

Havnen i Sakskøbing.

Et tilbageblik over dens udvikling fra erhvervshavn til fritidshavn

af Erik Bohn-Jespersen

Indledning

Min baggrund for at kunne nedfælde nedenstående er mit virke som ingeniør ved Teknisk Forvaltning og samtidig brandinspektør/beredskabschef i Sakskøbing Kommune i perioden 1970 – 2006. Jeg har endvidere i de mange år boende i Sakskøbing fulgt med i byens og havnens udvikling frem til i dag. Havnens tidlige historie har jeg kunnet trække ud af ”kilderne” nævnt til sidst i artiklen.

Endvidere har jeg kontaktet personer med kendskab til de virksomheder, der har ligget ved havnen. De oplysninger jeg har fået fra dem er brugt i artiklen. Under ”kilderne” er de personer nævnt, der har været behjælpelige med oplysninger.

Perioden fra 1200 tallet til 1890

Som Sakskøbing by er placeret, ligger langt de fleste købstæder i Danmark ved vandet og mange inde i bunden af fjordene. Grunden til at man i den tidlige middelalder valgte denne beliggenhed var, at man derved kunne sejle til byerne med handelsvare i datidens forholdsvis små og fladbundede skibe. Samtidig kunne man ligge i læ i smult vand. Da Sakskøbing blev en by i 1200tallet lå den også den gang på hovedfærdselsåren fra hovedstaden via Rødby til Nordtyskland og det øvrige Europa. Men man havde også vandforbindelse til de øvrige købstæder ad fjorden. Dengang var der mere vand i Sakskøbing Å og fjorden.

Men i slutningen af 1500tallet var inderfjorden imidlertid så tilgroet, at handelsskibene havde svært ved at kunne sejle helt ind til byen. Man måtte losse skibene og laste varerne over i pramme ved Oreby Skibbro.

Om besejlingsforholdene beretter Byfogeden i 1692 bl.a. ”Kjøbmændene her i byen have stor besværligheder og omkostninger med deres ladeplads, som hedder Oreby Havn der tilstoppes, så de må lade deres ind- og udadgående varer med vogn frembringe og derfra atter ved pramme en fjerdingevej til og fra fartøjerne udføre”.

I året 1769 berettes det, at skibsfarten stadig går tilbage, da handelsskibenes størrelse vokser og fjorden gror til.

Først omkring 1800 tallet begynder man at oprense åen og at uddybe sejlrenden fra Oreby og udefter. Havnens første bolværk skal være sat omkring 1805 af møllerbygger og tømmer Luckmann fra Tyskland, som boede i Maribo.

I året 1857 er der på strækningen fra Oreby og i renden udefter en dybde på 8 fod svarende til 2,5m. Men allerede i 1870 beretter den daværende havnefoged, at der på flere steder kun er 5½ fod vand.

Byrådet tager spørgsmålet op og bevilliger 500 rigsdaler til en oprensning, der foretages af en af havnen ejet dampmuddermaskine.

Der kommer herefter mere gang i havnen, men den giver stadig underskud. Havneudvalget udvides fra 3 til 5 medlemmer og der nedsættes i 1873 en komite for at forbedre økonomien. Man forsøger sig med en ombygning af bolværkerne uden at det bringer et overskud på havnens budget og skrider herefter til at afskedige havnefogeden. Dette sparer en årlig omkostning på 600 kr.



I 1881 modtages der igen klage over de dårlige besejlingsforhold denne gang fra skipperen der sejler i fast rutefart mellem Sakskøbing og København. Både byens købmænd og Industriforeningen slutter op om klagen og indsender fælles en klage til Byrådet.

Først i 1884 skrider Byrådet til handling og vedtager at ville forbedre besejlingsforholdene. Efter en heftig debat i byrådet og blandt borgerne ender sagen med, at et flertal i byrådet udbyder et reduceret projekt til 125.000 kr. Licitationen bliver afholdt i 1886 og arbejdet overdrages til firmaet Gluud & Gerner fra Nakskov. Såvel uddybningen og havnebygningsarbejderne afleveres 2. september 1887. Renden udenfor Oreby er nu 10 fod og sejlløbet ind til byen er 8 fod i en bredde af 30 meter.



Havnebillede set fra åen ca. år 1900.



Motiv fra havnen ca. 1890.

Boldværket var på den tid ca. 30 m på by siden og ca. 85 m på Rørbæk siden.

Ved lokale kræfter foretages der dog forsat en oprensning i 1889.

Havnen og dens nærmeste arealer har også i denne periode været brugt til skibsbygning herunder de kaldte ”Jagter”. Et eksempel herpå er, at der 1829 løb en jagt til købmand P. Hansen af stablen. Den kunne tage ca. 500 tønder korn.

At der, selv om der kun var lidt vand i fjorden og havnen, var en livlig trafik af de lavbundede jagter viser en opgørelse fra byens toldsted fra 1839. Der var det år indløbet 130 skibe.

Senere i 1861 var man på skibsværftet begyndt at bygge skonnerter. Det år løb der en skonnert på 12 laster af stablen. Mere om havnens skibsværfter senere.

Erhvervshavnens udvikling fra 1890 og frem til 1910

Arbejderne i slutningen af 1880'erne omfattede også nedramning af et stort antal varpepæle. Enkelte på de lige stræk og dobbelte der hvor sejlrenden skiftede retning. Resterne af de sidste kan stadig ses i dag. Alle de fartøjer der dengang anløb Sakskøbing og andre mindre havnebyer var små sejlskibe. Den mest almindelige var ”Jagten”, som lastede op til 40 tons og havde en tre mands besætning. Det var umuligt at krydse ind gennem det smalle sejlløb ind til havnen i Sakskøbing.

I 1893 blev det lettere for skibene at komme ind og ud gennem fjorden, idet et selskab af forretningsdrivende i byen købte slæbebåden ”Willemose”. Den blev også brugt til at slæbe de fladbundede pramme med forsyninger til øerne i Småland-farvandet. I tidsrummet frem til århundredeskiftet stiger trafikken ikke væsentligt og byen må stadig skyde penge i havnen. Havnen skylder 1. januar 1900 37.200 kr. til byens kasse. I 1900 stiftedes A/S Østlollands Dampskibsselskab med det formål at drive rutefart mellem Sakskøbing, Fejø og København. Selskabet købte dampbåden ”Guldborgland”. Der var ugentlige afgang og man fragtede stykgods, kreaturer og passagerer. Endelig i 1904 kommer den forventede stigning i havnens indtægter og man kommer ud med overskud så byens tilskud kunne bortfalde. Overskuddet fortsatte de kommende år.

Udover skibsværftet havde det været småt med virksomheder i det egentlige havneområde, men 1. maj i året 1900 oprettede man en ”Saxkjøbing Afdeling” som en del af A/S C. A. Qvade, Rasmussen og Faber. Forretningens tidligere indehaver var købmand Fritz Rasmussen. Han var en af de få virkelige store og aktive købmænd i Sakskøbing som ved sin flid og dygtighed arbejdede sig op fra ingen ting til storkøbmand. Fritz Rasmussen var i mange år med i byrådet og havneudvalgs-medlem, stifter af dampskibsselskabet og støttede stærkt etableringen af sukkerfabrikken. Han blev i september 1911 hædret med Ridderkorset af Dannebrog.

Korn- og foderstofvirksomheden A/S Qvade, som det senere kom til at hedde, overtog Strandgården (solgt til bogtrykker A. Jensen i 1929) og Engberggården med det gamle store kornmagasin i Brogade, samt Fritz Rasmussens hovedsæde i Vestergade.



Det gamle kornmagasin i Brogade, nedrevet i 1991.

Firmaet byggede i 1910 – 11 et såkaldt kagemagasin med foderblandeanlæg, hvori der i 2002 blev indrettet Sundhedscenter.

Man havde desuden kulplads og et mindre skur til kunstgødning. I 1940 blev det store grønne pakhus opført, som primært blev brugt til gødning. Og endelig i 1960 kom den store betonkornsilo op at stå. I 1991 blev pakhuset i Brogade revet ned for at skabe bedre udkørselsforhold fra Apotekervænget. Efter lukningen af firmaets afdeling i Sakskøbing midt i 1990'erne blev siloen solgt til Sakskøbing Boligselskab i 1999 for 800.000 kr. Det grønne pakhus blev revet ned i forbindelse med ombygningen af siloen til boliger og i 2002 erhvervede Allan Skipper Pedersen kagemagasinet. Efter en omfattende ombygning indrettede han Sakskøbing Sundhedscenter i bygningen.

Udbygningen af havnen i perioden 1910 - 1920

Med opførelse af Sakskøbing Sukkerfabrik i 1910 kom der yderligere gang i trafikken på havnen, idet man bl.a. begyndte at fragte roer i pramme fra øerne.

Samme år blev sejlrenden uddybet til 10 fod, godt 3m og man forlængede boldværket på nordøstsiden af havnen til ca. 100m.

I 1913 blev der sat en ny stenkaj på havnens byside og den gamle træbro blev erstattet af en bro udført af beton. Den stigende aktivitet på havnen betød, at byen i 1913 igen kunne antage en havnefoged og byen fik igen sit eget toldsted med en toldforvalter. Der blev i 1915 bygget havnefogedbolig og i 1917 toldkammer. Disse bygninger eksisterer stadig i dag, men er privatboliger.



Toldboden bygget 1917, bygningen er udvidet med en ekstra etage i 1938.

Frem mod 1915 skete der yderlig uddybning og der blev lavet ophalerbedding til sukkerfabrikkens pramme og slæbested for losning af tømmer. Der blev sat en stenkaj på by siden, men også opført et dampskibspakhus, der hvor "Flyglet" med Skruen er etableret i dag. Disse anlæg blev indviet ved en stor festlighed 1. september 1915.



Bygning af skonnerten Elisabeth i 1919.

I 1916 blev der indført lodstvang for alle større skibe og Sakskøbing fik sin første lods, der også fik til opgave at sikre afmærkningen af sejlruten. Lodstvangen fortsatte frem til byrådet i 1997 nedlagde erhvervshavnen.

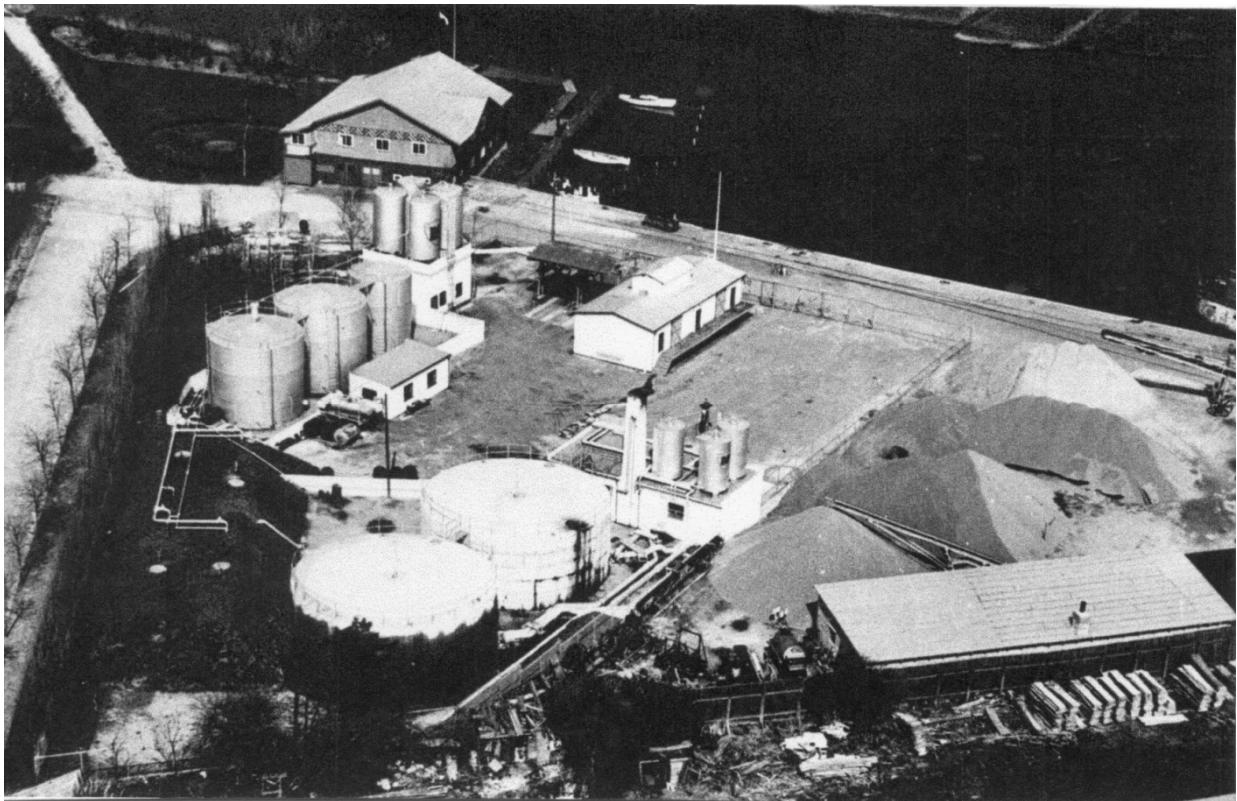
Efter sukkefabrikkens start var der blevet etableret en roebane mellem fabrikken og havnen langs åen på Rørbæksiden, som blev ført frem til den nordøstlige kaj. Der blev i efteråret 1917 indgået en aftale mellem Sakskøbing Byråd og Lollandsbanen om etablering af en havnebane. Den 1. oktober 1918 kørte den første rangermaskine med togvogne fra stationen ned på havnen. Der kunne herefter, lastes og losses direkte fra skib til jernbane. Året efter blev der etableret en ny vej fra enden af havnepladsen hen mod Roklubben frem til Lillemark. Træskibsværftet, der lå der, hvor roklubben ligger i dag, kunne i 1919 under en festlighed med ca.500 tilskuere aflevere en 5 mastets skonnert, Elisabeth, til det lokale firma A/S Frits Rasmussen og Co. Den fik dog ikke lang levetid, idet den forliste ved Island nogle år efter stabel afløbningen.

Havnen som erhvervshavn 1920 - 1980

Der var vækst og fremgang i Sakskøbing i årene efter 1. verdenskrig ikke mindst i og omkring havnen.

Byrådet modtog i foråret 1921 et andragende fra Det forenede Oliekompagni om at få depot for petroleum og benzin ved havnen med anlægsplads for deres skibe. Byrådet sagde ja og besluttede, at ville lave et nyt bassin (der hvor husbådene ligger i dag) med en kajlængde på 150 m og samtidig vedtog man at lade sejlløbet rense op fra havnen til et lille stykke forbi Oreby.

Det hele stod færdigt i 1922 og oliedepotet kunne etableres. Det blev senere omdøbt til BP's oliedepot og transporterne til depotet med olieprodukterne kom i en lang årrække til at foregå med



BP's oliedepot på havnen.

BP's tankbåd Diana der kunne laste op til 300 m³. Depotet udviklede sig til at blive det største på Lolland-Falster med transporter til Nykøbing og Maribo med tankbiler og med jernbanetankvogn til Nakskov og Lollandsbanen. Lageret blev udbygget med tanke som kunne rumme ca. 2,5 mill. liter og i 1970'erne kom der et F-gas lager til og

man fik egen butik. I begyndelse af 1980'erne fik depotet ny ejer, idet Q8 overtog lagret. Med 22 ansatte var det en af de større virksomheder på havnen frem til lukningen midt i 1990'erne.

Efter at træskibsværftet i 1923 var gået konkurs startede der et nyt skibsværft over på Rørbæk siden, der hvor roklubben var etableret i 1905.

På arealerne op til den nye kaj kom asfaltfabrikken Dammann til at ligge i slutningen af 1930'erne. Dammann havde også en fabrik i Nakskov, men ledelse, styring af produktion, salg og udlægning foregik fra Sakskøbing. I 1981 indgik fabrikken i Sakskøbing sammen med Colas Vejmaterialers fabrik i Maribo i et nyt selskab, LFV I/S, Lolland-Falsters Vejmateriale I/S (ejet af Superfos Dammann Luxol A/S og Colas Vejmateriale A/S), men stadig med ledelse og administration fra Sakskøbing. Fabrikken producerede i perioden indtil 1994 op til over 100.000 tons asfalt årligt. Særligt i årene 1987-1988 var der travlt, blandt andet med udbygningen af motortrafikvejen fra Ønslev til Sakskøbing. Mange af materialerne til produktionen herunder granitskærver med mere blev fragtet til Sakskøbing via skibe.



Dammanns asfaltfabrik på havnen.

Fra tidligt forår og til sent efterår var der tilknyttet op til 45 personer til virksomheden foruden, at man brugte vognmænd til transport af den færdig blandede asfalt og transport af råvarer, grus og bitumen.

I 1994 blev fabrikken nedlagt og produktionen flyttet til Maribo, men man har stadig garageanlæg ved Emil Årestrupsgade under navnet NNC.

På Rørbæksiden blev kajen fortsat brugt af sukkerfabrikken til losning af roer og udskibning af melasse og sukker, men også kalksten kom ind over denne kaj. Der blev endvidere ved denne kaj bygget en stor blå melassesilo.



Skonnert i havnen i 1930erne.

Maskinhandler Karl Mertz havde i 1919 startet sin virksomhed i Brogade, der hvor Saxkjøbing Avis senere kom til at ligge. Firmaet erhvervede allerede i 1920erne en række ejendomme først på Orebyvej og flyttede maskinhandlen derover. Store udvidelser af værkstederne og opførelser af lagerhaller kom til i de følgende år, indtil man i 1977 begyndte at flytte dele af virksomheden til Stenstrupvej. I 1998 solgte man de resterende bygninger og grunden til Kommunen.

Ved Lillemark lå Sakskøbing Savværk og Lyngbæks Trælasthandel, som i 1927 startede efter at A/S Frits Rasmussen og Co. var gået konkurs. Både Savværket og Trælasten benyttede havnen.

Lyngbæks trælade brændte i øvrigt i 1934 ved en påsat brand, i 2011 blev den igen flammernes bytte efter et lynnedslag.

Småskibsfarten satte stadig sit præg på havnen med transport af korn, sukker, træ, vejmaterialer og olie.

Midt i 1930'erne blev der på begge sider af fjorden udført en kystsikring i form af faskiner. På Sakskøbing siden blev faskinerne udført helt ud til Maltrup Vænge samtidig med at Fjordstien blev etableret. For enden af den kom en ny badeanstalt til at ligge.

I slutningen af 1960'erne flyttede smedemester Walther Poulsen sin produktion til havnen på Rørbæk siden og begyndte at bygge skibe.



Inger af Hobro i havnen ved Qvades anlæg.

Begyndelsen til enden som erhvervshavn 1980 -2000

Fra begyndelsen af denne periode faldt anløbet af skibe fra da det var højest i 1960'erne på ca. 250 til under 100 om året i 1980'erne. Transporterne blev overtaget af lastbilerne.

Større forbedringer af havnen var der ikke foretaget siden 1920'erne, men havnebroen blev udskiftet i 1979 med en ny bro, betalt af Storstrøms Amt, i forbindelse med at Sakskøbing Kommune overtog amtsvejene inden for byområdet.

Både savværket og trælasthandlen på Emil Årestrupsgade lukkede i 1980'erne og i en kortere periode kom der i de tomme bygninger en produktion af glasfiberlystbåde i gang. I trælasten var det Bandholm Boat og i savværket var det Ny-Boat der blev etableret.

På arealerne på "Mosen" vest for Roklubben, hvor asfaltfabrikken havde haft deres garager og lagerplads, blev der i 1980'erne bygget et halmfyret fjervarmeværk og i 1990'erne et fabriksanlæg for et firma der handlede med tarme. Disse gav dog ikke yderlig beskæftigelse til havnen.

I løbet af 1990'erne ebbede erhvervslivet ud på havnearealerne med lukning af oliedepotet og korn- og foderstofhandlen. Asfaltproduktionen blev flyttet til Maribo og firmaet Karl Mertz flyttede også gradvis virksomheden til Stenstrupvej.

Omkring juletid 1990 kom så den triste meddelelse, at Sukkerfabrikken ville have sin sidste kampagne i 1991. Med lukning af skibsværftet i 1995 sluttede havnen sin tid som erhvervshavn.

Forureningen af havnen og fjorden og bekæmpelsen

Af en avisartikel fra august 1895 fremgår det, at man har skovlet i tonsvis af døde aborrer, som gav en ulidelig stank op af åen og fjorden, i byområdet. Det er således ikke kun i nyere tid man har kendt til iltsvind og forurening af havnen og fjorden.

Gennem mange generationer har borgerne i Sakskøbing byområde, men også indbyggerne i åens opland ledt næsten udrenset spildevand til åen, havnen og den inderste del af fjorden.

Sakskøbing Sukkerfabrik har også ledt store mængder slam og næringsstoffer til havnen og fjorden med skyllevandet. Skyllevandet fra Sukkerfabrikkens roevask, som blev pumpet til fabrikken fra havnen med indtag ved havnebroen, blev ledt tilbage til åen og havnen sammen med en del af roerne. De tungere dele bundfældede sig i havnen og fjorden på grund af tidevandet, og var ved nedbrydningen med til at give iltsvind. Det betød at fiskerne i kampagnen måtte rykke deres ruser længere og længere ud i fjorden, da ålene i takt med iltsvindet flyttede sig ud efter.

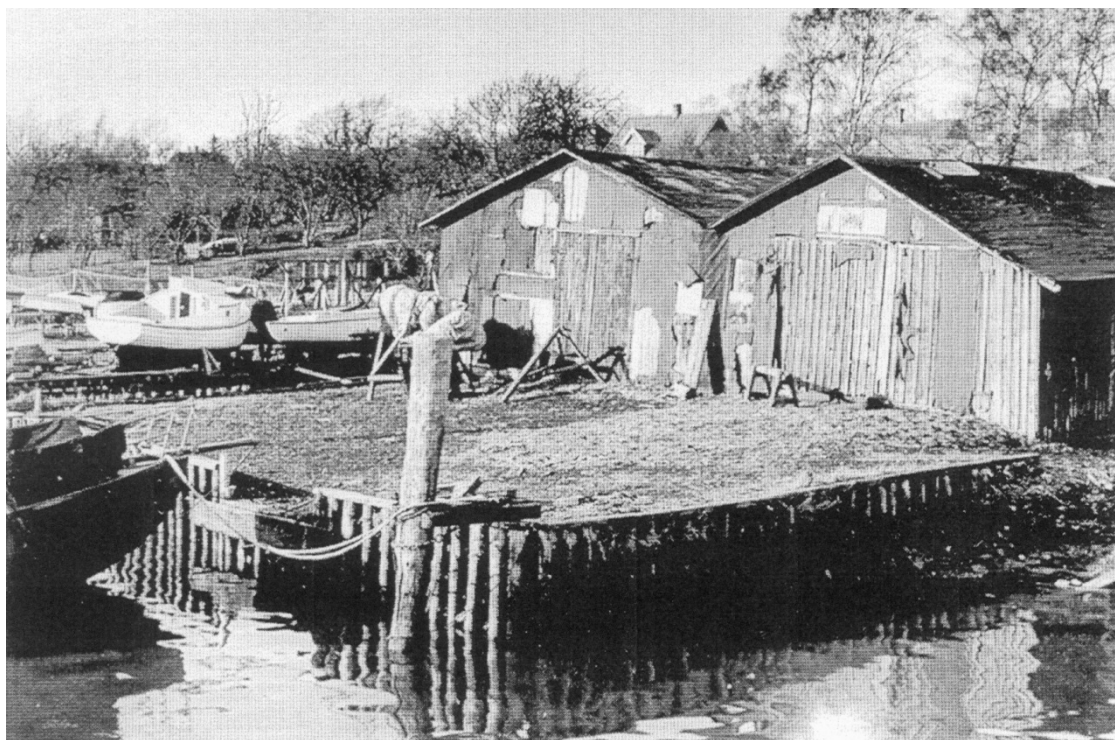
Forureningen betød også, at kommunen i 1970, efter påbud fra kreds-lægen, måtte lukke badeanstalten ved Maltrupvænge efter ca. 35 års virke.

Det der har bevirket, at der i dag er sket en væsentlig forbedring af vandkvaliteten så man kan fange både salt- og ferskvandsfisk inde i selve havnen er følgende:

Skyllevandet fra sukkerfabrikken blev i 1966 ført til Kaløgrå, i perioden 1972 -1977 blev der udført opsamlende spildevandsledninger, som førte spildevandet til et nyt renseanlæg ved Hunseby Strand, en kraftig gæring af slammet i åen og havnen i de varme somre i 1977- 79 og endelig oprensningen af slam i 1985 ved et polsk oprensningsfartøj. Olieforureninger slap havnen heller ikke for. Den største og værste var den der fandt sted i sommeren 1975, da Sukkerfabrikken ved et uheld kom til at lukke 6 tons svær olie ud i åen og havnen. Også asfaltfabrikken og særligt oliedepotet har gennem tiderne ved spild og utætte tanke ført en hel del lettere olier til havnen. Men også utætte tanke for fyringsolier så langt ude som Slemminge har ført til forurening af åen og havnen.

Skibsværfterne ved Sakskøbing Havn

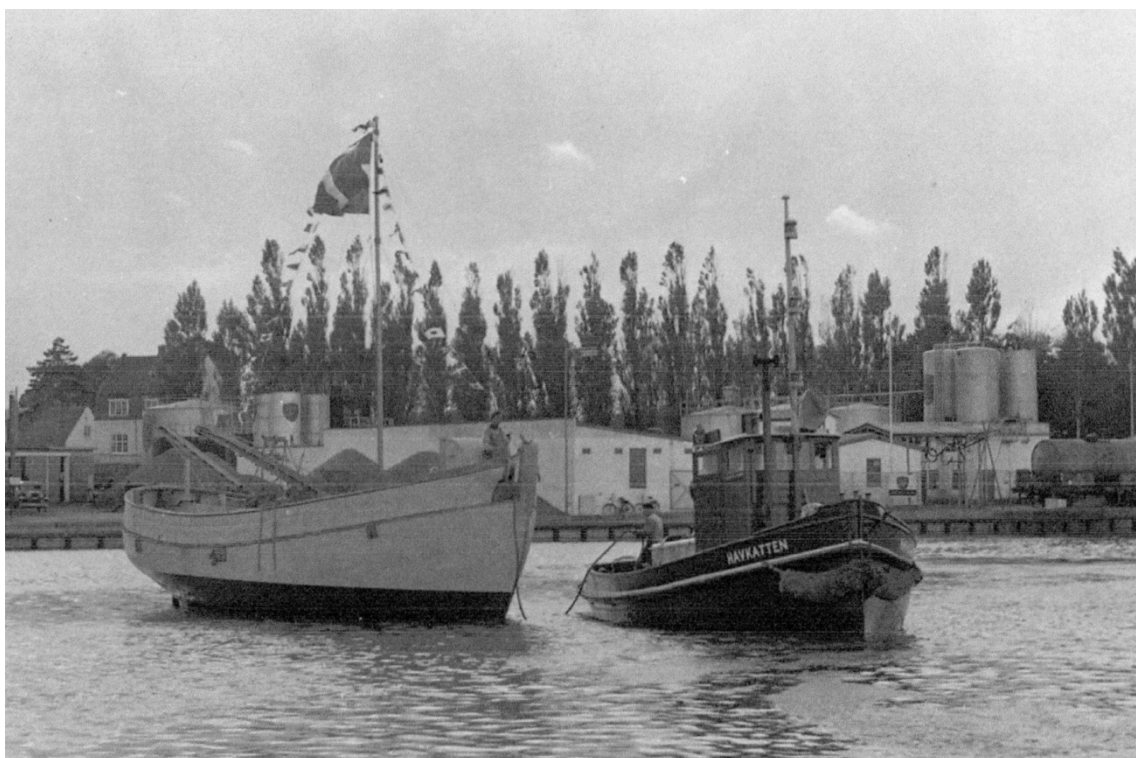
De første skibsbyggere ved Sakskøbing Å og Fjord har formentlig været stenalderfolket. De mange oldtidsfund på markerne langs fjorden, fiskekasser i fjorden og gravhøjene langs åen i Holmeskoven og i Flintinge Byskov tyder på, at der dengang har været stor aktivitet i området.



Træskibsværftet på Rørbæk siden.

Om der har boet vikinger ved Sakskøbing Fjord og om de har bygget skibe der, melder historien intet om. Men i 1858 lå der ved havnen et driftigt skibsværft på Sakskøbing siden, der hvor roklubben senere kom til at ligge. Af en artikel i Lollandsposten fra 8. maj 1858 fremgår det, at der den dag løb et komplet tiltaklet skib af stablen. Det kunne tros det smalle og flade løb sejle til Oreby. Skibsværftet lå på Sakskøbing siden der, hvor roklubben ligger i dag, i perioden 1830 – 1922 indtil det gik konkurs og måtte lukke. Som nævnt tidligere har der på dette værft været bygget mange af de såkaldte ”Jagter” og et af de sidste har formentlig været skonnerten ”Elisabeth”.

Efter lukningen af skibsværftet på Sakskøbing siden startede man kort tid efter i 1923 et nyt på Rørbæk siden, som fungerede frem til 1968. Man brugte den gamle bygning, hvori der havde været roklub, men ellers foregik det meste udendørs. Her blev der gennem tiderne bygget store fiskekuttere. I 1950erne var det de såkaldte 15 tons kuttere og senere 20 tons kuttere, der blev bygget. De blev solgt til fiskere i hele landet herunder Bornholm og endda Grønland. Det blev til 1 til 2 kuttere om året. Da markedet for fiskekuttere svandt ind, gik skibsbygger Ejvind Olesen i årene inden lukningen i 1968 over til at bygge mindre fiskejoller.



Havkatten med nybygget fiskekutter fra træskibsværftet midt i 50erne.

En driftig smedemester Walther Poulsen overtog i slutningen af 1960'erne en eksisterende smedevirksomhed, som havde værksted bag Søndergade under navnet Sakskøbing Maskinfabrik. Her blev der bl.a. fremstillet reservedele til stenfiskerskibe, som blev fragtet til havnen for montering.

I maj 1969 var tiden blevet moden til en udvidelse af virksomheden og det skete ved Havnen på arealerne hvor Ejvind Olsens træskibsværft havde ligget. Bygningen for træskibsværftet blev revet ned og den første "lille" hal til et stålskibsværft blev bygget. Firmaet fik herefter navnet Sakskøbing Maskinfabrik og Skibsværft. Den første nybygning her blev færgen Hjarnøsund og i løbet af 1970'erne var det især fisketrawlere der blev bygget, men også marinehjemmeværnsfartøjer blev bygget i denne periode. Det blev til 2 til 3 nybygninger om året.



Nybygning nr. 1 færgen Hjarnøsund, byggeår 1968.

De byggede skibes størrelse blev forøget og det medførte at den "lille" hal blev forlænget og i 1971 blev den store hal med cementgulv opført. Virksomheden havde vokseværk og der var hele tiden brug for nybygninger for maskinværksted og spise-

og baderum. Der blev også bygget et snedkerværksted, som dog kun kom til at virke i kort tid på grund af for stort ”svind”.

Da markedet for trawlere svandt ind, gik man i slutningen af 1970erne over til at bygge coastere på de såkaldte anparter. Coasterne havde en længde som krævede en tørdok. Den kom til i 1978 og blev forlænget i 1990. I perioden 1978 – 1993 blev der bygget 20 skibe, heraf en slæbebåd resten var coastere.

Da Walther Poulsen døde i februar 1979 overtog skibsteknikker Asger Kruse ledelsen. Kendetegnet for virksomheden var en begrænset administration med en kontordame og en værkfører. Da man i 1980erne kørte for fuld kraft med bygning af 2 coastere om året var der ca. 70 ansatte.

Da reglerne for anparter blev ændret og helt faldt bort, blev den sidste coaster Marianne Danica søsat i september 1993 og hermed var en storhedstid for byggeri af stålskibe i Sakskøbing slut.

Bygningerne til skibsværftet blev revet ned og flydedokken blev fyldt op i begyndelsen af det nye årtusinde. Nedrivningen af bygningerne på det kommunale lejede areal blev afsluttet i sommeren 2004. Størstedelen af arealet, hvor skibsværftet havde ligget, blev købt af Sakskøbing Boligselskab til brug for opførelse af de ca. 60 boliger hørende til afdelingen Toldboderne.



Nybygning nr. 44 Marianne Danica, byggeår 1992/1993.

I begyndelsen af 1980'erne blev der etableret hele tre nye bådewærfter på Emil Årestrupsgade der af glasfiber støbte sejl- og motorbåde. Bandholm-Boat indrettede støbe- og monteringshaller i laden fra den nedlagte trælasthandel. Her blev der produceret flere størrelser af den populære motorsejler. Ny-Boat slog sig ned i bygninger fra det nedlagte savværk og producerede også motorsejlere. Bådebygger Egon Bredgaard, som startede et bådewærft i Nysted i 1960, opførte en ny støbe- og monteringshal i 1982 i Sakskøbing ved siden af den gamle brandstation, som han også lejede. Bredgaard producerede fiskerbåde fra 17 til 50 fod. De blev solgt til fiskere i hele landet, men også til det øvrige Norden og Tyskland. De to først nævnte værfter lukkede i begyndelsen af 1990'erne og den eneste egentlige produktionsvirksomhed på havnen i dag er Bredgaards Bådebyggeri.



Havnen med roklubhuset og husbådene, foto 2011.

Fritidslivet i havnen og fjorden

Vand har altid tiltrukket os mennesker og åen, havnen og fjorden har gennem tiderne i sommerhalvåret været brugt af byen børn og unge til badning. Tilbage i 1800tallet blev der badet ved havnebroen og det sidste stykke af åen.

Samtidig med at roklubben i 1922 byggede deres klubhus på Sakskøbing siden blev der etableret badeanstalt ved siden af.

Flytningen af badeanstalten til Maltrupvænge fandt sted i 1934 samtidig med at Fjordstien blev etableret.

Som den første egentlige sportsforening i byen startede man i 1905 Saxkjøbing Roklub med klubhus på Rørbæk siden. I 1922 flyttede klubben over på Sakskøbing siden, hvor man byggede det store gule klubhus af træ. Det stod der frem til september 2004, hvor en påsat brand totalskade det.

Det nye klubhus for roklubben blev taget i brug i 2008.

En sejlkлуб blev stiftet i 1958 med pladser ved broanlægget ved Roklubben og ved faskinerne. I slutningen af 1990'erne blev en egentlig lystbådehavn etableret ved Maltrupvænge med plads til ca. 70 både og i 2011 så en ny motor- og sejlkлуб dagens lys med pladser ud for Toldboderne. Denne klub forsøgte i 2012 at få tilladelse til at bygge klubhus ved det lille gule havnehus, men endte med at købe Omø færgen i foråret 2013.

Service og handelsvirksomheder i Havneområdet

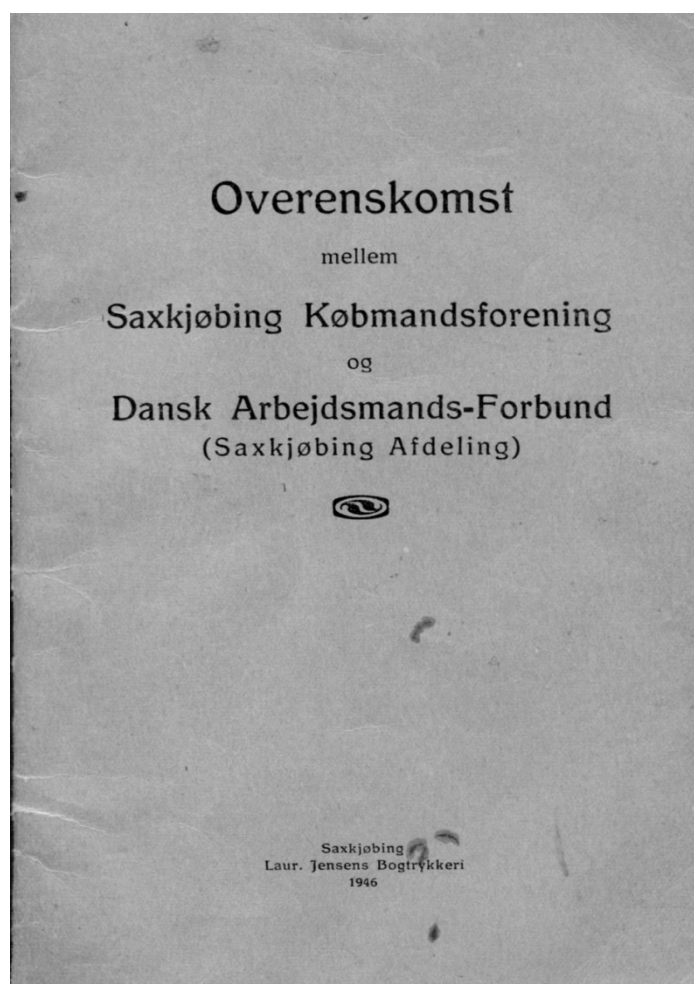


Luftfoto af havnen i 1940'erne.

For at en havn kan fungere optimalt kræver det en del hjælpe-, erhvervs- og servicevirksomheder.

Jeg har i afsnittet om havnen fra 1910 – 1920 nævnt starten på lodsvirksomhed, antagelse af en havnefoged og bygning af et toldkammer.

Den oprindelige Toldbod blev bygget i 1917 i en etage 1. salen kom til i slutningen af 1930'erne til brug som tjenestebolig for toldforvalteren. Helt frem til 1967 fungerede den som arbejdsplads for en toldforvalter, toldassistenter og toldbetjente. Toldstedet blev det første af en række offentlige institutioner der lukkede i Sakskøbing som i de øvrige mindre købstæder. I 1970'erne blev politimesterembedet, arresten og dommerkontoret overført til Nykøbing. Posthuset med postmester og Stationen med stationsforstander ophørte i begyndelsen af 1990'erne.



Overenskomstbog for havnearbejdere 1946.

Det private lodseri, som primært dækkede Smålandsfarvandet med 2 lodser fortsatte frem til slutningen af 1990'erne.

Skibsmægler Holger Kristiansen startede tilbage i 1919 sin virksomhed på havnen i Sakskøbing og firmaet havde kontor i den lille træbygning ved havnebroen.

Mæglerkontoret flyttede senere over i Toldboden, da toldstedet i slutningen af 1960'erne blev nedlagt. Holger Kristensens søn Erik Kristensen overtog mæglerforretningen. Han blev også skibsreder, idet han erhvervede 2 mindre skibe, hvoraf det ene bl.a. sejlede melasse fra Sakskøbing til Aalborg.

Udover de mange fastansatte i virksomhederne på havnen var der også en stab af havnearbejdere, der blev antaget, når de anløbne skibe skulle losse og laste. Det hørte med til mæglerens arbejdsopgaver at skaffe denne arbejdskraft. Det foregik ved at havnearbejderne, som mødte op om morgenen ved det lille gule havnehus på Rørbæk kajen, blev antaget for kortere eller længere tid. Losningen af prammene med roer foregik med den faste kran på kajen, men også med et par mand i lasten for at lempe roerne ud af siderne, hvor kranen ikke kunne nå. Losning af skibene med brædder og tømmer til Trælasthandlen kunne tage op til en uge, for det foregik for det meste ved håndkraft. Man havde også en kommunal mobilkran der for det meste arbejdede på Sakskøbing siden.

Der var i perioden frem til 1970 ca. 20 havnearbejdere. Aflønningen skete tilbage i 1940'erne og frem til 1960'erne efter en "Overenskomst mellem Saxkjøbing Købmandsforening og Danske Arbejdsmands-Forbund". I 1970'erne og fremefter var der væsentlig færre havnearbejdere og de blev mere eller mindre fastansatte.

Til en havn hører også en skibshandel. Den lå i købmand Engbergs ejendom "Engbergsgården" på hjørnet af Brogade og Havnegade. Den gamle Engbergsgård blev revet ned i 1937 for at give plads til Brogades udvidelse.

Besætninger på de mange skibe der anløb havnen havde heller ikke langt til slagter og bager, idet en slagterforretning lå der, hvor firmaet A/S Skotte i dag har udstilling af trailere. Et bageri lå på hjørnet af Nykøbingvej og Orebyvej.

Det nærmeste værtshus var hotel "Du Nord" i Brogade drevet af Villy Knudsen i det daglige kaldt "Villy Du Nord".

Planlægning af havneområdet og havnens renovering og omdannelse til fritidshavn 2004-2006

Som nævnt tidligere kom havnen naturligt til at ligge inde ved overgangen fra åen til fjorden.

Havnens erhvervsarealer blev udlagt på begge sider af inderfjorden, idet Sakskøbing bykommune opkøbte størstedelen af jorderne og lejede dem ud.

En egentlig planlægning fandt først sted i begyndelse af 1960'erne, hvor man i Bygningsvedtægterne for både Sakskøbing Bykommune og Landsognes Kommune "Rørbæk" udlagde arealerne ved havnen til erhverv.

Efter kommunesammenlægningen i 1970 blev en ny samlet bygningsvedtægt udarbejdet i 1972, som udover havnearealerne også tog arealerne ved Emil Aarestrupgade med Savværk og Tømmerhandel med i erhvervsområdet.

Den første kommuneplan for storkommunen blev godkendt i 1984 og den udlagde et stort samlet erhvervsområde E4 ved Havnen. En bindende lokalplan nr. 15 fra 1985 blev erstattet af lokalplan nr. 60 fra 1999 der udlagde et nyt større erhvervsareal på "Mosen" vest for Roklubben.



Foto af Toldboderne 2013, foto ATP.

Med de nævnte virksomhedslukninger i 1990'erne som baggrund, besluttede Byrådet i efteråret 1997, at nedlægge havnen som erhvervshavn og vedtog samtidig, at man ville udbygge den som en fritidshavn og med landarealer til boligområder.

Der blev i forbindelse med Kommuneplan revisionen i 1998 udarbejdet nye rammebestemmelser for havnearealerne opdelt i 5 områder.

For boligområdet Toldboderne NØ for havnen blev der i december 2002 godkendt en lokalplan nr. 68. Den kom til at danne plangrundlaget for opførelsen af 60 boligselskabs boliger i perioden 2002 – 2006.

For selve havnen og kajarealerne er det lokalplan nr. 77 vedtaget i maj 2005 der er gældende. Den åbner mulighed for husbåde og ”multihus” ved roklubben, men den har også været plangrundlag for den store ombygning af havnen til fritidshavn i perioden oktober 2005 til maj 2007.

Projekteringen af ombygningen begyndte allerede i 2004, hvor firmaerne A-plan og Piil Landskabsarkitekt blev antaget af kommunen. I første omgang til at udarbejde projekter for ansøgning af EU midler.



Havnen 2013, foto ATP.

Detailprojekteringen blev herefter udarbejdet af ingeniørfirmaet Carl Bro A/S i samarbejde med Piil Landskabsarkitekt. Arbejdet omfattede ombygningen af hele kajarealet og strakte sig fra Roklubben helt ind til og med havnebroen og på Rørbæksiden helt ud til der, hvor skibsværftets tørdok havde ligget.

Anlægsarbejdet fik en uforudset ekstra udfordring, idet der den 1. november 2006 og igen 19. januar 2007 var et helt usædvanligt højvande i havnen – så højt som aldrig tidligere bortset fra stormfloden i 1872. Vandstanden var ca. 1,90 m over daglig vande og da der samtidig var kraftig blæst med bølger, led en del af det igangværende anlægsarbejde skade.

Et planlagt Multihus ved Roklubben var oprindelig med i projektet, men måtte droppes på grund af økonomien. Arealerne, der hvor oliedepotet havde ligget, blev udlagt til service areal for husbådene, vinteropbevaringsplads for lystbåde og i sommerhalvåret også som cirkusplads.

Projektet med havnens ombygning var beregnet til at ville koste ca. 16 mill. kroner, men det kom på grund af uforudsete udgifter til at koste ca. 22 mill. kroner. Heraf gav EU et tilskud på 6 mill. kroner og Indenrigsministeriet gav 4 mill. kroner. Resten måtte betales af kommunekassen.

Indvielsen fandt først sted i foråret 2008.

Kildemateriale:

”Forundersøgelser til Kommuneplan 1982 for Sakskøbing Kommune” 1982. Rev. 1992.

”Den lille by vokser” Palle Brandt. Udgivet i 2001.

”Sakskøbing Kommune 1970-2006”. Steen Balle. Udgivet i 2006.

”Sakskøbing i 1000 år” ”Forskergruppen ”Støvmiderne”. Udgivet i 2012.

”Saxkjøbing Roklub i 100 år” af Ulla Petersen. Udgivet 2005.

”Erindringer om firmaet Karl Mertz” af Knud Mertz 1999.

”Aktieselskabet C. A. Qvades årsbog 1843 – 1943” Siderne 149 – 168.

”Artikel i Erhvervsrådets blad for Lolland - Falster” November 2007.

Kontaktpersoner:

Ejvind Olsen, Orebyvej 191 vedr. Træbådeværftet på Rørbæksiden.

Asger Kruse, Orebyvej 43, vedr. Sakskøbing Maskinfabrik og Skibsværft.

Per Kristiansen, Orebyvej 79, vedr. Holger Kristensens mæglervirksomhed.

Torsten Edvardsen Orebyvej 59 vedr. BP oliedepot.

Ole Lauritzen. Rosengården 52 vedr. Dammanns asfaltfabrik.