rammedel

### Budget

I budgetoverslaget indgår den samlede udgift til projektet, ansøgt beløb på 500.000 kr og en værdisætning af kommunernes og museernes eget ressourceforbrug. Beløbene er ekskl. moms. Medfinansieringen svarer til 1,5 årsværk. Projektet kan gennemføres for det budgetterede beløb 1,1 mio kr, men kommunerne arbejder pt på at skaffe uderligere medfinansiering på 400.000 kr til kortlægning og formidling

### Organisation

Der opbygges en projektorganisation med udgangspunkt i Sydfynsk Udviklings Samarbejde. Kortlægning af den faste kulturarv, fortællinger m.m. gennemføres i mindre projektgrupper der refererer til en koordineringsgruppe, som er projektets omdrejningspunkt. Herfra styres endvidere tværgående opgaver.

Til inspiration for og videreudvikling af projektet opbygges et kulturarvsforum som bruges til løbende orientering og feed back om projektet.

### Styregruppe

Den administrative styregruppe i Sydfynsk Udviklings Samarbejde er samtidig styregruppe for kulturarvskommuneprojektet:

- Christian Tønnesen, plan- og kulturchef, Faaborg Midtfyn Kommune
- Jan Carlsson, planchef, Svendborg kommune
- Anne-Lene Haveløkke, udviklingsdirektør, Langeland Kommune
- Jørgen Friis, økonomi- og teknikdirektør, Ærø Kommune
- Mogens Pedersen, direktør kultur og Plan, Svendborg kommune
- Mai-Britt Helle Jensen, Faaborg-midtfyn Kommune, afd. leder for Udvikling og kultur

Aktivitet	Overslag	Kommunal og museal andel	Ansøgt beløb KUAS
Projektstart og etablering af kulturarvsforum	150		
Kortlægning af fysisk kulturarv og arkitekturanalyse	150		
Kulturhistorisk analyse	100		
Maritime fortællinger	150		
Seminar	30		
Temaplaner og bidrag til masterplaner+Kommuneplaner	370		
Formidling, afrapportering og evaluering	100		
Projektledelse	50		
<b>I alt</b>	<b>1.100.000</b>	<b>600.000</b>	<b>500.000</b>

#### Koordineringsgruppe

- Helle Baker, Langeland Kommune
- Helen Vöge, Ærø Kommune
- Jens Peter Ohlsen, Faaborg Midtbygning Kommune
- Klaus Johannessen, Svendborg Kommune
- Mikkel Kühl, Ærø Museum
- Nanna Folke Olsen, Svendborg Museum
- Peter Thor Andersen, Faaborg Kulturhistoriske Museer
- Rico Boye Jensen, Naturturisme I/S

Under projektets koordineringsgruppe nedsættes der projektgrupper til arbejdet med de enkelte havne eller tværgående opgaver.

#### Kulturarvsforum

- Lokale interessenter f.eks. bevaringsforeninger, havnemestre, maritime uddannelser og virksomheder, kulturelle aktører, ildsjæle o.a.

#### Projektansvarlig og kontaktperson:

Klaus Johannessen, arkitekt, Plan & GIS,  
Svendborg Kommune  
Ramsherred 5  
5700 Svendborg  
Tlf.: 62 23 30 55  
e-mail: klaus.johannessen@svendborg.dk

#### Fagligt netværk mellem kulturarvskommuner

I det faglige netværk der dannes mellem de udpegede kulturarvskommuner vil fællesprojektet for Sydfyn og Øhavet deltage mhp at udveksle erfaringer og metoder. Primære deltagere i netværket vil være arkitekt Klaus Johannessen, Svendborg Kommune og Peter Thor Andersen, Faaborg Museum.

#### KICK-OFF MØDE MELLEM KOORDINERINGSGRUPPE + KONSULENTER

#### ARKITEKTURANALYSE AF DE 5 HAVNE

#### KULTURHISTORISK ANALYSE

#### INDGÅELSE AF KONTRAKT MED RÅDGIVERE

#### MØDE MED KULTURARVSFORUM

1/2 år



#### Tidsplan og faglige milepæle

Projektet igangsættes i efteråret 2008

- Kick off møde mellem koordineringsgruppe og konsulenter. Fastlæggelse af tids- og aktivitetsplan, samarbejdsrelationer mv. Oplæg til detaljeret projektbeskrivelse. Besigtigelse af havne.
- Godkendelse af projektbeskrivelse i styregruppe. Indgåelse af kontrakt med rådgivere. Indledende møde med Kulturarvsforum.
- Arkitekturanalyse af de 5 havne (baseret på registrering og anvendelse af allerede kendt materiale) Udpegning af fokusområder: særligt udvalgte områder og relationer, fx sammenhængen mellem købstaden og havnen, sammenhængen mellem den "moderne by" og industrihavnen og sammenhænge på tværs af havnens forskellige delområder.
- Kulturhistorisk analyse og sammenfatning af havnenes aktiviteter, bygningers og anlægs baggrund, den teknologiske og forretningsmæssige udvikling indenfor bl.a. skibsfart, skibsbygning, rederivirksomhed, uddannelser, landvinding og industrialisering.
- På baggrund af forannævnte foretages en kulturhistorisk vurdering/registrering af bygninger og anlæg på havnen.
- Kortlægning af gode fortællinger omkring de 5 havne.

Projektets videre forløb i 2009:

- Seminar for kulturarvsforum og lokale nøglepersoner og -grupper med viden om og indsigt i mulige fremtidige aktiviteter på havnene. Seminaret gør status for projektet med gennemgang af de kortlagte kulturhistoriske sammenhænge og de fysiske implikationer, som kortlægningen peger på.
- Seminaret afholdes i sammenhæng med en ekskursion til udvalgte havne med problem-

#### SEMINAR FOR KULTURARVSFORUM + NØGLEPERSONER

#### EKSKURSION TIL UDVALGTE HAVNE

#### FØRSTE OPLÆG TIL VISION + ANVENDELSE I DE ENKELTE HAVNE

#### UDARBEJDELSE AF FORSLAG TIL TEMAPLANER

#### UDARBEJDELSE AF FORMIDLING AF HISTORIER

1/2 år



og indholdsprofiler tilsvarende de 5 havne. Som et særligt punkt på seminaret behandles udenlandske projekter og problemstillingen med at anvende gamle og funktionstømte bygninger og områder i en ny sammenhæng.

- Første oplæg til vision for kulturarvens anvendelse i de enkelte havne. Graden af detaljering og konkretisering i de forskellige havneeksempler vil variere. Drøftelse i havneforum. Godkendelse i styregruppe og politiske organer.
- Udarbejdelse af forslag til temaplaner, guidelines og masterplaner. Drøftelse i havneforum. Godkendelse i styregruppe og politiske organer. Offentlige møder, besigtigelser, præsentationer.
- Sideløbende med den fysiske planlægning udvikles produkter i relation til formidling af de tværgående og lokale historier.

Projektets afsluttes i foråret 2010:

- Fortsat formidlingsindsats.
- Udarbejdelse af forslag til kommuneplantillæg. Godkendelse i styregruppe og politiske organer.
- Offentlighedsfase
- Endelig politisk godkendelse af kommuneplantillæg.
- Evaluering af projektførelsen og drøftelse/fastlæggelse af fortsat tværkommunalt samarbejde omkring kulturarvstemaet.

## INTENSIVERET FORMIDLING VIA WWW

## UDARBEJDELSE AF FORSLAG TIL KOMMUNEPLAN

## OFFENTLIGHEDSFASE

## EVALUERING AF PROJEKTFORLØB

## FASTLÆGGELSE AF FORTSAT TVÆRKOMMUNALT SAMARBEJDE OG VIDEREFØRELSE AF PROJEKT

1/2 år



OFFENTLIG TILGÆNGELIG WWW

## Rådgivere

*COWI A/S v/ Ark. Robert Mogensen*

Robert har stor erfaring i at arbejde med kulturarven, som en genererende faktor i den fysiske planlægning. Han har således været projektleder for Haderslev Kulturarvskommune (Kulturarvsstyrelsens fire-kommune-projekt) og på det opfølgende vindende konkurrenceprojekt for Aarø Sund Havn.

Robert har endvidere lavet atlas for Langeland og Gentofte samt forestået en stribe bevarende lokalplaner for nogle af landets mest interessante købstæder og småbyer, bla. Tranekær, Ærøskøbing, Skagen Østerby, Hals, Karrebæksminde mfl. Robert Mogensen har endvidere lavet landskabs- og kulturmiljøanalyser i forbindelse med nationalparkerne i Mols Bjerge og Lille Vildmose ligesom han var forfatter til Miljøministeriets vejledning om Kulturmiljøet i planlægningen.

COWI's primære rolle i projektet vil primært omhandle vurdering af den fysiske kulturarv, udarbejdelse af forslag til visioner, temaplaner, bidrag til guidelines og masterplaner samt kommuneplantillæg.

*Bygningskultur Danmark v/ Thomas Martinsen, direktør og projektleder*

Thomas har en baggrund som management konsulent med speciale i oplevelsesøkonomi, by- og landdistriktsudvikling, strategi- og forretningsudvikling, kommunal planlægning, bæredygtighedsanalyser af større kulturelle udviklingsprojekter mm. Thomas er projektleder for en række større analyser og udviklingsprojekter.

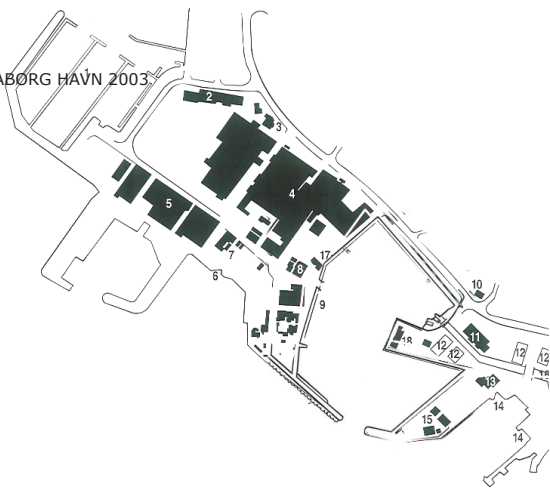
Bygningskultur Danmarks primære rolle i projektet vil primært omfatte den maritime forælling og udvikling af formidlingsindsatsen.

**TEMAPLAN  
MASTERPLAN  
KOMMUNEPLAN**

**FORTÆLLENDE  
OG VOKSENDE  
HJEMMESIDE**



FAABØRG HAVN 2003



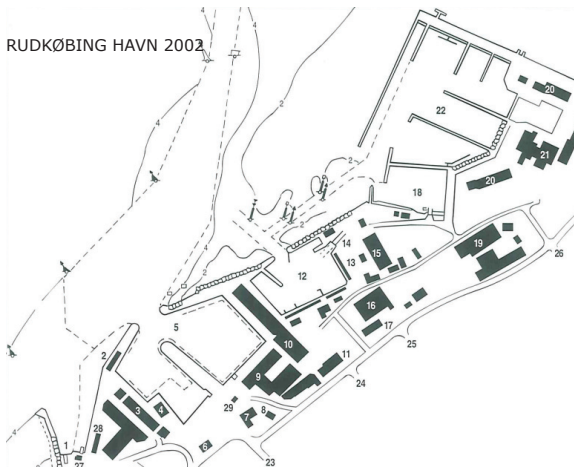
- |                 |                      |                               |
|-----------------|----------------------|-------------------------------|
| 1. Marina       | 7. Bådebyggeri       | 13. Havnekontor               |
| 2. Bådstyr      | 8. Fiskesalgforening | 14. Færegeleje                |
| 3. Røgeri       | 9. Fiskerikaj        | 15. Skrotplads tidl. Vejerbod |
| 4. Danish Crown | 10. Gl. Toldbod      | 16. Kanal                     |
| 5. Yachtværk    | 11. Gl. DSB Pakhus   | 17. Restaurant                |
| 6. Bedding      | 12. Byggetelt        | 18. Gl. DFDS Pakhus           |

SVENDBORG HAVN 2003



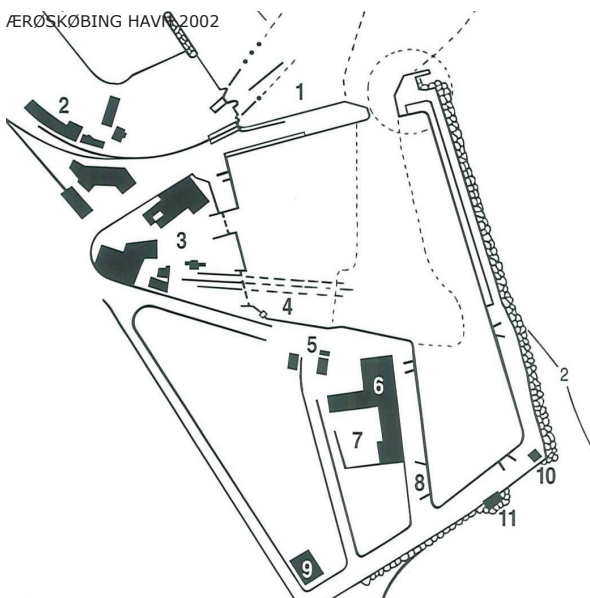
- |                                       |  |
|---------------------------------------|--|
| 1. Federiksvø                         | 21. Rutebilstation                       |
| 2. NEG Micon Steel                    | 22. Lystbådehavn                         |
| 3. Ring Andersen Træsksværf           | 23. Toldbodvej                           |
| 4. Baagøe og Riebers Trælast          | 24. Bendixens Fiskehandel                |
| 5. Træsksbroer                        | 25. Tidl. Toldbod                        |
| 6. Det Gule Pakhus                    | 26. Havnegade                            |
| 7. Hjortøfærgeren                     | 27. Tidl. Cichorie fabrik                |
| 8. Arøfærgeren                        | 28. Havnehuset                           |
| 9. Maritimt Center(tidl. Havnepakhus) | 29. Svendborg Bugser                     |
| 10. Brogade                           | 30. Nyborgvej                            |
| 11. Tidl. Havnemesterbolig            | 31. Nordre Havn                          |
| 12. Drejø-Skarøfærgeren               | 32. Petersens & Sørensen's Motorværksted |
| 13. Frederiksgade                     | 33. Trælasten                            |
| 14. Posthus og banegård               | 34. Nordre Havnevej                      |
| 15. Crazy-Daisy(tidl. Kvægtorv)       | 35. Østre Havn                           |
| 16. SFDS kontor                       | 36. Fyns Andels Foderstofforretning      |
| 17. Tidl. Vejerbod                    | 37. Tidl. Kellogs                        |
| 18. Tidl. Krøyers Trælast             | 38. Mediefronten                         |
| 19. Havenkontoret                     | 39. Roklubbens Bådehus                   |
| 20. Jessens Mole                      |  |

RUDKØBING HAVN 2002

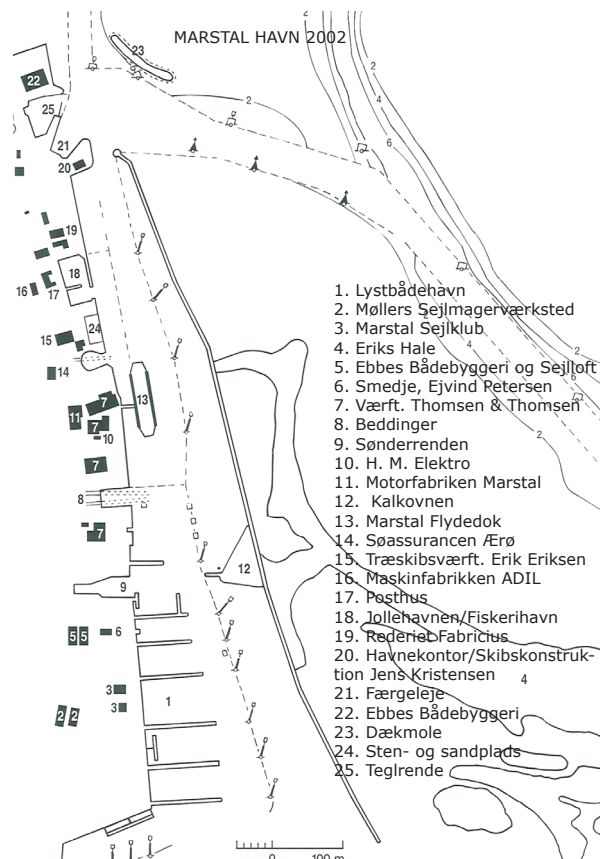


- |                         |                      |                   |
|-------------------------|----------------------|-------------------|
| 1. Færgehavn            | 9. Korn og Foderstof | 20. Ferieboliger  |
| 2. Selskabspakhus       | 10. Plansilo         | 21. Restaurant mv |
| 3. Havnesmedjen         | 11. Nedlagt banegård | 22. Skudehavn     |
| 4. Havnekontor          | 12. Fiskerihavn      | 23. Brogade       |
| 5. Trafikhavn           | 13. Garnhuse         | 24. Vinkældergade |
| 6. Fhv. Havnefogedbolig | 14. Bedding          | 25. Strandgade    |
| 7. Fhv. Toldbod         | 15/16. Hal           | 26. Platanvej     |
| 8. Vejerbod             | 17. Benzinforhandler | 27. Ventesaal     |
|                         | 18. Gl. lystbådehavn | 28. Pakhus        |
|                         | 19. Hal (GL. remise) | 29. Kiosk         |

ÆRØSKØBING HAVN 2002



1. Slæbested 2. Toldkammer 3. Kogehus 4. Olielager



- |  |
|--|
| 1. Lystbådehavn                                    |
| 2. Møllers Sejlmagerværksted                       |
| 3. Marstal Sejlklub                                |
| 4. Eriks Hale                                      |
| 5. Ebbes Bådebyggeri og Sejlloft                   |
| 6. Smedje, Ejvind Petersen                         |
| 7. Værft. Thomsen & Thomsen                        |
| 8. Beddinger                                       |
| 9. Sønderrenden                                    |
| 10. H. M. Elektro                                  |
| 11. Motorfabriken Marstal                          |
| 12. Kalkovnen                                      |
| 13. Marstal Flydedok                               |
| 14. Søassurancen Ærø                               |
| 15. Træsksværf. Erik Eriksen                       |
| 16. Maskinfabrikken ADIL                           |
| 17. Posthus  |
| 18. Tollehavn/Fiskerihavn                          |
| 19. Rederi Fabricius                               |
| 20. Havnekontor/Skibs konstruktion Jens Kristensen |
| 21. Færegeleje                                     |
| 22. Ebbes Bådebyggeri                              |
| 23. Dæk mole                                       |
| 24. Sten- og sandplads                             |
| 25. Tegltrede                                      |

0 100 m