

Rødvig stations kulturmiljø

Stevns Kommune har bedt Østsjælland Museum om at give en udtalelse vdr. kulturmiljøet omkring Rødvig Station. Dette med henblik på at afdække de kulturhistoriske værdier i området. Østsjælland Museum gør opmærksom på, at dette svar ikke gælder de arkæologiske interesser i området. Museet henviser til Museum Sydøstdanmark, som kan kontaktes på denne mail: sagsbehandling@museerne.dk.

Kulturhistorie

Indtil midten af 1800-tallet var Rødvig et mindre fiskerleje. I årene 1859 – 60 anlægger kammerherre Peder Brønnum Scavenius, Gjorslev, imidlertid en anløbsbro, som hurtigt blev udvidet til en egentlig havn. Formålet var at kunne udskibe godsets korn, som bl.a. skulle sælges til de hastigt voksende industribyer i England. Snart fik havnen også både cementfabrik, kalkovn og flintovn, så en række af Gjorslev gods andre produkter, kalk og flint fra Stevns Klint, kunne forarbejdes og sendes videre ud i verden.

I 1879 åbnede Østsjælland Jernbane, bl.a. med station i Rødvig. Jernbanen blev først og fremmest etableret for at kunne transportere gods til og fra havnen. Der blev bl.a. etableret et særligt havnespor, som førte helt ned i havnen. I dag er dette spor nedlagt.

Rødvig Station blev anlagt med fokus på godstransport, men op igennem 1960'erne var der stor set kun passagertrafik tilbage og i 1978 blev både havnesporet og sidesporet til remisebygningen fjernet. Spor efter godstransporten kan imidlertid stadig ses. Bl.a. er læsseportene stadig bevaret i *varehuset*, som ligger nord for stationsbygningen.

Stationen bærer præg af at være ombygget flere gange. Blandt andet er *hovedbygningen* blevet udvidet mod nord i 1950 - 51, og der er skabt overgang mellem hovedbygningen og varehuset med en mellemgang.

Stationens kulturmiljø og bebyggelsesstruktur

Bebyggelsen i tilknytning til Rødvig Station udgøres af hovedbygningen (stationsbygningen), lokomotivremisen (nu boliger) og varehuset, som før blev brugt til opbevaring af gods, som skulle med banen. Ved siden af lokomotivremisen er bevaret et udhus, som i dag benyttes af beboerne i remisebygningen.

En vigtig del af stationens kulturmiljø udgøres af de elementer, som er knyttet til stationen som infrastrukturelt knudepunkt, herunder perron, skinner, sporskifter, busholdeplads og jernbaneovergang.

Sammenhæng med øvrig bebyggelse, herunder Rødvig by og havn

Rødvig station har historisk haft tæt sammenhæng med Rødvig by. Stationen ligger i udkanten af det gamle bycentrum og bag havnen, men har udgjort det transportmæssige knudepunkt for transport af varer og passagerer til og fra byen. Stationen har derfor spillet en betydelig rolle i fremvæksten af det bysamfund, som i dag er kendetegnende for Rødvig. Som kulturhistorisk element, er stationen identitetsbærende i forhold til Rødvig.

Umiddelbart øst for stationen ligger Rødvig Kro, som siden midten af 1800-tallet har huset passagerer, som er kommet ind med banen. Da det i løbet af 1800-tallet kom på mode at tage ferieophold i Rødvig nær havn og strand, kom mange af kroens gæster med banen til Rødvig. Der er derfor en tæt kulturhistorisk relation mellem stationen og kroen.

Der er en tæt sammenhæng mellem Rødvig station og den nærliggende havn. Oprindeligt endte Østbanens særlige havnespor helt nede ved havnen. Der er imidlertid stadig frit udsyn fra perronen og ud til havet. Det nuværende spor standser kun få meter fra strandkanten. I dag er en central del af oplevelsen ved at stå på Rødvig station, at man kan se direkte ud over vandet og stadig får fornemmelsen af at sporene "løber ud i vandet". Det er museets anbefaling, at man så vidt muligt søger at bibeholde den visuelle forbindelse mellem stationen og havnen/havet, ved at sikre udsynet ud over det gamle jernbanetracé.

Anbefalinger – kulturmiljø

Rødvig station spiller en central rolle for udviklingen af det bysamfund, som Rødvig er i dag. Det er derfor væsentligt for byens identitet, at stationsbygningerne og kulturmiljøet omkring stationen så vidt muligt bevares.

Stationen blev anlagt som transportmæssigt knudepunkt for fragt af varer til og fra havnen. Den tætte tilknytning til havet er stadig tydelig, når man står ved stationen, idet skinnerne nærmest "løber ud i havet" umiddelbart syd for stationen. Det er museets anbefaling, at den kulturhistoriske forbindelse mellem stationen og havet bibeholdes ved at holde friholde det gamle jernbanetracé for bevoksning.

Der har historisk været en tæt forbindelse mellem stationen og kroen, idet banen har bragt gæster til og fra Rødvig Kro. Det kunne være interessant at sammentænke de to kulturhistoriske elementer – station og kro – i den kommende planlægning af byrummet.

Arkitektur

Rødvig station er opført i 1879 af arkitekt Heinrich Wenck, som også tegnede de øvrige stationsbygninger på Østbanen, foruden mange andre stationsbygninger rundt om i Danmark. Stationen er opført i nationalromantisk stil. Kendetegnene for denne stil er et solidt udtryk med vægt på brugen af lokale materialer, et symbol på tidens forkærlighed for det nationale og naturen. I Rødvig stations tilfælde har man anvendt de lokale kridtsten fra Stevns Klint. Typisk for stilen er også de dekorative træinddækningerne af kvistene og vindskederne i stationens hovedbygning, som er malet jernoxidrøde. De synlige spær, der er smukt udskårne, samt trædekorationerne i frontispicen mod busholdepladsen og perronen skal lede tankerne hen på en særlig nordisk byggestil, som man f.eks. finder den i de norske stavkirker. Dette er i øvrigt et træk, som man finder i mange af Wencks stationsbyggerier.

I hovedbygningens facader har man valgt at lade skifterne i kridtstenene veksle mellem brede og smalle sten, så der dannes bånd. Denne facadedekoration går igen i det lille udhus, som er sammenbygget med hovedbygningen mod syd. Denne subtile form for dekoration udmærker hovedbygningen som stationens vigtigste bygning. Både hovedbygningen og remisen har diskrete facadedekorationer i form af gesimser.

Oprindeligt blev hovedbygningen opført med en fløj mod syd. Den nordlige fløj blev tilføjet i 1950 – 51. Ved nybyggeriet forblev man tro mod det oprindelige arkitektoniske udtryk i facaderne, og opførte fløjen med de karakteristiske bånd af smalle kridtsten.

På varehuset har man indrammet læsseportene med røde teglsten (en læsseport er blændet, men kanten af teglsten er delvist bevaret). Dette har nok i høj grad været en praktisk foranstaltning, da teglstenene sikkert var lettere at udskifte end kridtstenene, når de havde været udsat for slag og påkørsler under læssecarbejdet.

I forhold til hovedbygningen er remisens og varehusets arkitektoniske udtryk først og fremmest betinget af bygningernes funktion. Remisens karakteristiske høje tage afslører, at bygningen bl.a. rummede den vandtank, som forsynede damplokomotiverne med vand (svingrøreret som blev anvendt til påfyldning er bevaret). Varehuset har bevaret de brede læsseporte, hvor varer blev læsset ud og ind for at komme videre med banen. Tidligere var varehuset forsynet med læsseramper på bygningens øst- og vestside, disse er i dag fjernet.

Anbefalinger – arkitektur

Stationsbygningerne er sårbare overfor bygningsmæssige forandringer, som ændrer væsentligt på bygningernes arkitektoniske udtryk. Museet har derfor følgende anbefalinger:

Facader

Det bør undgås at ændre eller fjerne facadernes karakteristiske dekorationer så som gesimser og andre detaljer i murværket.

Overmaling eller overpudsning af facaderne bør undgås. Det er en væsentlig kulturhistorisk fortælling, at bygningerne er opført i kridtsten fra Stevns Klint, og det bør være muligt at opleve.

Tage

Stationens bygninger er belagt med skiffer, som harmonerer fint med de arkitektoniske stiltræk og principperne for den nationalromantiske bygning. Det er museets anbefaling, at man holder sig til de oprindelige tagmaterialer, alternativt benytter sig af tagmaterialer, som harmonerer stilhistorisk, f.eks. røde tegl.

Taghældninger har også stor betydning for bygningernes udtryk, og bør som udgangspunkt heller ikke ændres. Det hævdede, "dobbelte" tag på remisen er karakteristisk for bygningens oprindelig brug, og bør derfor bevares.

Stilhistoriske træk

Stationens bygninger er sårbare overfor at man fjerner de særlige stilhistoriske træk, som er karakteristiske for den nationalromantiske byggestil og – ikke mindst – for Heinrich Wencks byggestil. Det gælder blandt andet Inddækning af karnapperne og vindskeder i træ, synlige bjælker med udskæringer, de karakteristiske trædekorationer i hovedbygningens frontispicer ud mod perronen og busholdepladsen

Oprindelig brug

Træk eller bygningslementer, som viser hen på bygningernes oprindelig brug, bør så vidt muligt bevares:

- Porte til læsseramper på varehuset
- Det forhøjede tag på remisen
- Rør til påfyldning af vand på remisen

Konklusion

Rødvig station er en vigtigt kulturhistorisk markør i forhold til Rødvig by, som formidler en vigtig regional transport-, handels- og industrihistorie. At den grund bør bygningerne naturligvis så vidt muligt bevares i deres oprindelige form i samspil med at man finder nye udvidelsesmuligheder for dem. Det er museets anbefaling, at man især er opmærksom på følgende:

Miljømæssig værdi

Stationsbygningernes miljømæssige værdi knytter sig især til stationens samspil med havnen og havet samt byen. Det er museets anbefaling, at man i forhold til planlægning i området sikrer, at denne tilknytning bevares, selv om bygningerne nu er tømt for deres oprindelige funktion. I denne forbindelse er det vigtigt at sikre den visuelle forbindelse til vandet ad det gamle jernbanetrace ved så vidt muligt at holde dette frit for beplantning.

Det vurderes, at der er en særlig tilknytning mellem stationen og kroen, da mange af byens landliggerere og sommergæster ankom til byen med banen. Det kunne i den forbindelse være interessant at overveje mulighederne i forbindelsen mellem stationen og kroen som to stærke kulturhistoriske elementer i Rødvig.

Arkitektonisk værdi

Stationsbygningens arkitektoniske værdi knytter sig i høj grad til det lokale materiale, kridtsten, som er anvendt i alle bygningerne. Bygninger i kridtsten er en særlig byggeskik for Stevns. Byggeskikken er i høj grad identitetsbærende for området og Stevns Kommune og Østsjælland Museum har derfor særlig opmærksomhed på at bevare bygninger, der er opført i dette materiale.

Bygningens markante nationalromantiske stilhistoriske træk er desuden en stærk arkitektoniske værdi. Stationens bygninger har i høj grad bevaret disse træk, trods om- og tilbygninger. Det er museets anbefaling, at man så vidt muligt søger at værne om disse særlige træk.

Østsjælland Museum den 9. april 2024

Naomi Pinholt

Museumsinspektør cand.mag.



En af de bevarede læsseporte på varehuset.
Læsseramperne er blevet sløjfet.



På remisen er røret, som blev anvendt til påfyldning af
vand på damplokomotiverne, bevaret.



Skiftet mellem smalle og brede kridtsten udgør en diskret, men smuk dekorativ effekt i hovedbygningens facader.



Et tydeligt nationalromantisk træk er de dekorative træinddækninger på kvistene samt trædekorationen øverst i hovedbygningens frontispice. Valget af den røde farve er kendetegnende for Heinrich Wencks stationsbyggerier.



Historisk har der eksisteret en tæt forbindelse mellem Rødvig station og havet/havnen. Det er vigtigt, at bibeholde denne forbindelse ved at friholde det gamle jernbanetrace for bevoksning.