

Foretræde for Folketingets Kulturdvalg
Onsdag den 4. december 2024.



BORNHOLMS
KULTURHAVNE



BORNHOLMS
REGIONSKOMMUNE

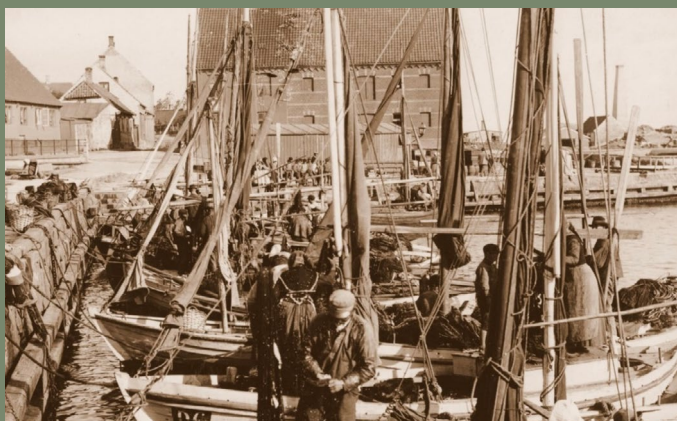
Bornholms kommunale granithavne

Et stykke kulturhistorie med et fremadskridende
forfald - og et kæmpe udviklingspotentiale

NOVEMBER 2024



Allinge havn efter stormflodskatastrofen i 1872. Den danske stat hjalp Allinge-Sandvig Kommune med genopbygningen.



Livet på Allinge havn en sommermorgen i 1910, hvor fiskerne er kommet ind med fangsten.

BORNHOLMS REGIONSKOMMUNE

Snorrebakken 66
3700 Rønne
www.brk.dk

Kommunaldirektør
Sine Sunesen
Mobil 2115 1504
Email: Sine.Sunesen@brk.dk

Centerchef for trafik, ejendomme og drift
Bjarne Sjelle Freund-Poulsen
Mobil: 3018 1622
Email: bjarne.freund-poulsen@brk.dk

BY&LANDSKAB

CVR 4009 2749

Nytorv 9 - 1450 København K
Axeltorv 3 - 4900 Nakskov
Bülowsgade 61 - 8000 Aarhus C

Phone: +45 5137 6980
Email: pr@byoglandskab.dk



Forord

De Kommunale Bornholmske Granithavne har det ikke godt. Der er et fremadskridende forfald, og det stigende vedligeholdelsefferslæb kan ikke finansieres af de forholdsvis små indtægter som havnene oppebærer. Derfor er granithavnenes særlige kulturarv i risiko for at gå tabt for eftertiden. Bornholms Regionskommune har et stærkt ønske om at passe godt på denne kulturarv. Det betyder meget for bornholmerne, øens mange gæster og erhvervsudviklingen i de kommende år, hvor havnene indgår i nye sammenhænge med nye funktioner.

Bornholms Regionskommune er imidlertid kraftigt økonomisk udfordret med et faldende befolkningstal, færre erhvervsaktive og en stigende gennemsnitsalder med alle de udfordringer dette indebærer i den offentlige velfærd. Derfor beder kommunen om en hjælpende økonomisk håndsrækning fra staten. Det vil koste 165 mio kr over en periode på 10 år at indhente granithavnenes vedligeholdelsefferslæb. Det er specialistviden at arbejde med granithavne. Derfor skal arbejdet fordeles over flere år for at sikre en høj kvalitet, der gør havnene langtidsholdbare.

I denne rapport er der samlet et overblik over de kommunale havne, og en beskrivelse af deres kulturhistorie og udviklingspotentiale.



Jakob Trøst

Borgmester

Bornholms Regionskommune



*Det er svære
granitkonstruktioner som blev
bygget i Allinge i 1911 - 1915.*

Investeringsoversigt

Bornholms Regionskommune gennemgår løbende de kommunale havnes tilstand og sikkerhed. I gennem de sidste måneder er der udarbejdet et samlet overblik over de nødvendige investeringer, der skal til for at fastholde granithavnenes funktion, sikkerhed og arkitektur. Tallene omfatter alene den nødvendige opretning for at fastholde granithavnene, således som de i sin tid er skabt. Der er ikke medregnet omkostninger/investeringer til forbedring af havnenes opholdsarealer og/eller anvendelse. Havnene er oplyst i prioriteret rækkefølge:

	mio.kr.
1 Gudhjem	27
2 Nørresand	20
3 Allinge	18
4 Svaneke	35
5 Sandvig	8
6 Nørrekås	18
7 Bølshavn	2
8 Hammerhavn	7
9 Hasle	9
10 Tejn	15
Alle havne	165





Granithavnene er kulturskatte af national betydning

Bornholms kulturhistorie er uløseligt knyttet sammen med det omgivende hav. Havet har til alle tider været en væsentlig del af grundlaget for menneskets opretholdelse af liv på Bornholm. I stenalderen skete bosætningen ved kysten eller hvor det var muligt i nærheden af å munding for optimalt at kunne fiske og gå på jagt. Igennem jernalderen og vikingetiden fik Bornholm stigende betydning på en vigtig handelsvej fra Vesteuropa og østpå. Gennem handel blev Bornholm også et kulturelt knudepunkt, hvor ideer, teknologier og kulturelle påvirkninger fra andre civilisationer blev udvekslet. Dette gjorde øen til et dynamisk sted med kontakt til vikingesamfund og senere hansestæderne. I oldtiden var det vigtigt at kontrollere de vigtigste handelsruter, og Bornholms naturlige havne og kyststrækninger havde derfor også en forsvarsmæssig betydning. Øens høje klippeformationer og let tilgængelige bugter gav mulighed for at kontrollere skibstrafik og overvåge farvandet. Der er fundet spor af tidligere skanse- og forsvarsanlæg på Bornholm som indikerer, at øens havneområder spillede en rolle i at beskytte samfundet mod angreb.

Fiskeri var også en vigtig del af øens fødevarerforsyning i oldtiden og kystområderne fungerede som naturlige havne, hvor fiskerne kunne lægge til og opbevare deres fangst. Fisk, og især sild, var en værdifuld handelsvare, der blev eksporteret til andre regioner. Derfor udviklede havnene sig, og kom også til at fungere som samlingspunkter for de lokale samfund. Her blev der ikke kun handlet med fisk, men også med andre varer og det var stedet, hvor information, nyheder og skikke blev udvekslet.



Hammerhavnen havde tidligere mange arbejdspladser omkring granitten som råstof. Havnen består af store mængder granit.



■ Siden etableringen af granithavnene er de løbende blevet vedligeholdt frem til midten af 1980'erne, hvori fiskeriet brød sammen og havnene mistede deres indtægter. Derfor er der et vedligeholdelsesefferslæb i disse år, som risikerer at skabe uerstattelige tab.

Havne og kystområder på Bornholm kan ligeledes have haft væsentlig rituel og religiøs betydning. Det er fundet flere arkæologiske spor som indikerer, at kystområderne blev brugt til kultsteder i forbindelse med søfart, hvor ofringer til havets guder muligvis blev foretaget for at sikre held og lykke på rejser på havet. Flere af de runesten, der er fundet på Bornholm, er opstillet nær kysten, og indikerer, at disse steder havde en symbolsk eller rituel betydning for de tidlige bosatte.

Bornholm havde adgang til skov og træmaterialer, som kunne bruges til skibs- og bådbygning. Disse skibe blev brugt både til fiskeri og handel, og havneområderne blev stederne, hvor skibe blev repareret og vedligeholdt. Bornholmerne udviklede avancerede søfartskompetencer, hvilket gjorde dem til dygtige søfolk, navigatører og handlende i Østersøområdet. Øens maritime traditioner begyndte allerede i oldtiden og fortsatte i mange århundreder frem. Der er fundet romerske mønter og artefakter på Bornholm, hvilket tyder på at øen havde kontakt med det romerske imperium via handelsruter. Bornholms havne spillede en vigtig rolle i at muliggøre denne kontakt og var et knudepunkt for udveksling af varer og kultur. Øens havne gjorde det muligt for Bornholm, at have kontakt både med Skandinavien i nord og de centraleuropæiske civilisationer i syd. Denne geografiske position gjorde øen til et mødested for forskellige kulturer og påvirkninger.



De to granithavne i Gudhjem er sprængt ind i klipperne sydøst og nordvest i byen.

HAVNENE VAR VITALE FOR UDVIKLINGEN AF LEVEDYGTIGE KYSTBYER

Havnene på Bornholm var livsnerven i øens tidlige erhvervsudvikling. Herfra drog fiskerne ud på havet i deres både for at fange dagens fisk, som derefter blev bragt i land, solgt eller byttet. Familier var afhængige af denne indtægt for at overleve. Fiskeriet skabte ikke blot økonomisk stabilitet, men også stærke fællesskaber. Fiskerne, deres familier og resten af lokalsamfundene samledes ved havnen for at følge med i dagens fangst og livet omkring vandet. Havnene var således også sociale samlingspunkter. Det var her, man mødtes for at dele nyheder, oplevelser og opretholde de tætte bånd som definerede de bornholmske kystsamfund. Med havnenes liv kom en følelse af identitet og tilhørsforhold. Det var et sted hvor både unge og gamle fandt sig selv som en del af en større fælles historie og kultur.

I dag er det vigtigt for Bornholm at bevare denne historiske arv, da havnene fortsat repræsenterer en vital del af Bornholms kultur og historie. De minder om en tid, hvor livet var nært knyttet til havnen og naturen og hvor fællesskaberne havde en central rolle. Havnenes forfald vil derfor ikke blot være et fysisk tab, men også et historisk og kulturelt tab for fremtidige generationer. At bibeholde og vedligeholde havnene er derfor ikke kun vigtigt for at ære fortiden, men også for at sikre, at Bornholms rige maritime traditioner kan leve videre, at havnene fortsat kan være et mødested for lokalsamfundet med nye funktioner, kilde til stolthed, samlingssted for borgerne og attraktioner for turisterne.



Kystbyerne på Bornholm skylder granithavnene deres placering, rigdom og eksistens - og fremtræder derfor som autentiske og helstøbte miljøer.



Et nærmest uoverstigeligt renoveringsprojekt

Bornholm er én kommune med en befolkning på 39.000 indbyggere. Hver fiskerby langs kysten har sin egen havn, og Bornholms Regionskommune har de største og vigtigste - i alt 10 kommunale havne der alle er med til at understrege det unikke ved Bornholm. Der er en stærk lokal identitet og sammenhængskraft på Bornholm, men øen står også over for nogle demografiske udfordringer, som har stor betydning for den fremtidige udvikling og bæredygtighed. Disse udfordringer er fælles for mange kommuner i provinsen, men er på Bornholm ekstra udfordret og påvirket på grund af øens geografiske isolation. Befolkningen på Bornholm er aldrende og fraflytning af yngre borgere medfører en reduktion i antallet af skatteydere, hvilket direkte påvirker de kommunale skatteindtægter. Når færre mennesker i den arbejdsdygtige alder bor på øen, falder det samlede skattegrundlag, hvilket begrænser midlerne til både at finansiere offentlige velfærdsydelser, anlægsopgaver og investeringer.

Det er derfor en stor og nærmest uoverstigelig økonomisk udfordring for én ø og én kommune at vedligeholde og genoprette 10 havne, hvor der ikke længere er havneindtægter der står mål med havnenes løbende vedligeholdelse med omkostningstunge poster. Anløbsbroer, moler og kajanlæg skal vedligeholdes for at sikre en god stand, der er sikkerhedsmæssigt forsvarlig og funktionel. Havnene er ældre granithavne der kræver en langt større og mere omfattende løbende vedligeholdelse set i forhold til vedligeholdelse af nyere havne. Derfor er granithavnene mere omkostningstunge at holde funktionsdygtige.

Stormfloden i oktober 2023 rasede med sin kraft på Bornholm og medførte store ødelæggelser af havneanlæggende på den nord- og østlige side af Bornholm. Der er søgt stormflods puljer til genopbygning, men her er Bornholm igen udfordret på antallet af havne. Det var ikke kun en havn der blev ramt af stormflodens ødelæggelser, men fem kommunale havne på den nord- og østlige side fik massive ødelæggelser af anløbsbroer, moler og kajanlæg. Egenbetalingen for at få del i den nationale pulje er derfor også en ekstra økonomisk tung post og vil medføre at havnene ikke kan genopbygges og vedligeholdes i den takt det er påkrævet. Det kan i de kommende år betyde, at der sker en yderligere nedbrydning og skader på havnene.

Den løbende vedligeholdelse af de kommunale havne har igennem årene foregået over vandet, og der har ikke været fokus på levetidsforlængende vedligeholdelse under vandlinjen. Den løbende vedligeholdelse af havnene over vandlinjen, sker altså på et havnefundament under vand med formodet mangelfuld vedligeholdelse. Risikoen er derfor også, at den vedligeholdelse og istandsættelse der løbende foretages over vandet nedbrydes hurtigere og derfor kræver hyppigere vedligeholdelse.



Granitmolen på Svenskekajen i Allinge efter stormvejr. Stormen ødelagde bølgeskærmen og slyngede 27 tons granitmur i underhavnen.

Vedligeholdelsen kræver ikke kun en betydelig økonomisk investering. En renovering af de Bornholmske kommunale granithavne kræver også logistisk koordination og specialistviden på anlægsområdet. En viden der kan være svær at tiltrække til Bornholm, når opgaverne af økonomiske grunde udbydes som mindre anlægsprojekter, og ofte med en lang tidshorisont i forhold til hvornår næste anlægsprojekt kan udbydes.

Et økonomisk tilsagn på en omfattende strategisk renovering af de 10 kommunale havne, vil give Bornholms Regionskommune mulighed for at renovere de historiske granithavne over en tidshorisont, der kan sikre at den nødvendige specialviden er til stede og undgå yderligere nedbrydning og skader på havnene.



Granithavnenes nødvendighed og udviklingspotentiale

Engang havde havnene ensartede funktioner som livsnervener til omverdenen, basis for fiskeriet og nyhedscentral i kystbyerne. I dag er havnenes funktioner og potentialer meget forskellige. Gudhjem og Tejn er porten til Ertholmene - øgruppen, der er ejet af den danske stat og hører under Forsvarsministeriet. Vejen til fastlandet for de 90 beboere går via søvejen til Gudhjem og når vejforholdene er udfordrede til Tejn havn. Her er anløbsforholdene helt vitale for samfærdslen. Andre havne er også vitale for udviklingen på Bornholm - men med mange andre funktioner nu og i fremtiden.

HAVNENE I DEN FREMTIDIGE ERHVERVSUDVIKLING OG KLIMASATSNING

I dag er der en stigende interesse for at udnytte havet i nye sammenhænge. I tidligere tider var det fiskeriet - i fremtiden åbner havets ressourcer for nye erhvervsmuligheder - ikke mindst indenfor energiproduktion på havet. Der etableres nye virksomheder på de bornholmske havne, der er med til at skabe en dynamisk udvikling, både for havnens miljø og for hele øens økonomi. Disse virksomheder spænder fra små iværksættere til større virksomheder. De udnytter havnens strategiske placering og faciliteter til at opbygge nye aktiviteter. Der er en klar synergi mellem havnenes historiske rolle og de moderne erhverv, der nu blomstrer på havnene, det skaber både liv og udvikling på havnene.

Allinge havn er et eksempel på en helt ny funktion, som havde været helt utænkelig for 20 år siden, med sin centrale rolle som vært for Folkemødet, som er Danmarks største politiske festival. Under folkemødet bliver havnen forvandlet til et pulserende centrum, hvor politikere, organisationer, medier og borgere fra hele landet mødes for at debattere samfundets store og små spørgsmål. Havnen og dens omkringliggende områder bliver fyldt med telte, scener og pavilloner, hvor debatter, foredrag og workshops finder sted. Som vært for folkemødet bliver havnen et symbol på åbenhed og fællesskab, hvor både politikere og borgere får en platform for at diskutere landets fremtid. I princippet er der ikke mange af folkemødets funktioner som praktisk forudsætter tilstedeværelsen af en havn - og alligevel er havnen helt vital, da det er nærmest utænkeligt at Folkemødet kunne få den samme tyngde hvis der var placeret i praktiske rammer i et industrikvarter.

På Gudhjem havn afholdes det årlige gastronomiske event Sol Over Gudhjem, som er Danmarks største kokkekonkurrence. Eventet finder sted på havneområdet, der med sin beliggenhed og tætte forbindelse til Østersøen er en perfekt ramme for et arrangement, der hylder det bedste inden for dansk madkultur.

De to havne er således eksempler på hvordan kulturelle begivenheder er løftet op på den nationale scene. Arrangementerne kaster imidlertid ikke mange indtægter af sig til havnene.

HAVNENE I TURISMENS ØKONOMI



Havnen i Svaneke ligger midt i byen - og midt i havet.

Bornholm er et af Danmarks mest turismeintensive områder med stor indvirkning på samfundsøkonomien. Den seneste opgørelse viser at turisterne årligt lægger 1,8 mia kr på Bornholm. Den samlede værditilvækst er på 1,1 mia kr. med en samlet beskæftigelse på 1.900 personer. En stor del af den bornholmske turismeomsætning flyder imidlertid udenom kommunekassen og havner i finansministeriet i form af skatter, afgifter og moms. Bornholms Regionskommune er en af de kommuner i Danmark, hvor turismen har størst betydning - og ikke bare for Bornholm, men hele landet.

I denne økonomi spiller de bornholmske havne en helt vital rolle. De ligger idyllisk hvor kystbyerne er vokset op omkring havnene, og giver Bornholms gæster en autentisk oplevelse. Mange af havnebyerne fungerer som udgangspunkt for ture til populære naturoplevelser, bådture til Christiansø og langs kysten for at se Bornholm og klipperne fra vandsiden og udforske det skjulte Bornholm. Havnene er ligeledes placeret tæt ved naturskønne kystområder, der tiltrækker turister der er interesseret i fiskeri, dykning, kajakroning og andre vandaktiviteter. Havnene er også hjemsted for en række restauranter og røgerier hvor man kan smage på lokal mad - og ikke mindst den berømte røgede sild. På havnene udvikles der også markeder, hvor lokale fødevarer, kunsthåndværk og produkter handles.



TURISMEN BASERET PÅ HAVNENE

Antallet af gæstesejlere der besøger de kommunale havne er sammen med anløb af krydstogtgæster i en positiv udvikling. De udgør sammen med lejerne af faste bådpladser havnenes basisindtjening. Lokalområdernes og Bornholms økonomi er afhængig af, at dette marked forsat udvikler sig i en positiv retning. Her spiller havnenes vedligeholdelsesstand en vigtig rolle. Sikkerheden i havnene er sejlernes første prioritet og derfor også en helt afgørende faktor for, om havnen bliver valgt når sejlerne skal planlægge ferie eller krydstogtskibene deres rute og havneanløb. Anløbsbroer, moler og kajanlæg skal derfor også løbende vedligeholdes og genoprettes efter ødelæggelser efter storme, hvor store granit sten i indsejlingerne er midlertidigt afspærret. Til trods for at denne økonomi er vital, så står indtægterne på ingen måde i relation til behovet for finansiering af havnenes vedligeholdelseefterslæb.



I havnen i Svaneke kan man næsten forfølge til byen. Den smalle vej, der klemmer sig ind mellem Hotel Østersøen og havnen, var tidligere hovedlandevej - og fungerer i dag fint med biler, cyklister og havnens brugere.

Ny viden og kompetencer til Bornholm

Renoveringen af havnene kan skabe værdifuld læring både for øens udvikling, lokalsamfundet og om fremtidige infrastrukturelle opgaver. Det kan også styrke øens selvforståelse for hvordan der skal værnes om øens kulturelle historie.

BEVARELSE AF KULTURARV

Gennem renoveringsprocessen kan der opnås viden om opbygningen af de gamle granithavne, og hvordan man kan bevare og fremhæve historiske aspekter af havnene.

SAMARBEJDE OG LOKALT ENGAGEMENT

Gennem borgerinddragelse og dialog kan projektet vise betydningen af at inddrage lokalsamfundet i beslutningsprocesser og hvordan fællesskab og samarbejde kan skabe ejerskab der kan optimere det endelige resultat. Det kan give mulighed for at styrke den fællesskabsfølelse, der kan styrke sammenhængskraften mellem Bornholms Regionskommune, lokalsamfundet og havnemiljøerne.

TEKNISK OG PRAKTISK LÆRING

Der vil komme ny viden om materialevalg, hvilke kriterier der ligger til grund for disse valg og hvilke faktorer der kan have betydning for om valgene er bæredygtige og langsigtede. Der vil blive samlet viden og praktisk erfaring om håndtering af projekterne der påvirker infrastrukturen og den koordinering og planlægning der skal håndteres ved eksempelvis tømning af havnene for vand under udførelsen af anlægsopgaven. Den viden der opsamles i processen kan få helt afgørende betydning for hvordan den fremtidige vedligeholdelse kan udføres mere rentabelt.



Renovering af havneport på Allinge havn.



GENNEMGANG AF DE ENKELTE HAVNE



Gudhjem og Nørresand Havn

■
*Kokkekonkurrencen på
Gudhjem havn.*

Gudhjem og Nørresand havn er bygget af granitmoler og sprængt ind i klippen på hhv. øst og vestsiden af Sorteodde. Gudhjem havn klemmer sine havnebassiner ind for foden af byens stejle gader klods op af klippemassivet Åsbakken. Umiddelbart på den modsatte side af Sorteodde i læ af den nordlige dækmole på Røverskær ligger Nørresands enlige havnebassin i den nordvestlige udkant af Gudhjem by. Byen ligger dels på en klippeflade mellem havnene ved foden af klippemassivet Bokul, dels op af de stejle skrånninger.

Ved Gudhjem lå en meget rig bygd i oldtiden. Der er fundet større gravpladser fra jernalder og vikingetid.

Middelalderligt fiskerleje med Skt. Annæ Kapel nævnes i litteraturen 1547, som har haft købstadsstatus frem til 1665. Beboerne forpligtede sig i 1694 til at sikre overfart til Christiansø. I begyndelsen af 1700-tallet var Gudhjem Bornholms absolut største fiskerleje, med mange indvandrede fiskere fra Sverige. Den nuværende Gudhjem havn er anlagt i 1871-72 og udvidet til 3 bassiner i 1882-83. Bassinerne er sidst uddybet i 1935. Siden er der gennemført mindre ændringer ved udvidelse af indsejlingsmundingen og dermed ny kajfront på nordre anlægskaj i 1939 og istandsættelse af kajdækket samme sted i 1949. Nørresand er anlagt i 1900 og der er ikke sket større ændringer siden. Reparation af nordre molehoved er sket i 1920 og udvidelse af indsejling i 1925. Endvidere er nordre dækmole repareret for stormskader i 1943 og 1961. I 1978 er der fortaget en større reparation af molen.

Økonomisk behov: 47 mio. kr.



Man kan dårligt se, at Folkemødets epicenter er en havn - og dog er havnen en helt nødvendig del af Folkemødets DNA.

Allinge Havn

Allinge Havn er en kommunal havn beliggende beskyttet af naturlige skær i den sydlige del af tvillingebyen Allinge-Sandvig. Den består af to bassiner, der er sprængt ned i klippekysten, som lukkes mod havet af to brede, parallelforskudte granitbloksmoler. Havnen ligger inde i byen omgivet af bebyggelse.

I ældre beretninger omtales Allinge Havn dels i 1392, hvor det nævnes, at "tyske købmænd ligge ved Aland at fange salte sild efter gl. sædvane", dels i 1569, hvor Allinge og Sandvig nævnes som fiskerlejer. Endvidere beskrives Allinge i slutningen af middelalderen at have haft betydning som færgested til Sverige, da Hammershus slotsfærge var hjemmehørende i Allinge.

Det første større havneanlæg med 2 bassiner og havneport blev udført i 1856-1862. Havnen var i 1876-84 delvis lukket på grund af genopbygningen efter stormfloden i 1872. I 1914-19 blev inderhavnen udvidet og dækværkerne udbygget og forstærket. I 1976 overgik havnen til kommunalt eje, og i den forbindelse blev der bygget en østre bølgebryder, som imidlertid blev beskadiget i 1978. I 1979 blev kajerne omkring inderbassinet repareret efter stormskade.

Økonomisk behov: 18 mio. kr.



SVENSKEKAJEN

LANGEHAGE

MOLEHOVEDET

TURISTKONTOR

BASSIN 2

YDERHAVN

HAVNEPORT

BASSIN

FORBÅKE

HAVNEGADE

BAGBÅKE

NETTO

BRUGSEN

RØGERI

KIRKEPLADSEN



Havnen i Allinge er rammen om det årligt tilbagevendende folkemøde. Midt i havnen ligger skonnerten Johanne, der er landets ældste, og som hvert år fungerer som den maritime scene for debatter om Danmarks øer og udkanter.



Svaneke Havn

Svaneke havn ligger midt i Svaneke by i bugten mellem Sandkås Odde og Vagtboden, markeret henholdsvis med sandstensfyrtårnet og silderøgerierne. Havnefronten dannes af de for Svaneke karakteristiske flerlængede købmandsgårdsanlæg, der her er indrettet til hotel og restaurant. Svaneke er prisbelønnet for sin tidlige indsats for bevaring af den historiske bygningskultur, hvor samspillet imellem havn og by er en vigtig del af det særlige lokale DNA.

Havnens 3 bassiner er sprængt ind i klippeskærene og omgivet af murede kvaderstensmoler muret op på klippen.

Som fiskerleje omtales Svaneke i 1491. Kapellet omtales i 1669. Området syd for havnen var tæt bebygget fra oldtid til middelalder. Ved Hullehavn og Frennehavn syd for den nuværende, findes rester af fiskerboder. Alt tyder på, at Svaneke med sine gode naturhavne har været et betydningsfuldt centrum for skibsfart og handel i middelalderen. Skanser af nyere dato "dækker" havnens indsejling fra nord og syd. Den nuværende havn er påbegyndt i 1816 og udbygget til to bassiner i 1800-tallet. I årene 1874-77 blev havnen efter forfald genopbygget i sin nuværende udformning med 3 bassiner. I 1907 bygges bølgebryder nord for indsejlingen, og i 1912 blev mellembassinet udvidet. Dampskibskajen i mellembassinet blev yderligere forlænget samtidig med udvidelse af indsejlingsmundingen i 1939. Siden er der ikke sket udvidelser af havnen, men bedding og øst kaj i inder bassinet er ændret i 1960. Mindre reparationer på østre dækmole er foretaget i 1979.

Økonomisk behov: 35 mio. kr.

■
Svaneke er Danmarks østligste købstad. Ligesom Bornholms øvrige kystbyer er Svaneke vokset op omkring vandet og havnen. I dag er havnen uden nævneværdig havnerelateret erhvervmæssig betydning - ligesom Christiansøfarten ikke længere besejler byen. Havnen er imidlertid helt afgørende for Svaneke, som er prisbelønnet for sit bevaringsarbejde.



Det er kendetegnende for havnene på Bornholm, at der er unik natur i gang og cykelafstand fra kajkanten. Her ses en sejler turist, der har sin mountainbike med på dækket, og som tager turen rundt om Hammerknuden.

Sandvig Havn

Sandvig Havn ligger umiddelbart sydøst for Osandbugten i den nordlige del af Sandvig. Havnens to bassiner er sprængt ind i klippekysten. Molerne er oprindeligt opført i den klassiske konstruktion af stenfyldte tømmerkister med overbygning af rått tilhuggede klippeblokke. Den østlige og nordlige dækmole fremstår nu delvis i beton. Vestre indermole har bevaret sin oprindelige karakter.

Sandvig havn er et middelalderligt fiskerleje, først nævnt i kilder fra 1614, brugt som afløser for Sæne havn og Kragkås (ved Salomons Kapel). Således formodes lejet også at have været anløbssted for trafikken til Hammershus. Omkring havnen er der gjort fund fra stenalder, jernalder og tidligere middelalder. Endvidere findes en stor, velbevaret skanse vest for havnen.

Den nuværende havn blev påbegyndt i 1831 og blev fuldført i sin nuværende størrelse i 1863. Den østlige og nordlige mole er repareret mange gange og specielt molehovedet, som blev genopført i 1972, er repareret i 1980.

Økonomisk behov: 8 mio. kr.



Havnen i Sandvig som har været lukket i en længere periode efter stormfloden i oktober 2023. Havnebassinene fik en stærkt nedsat vanddybde på grund af sten, som skyllede indover kajkanten.





Nørrekås Havn

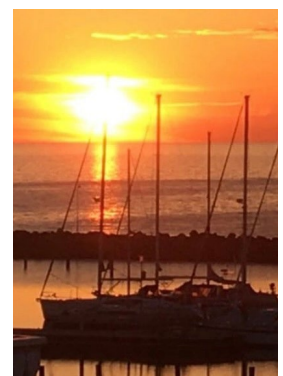
Nørrekås Lystbådehavn ligger i den nordlige del af Rønne, nord for trafikhavnen mellem dennes industrikravter og kyststrækningen langs Nordre Kystvej. Havnen består af 2 mindre østlige bassiner og et større vestligt bassin. Bolværkerne er af granit og beton. I middelalderen hang Nørrekås og Søndre Bådehavn sammen.

Nørrekås nævnes første gang i 1756. Havneanlægget blev bygget i 1842. I 1947, da havnen havde en erhvervsfisker tilbage, overgik den til Rønne havn. Omkring 1967 blev havnen igen væsentligt istandsat og udvidet med et vestligt bassin. I 1885 blev havnen uddybet og udvidet. I 1970 blev havnen ødelagt af storm og atter bygget op. I dag har Nørrekås vital rekreativ betydning for Rønne og blå turister.

Økonomisk behov: 18 mio.



I 1899 begyndte De bornholmske Jernbaner deres arbejde på Nørrekås, hvor der blev kørt fyld på tværs af havnepladsen. På fotoet fra 1900 ses toget til Nexø umiddelbart efter afgang fra Rønne H, hvor det passerer Nørrekås bådehavn.



Nørrekås er et af de bedste steder er nyde solnedgangen, hvilket da også er blevet et yndet udflugtsmål for bybefolkningen i Rønne.

Bølshavn

Bølshavn er en lille havn beliggende ca. 4 kilometer nordvest for Svaneke. Havnebassinet er sprængt ned i klippekystens skær og omkredsnes af 2 langstrakte granitmoler. Havnen ligger med sine moler strakt ud imellem små klipper og skær og syner næsten ikke i kystlandskabet. Bølshavn nævnes i litteraturen første gang i 1697. Der er gjort fund af jernaldergravplads, middelalderlige fiskeboder samt skanser (antageligt fra svenskekrigene).

Økonomisk behov: 2 mio. kr.

Hammerhavnen

Hammerhavn er beliggende i Sænebugt umiddelbart syd for Hammerknuden. Havnebassinet dannes af to dækmoler, som strækker sig ud fra foden ad de omkransende klipper. Dækmolerne lukker af mod havet, og Sænebugtens strandsand danner den østlige afgrænsning af havnen, der virker laguneagtigt i læ af det omgivende landskab.

Området ved Sænebugten har været beboet gennem hele oldtiden (gravfund m.m.). I middelalderen har bugten været et vigtigt anløbssted til Hammershus. Her er fundet rester af middelalderlige pæleværker fra ældre havneanlæg, og spor af bebyggelse på stranden.

Den nuværende havn er anlagt af Bornholms Granitværk A/S i 1890-erne som udskibningssted for sten fra bruddet på Hammeren. I 1915 blev havnen overtaget af staten. Granitudskibningen fortsatte indtil 1971, da Hammerværket gik konkurs og blev afhændet til staten.

Siden havnen blev anlagt, er der kun sket mindre ændringer på nordre molehoved og nordre tværkaj. Tværkaj og søndre molehoved blev renoveret i 1980-81, og i 2010 påbegyndtes en større renovering med midler fra staten.

Økonomisk behov: 7 mio. kr.



I perioden fra 2010-2014 blev der udmøntet statsmidler til blandt andet Hasle Havn og Hammerhavnen mens Hans Christian Schmidt var transportminister. Her ses han i foråret 2024 ved den meter bolværk, som blev bevaret i forbindelse med renoveringen - så man kunne få et indtryk af hvor nedslidte havneværkerne var.

■
Istandsættelsen af Hasle havn blev starten på et udviklingsprojekt.



Hasle Havn

Hasle havn er beliggende for foden af den bornholmske vestkyst med sine stejle klinter, der nærmest har karakter af fuglefjeld. Hasle ligger placeret der hvor kysten skifter karakter fra klit til klint. Havnen består af 3 bassiner som beskyttes af en vestre- og en nordre dækmole. Bolværkerne er af granit og beton. Hasle er formentlig opstået som fiskerleje i middelalderen (omtales i kilder fra 1335). Byen fik købstadsrettigheder i 1555.

I 1815 anlagdes det første beskyttende havnebassin. Omkring 1840 havde man udbygget havnen til udslibning for den lokale teglværksindustri. I 1870 blev havnen uddybet og indsejlingsmundingen til mellembassinet blev udvidet af hensyn til besejling af Dampskibsselskabets nye ruteskib. I 1970 nedlagde man en bedding i inder bassinet og forøgede i stedet bassinarealet. 1980-81 blev nordre dækmole repareret. I 2010 påbegyndtes en større reovering af havneområdet med midler fra staten, som blev bakket om rekreative tiltag med midler fra større almennyttige fonde.

Økonomisk behov: 9 mio. kr.

Tejn Havn

Tejn havn opføres i 1868. Det østligste bassin opføres i 1941. I 1961 opføres den vestligste bassin. Midt bassinet blev opført i 1981 med skibsliff i 1983. Ydermolerne opføres i etaper i hhv. 1963, 1977 og 82.

Havnen er udsat for storme med betydelige skader til følge i 1872, 1903 og 1912

Økonomisk behov: 15 mio. kr.



■
Havnen i Tejn i sine velmagtsdage fyldt med fiskekuttere.

Granithavnenes grønne aftryk og potentiale

Bornholm har en ambitiøs dagsorden indenfor grøn omstilling. Der påhviler kommunen et klimaansvar, og der er betydelige potentialer indenfor nye bæredygtige former, som vi ikke kender idag, men hvor havnene kan få en betydning i fremtiden. Derfor skal havnene være forberedt til en fremtid, der kan byde på grønne maritime projekter. Selve renoveringen af havnene vil blive realiseret efter tidens bæredygtige principper. Det betyder blandt andet at der vil være et gennemgående krav til udbudsmaterialer, hvor bæredygtighed vil blive et vægtet tildelingskriterie. Der vil blive gennemført forskellige udbud, der således ikke alene blive konkurreret på prisen, men i stedet blive afvejet på en kombination af pris, kvalitet og bæredygtighed.

Der lægges vægt på, at der anvendes bæredygtige cirkulære materialer som er genanvendelige efter endt brug. Det kombineres med muligheden for at anvende energieffektivt mekanisk værktøj og CO2 neutrale maskiner, der vil reducere energiforbruget. Materialerne skal have gode miljøegenskaber med et lavt klimaaftryk og med troværdig miljødokumentation samtidig med, at materialerne skal kunne tåle både vind og vejr på havnene. Der vil i udførelsen være fokus på løbende affaldshåndtering i byggeprocesserne for at maksimere genanvendelse.

I samarbejde med de lokale og statslige myndigheder etableres der forskellige processer for at beskytte det kystnære dyre- og planteliv under renoveringsprocessen, således at alle anlægsarbejder sker nænsomt og ikke ødelægger det eksisterende plante- og dyreliv på og omkring havnene. Der vil især være fokus på havnebassiner.

En del af det samlede projekt omfatter forberedelse af installationer af EL standere. Der vil med installationerne blive indført ny infrastruktur på havnene, som skal sikre ladestandere til bådene, bilerne og autocamperne. De nye EL standere er en forudsætning for indførelse af teknologiske løsninger, som blandt andet skal håndtere forbrugsbetaling af EL for havnenes brugere. Parallelt med installationen af nye EL standere, vil der ske en implementering af ny teknologi med en forventet reduktion på ca. 40% af det samlede elforbrug i de 10 granithavne, dette vil ligeledes være med til at sænke det samlede CO2 udslip på havnene generelt.

Havnenes militære samfundsmæssige betydning

De kommunale havne på Bornholm har også en militær betydning, da de fungerer som strategiske logistikpunkter for Forsvaret. Havnenes infrastruktur muliggør hurtig indsættelse og forsyning af militære enheder, hvilket er essentielt for opretholdelse af national sikkerhed og beredskab i Østersøregionen. Derudover bidrager de til øget overvågning og kontrol af territoriale farvande samt støtte til allierede styrker i tilfælde af internationale operationer.



*Marinehjemmeværnet i
Hasle havn.*