

Dragør

på vej mod verdensarven



Udkast til prospekt om Dragør som verdenskulturarv
Version 5.1.2016

INDHOLD

Forord.....	5
Indledning til tekstudgave.....	5
Indledning.....	6
Hvad gør Dragør enestående (hvad er byens "outstanding universal value")?	6
Forslag til verdensarv i Dragør	7
Kerneområdet.....	7
Bufferzone	7
Dragør i Europæisk perspektiv	9
Dragør i Østersøområdet.....	9
København – en storby i Europa.....	10
Den nederlandske indflydelse	10
Dragør og de andre europæiske søfartsbyer	10
By, havn og landskab	13
Byens struktur.....	13
Byens afgrænsninger	13
Mod vest	14
Mod nord	14
Mod øst.....	14
Mod syd	15
Dragørs historie og udvikling	16
Navnene Dragør og Store Magleby.....	16
Dragør som international markedsplads (1300- til 1500-tallet)	16
Skånemarkedet	16
Dragør som handelscenter for Nordeuropa.....	17
Markedet bliver til by.....	18
Spor af Dragørmarkedet	19
Den nederlandske koloni i Store Magleby (1500-tallet)	19
Hollændersamfundets afvikling	20
Dragør i sejskibstiden (1600 til 1900)	20
Dragørøsfartens udvikling og første blomstringsperiode	20
Dragørøsfartens anden blomstringsperiode	22
Havnen som byens omdrejningspunkt	23
Byen der levede af havet	23

Det maritime bysamfund	24
Væverierne	24
Kvindeerhverv	24
Dragør på vej mod nutiden (1900-)	25
Den industrielle udvikling	25
Landbrug og gartneri	26
Handelsliv.....	26
Den tidlige turisme.....	26
Nye beboere i Dragør.....	27
Fort, fly og færgehavn.....	27
Bevaringsarbejds start og udvikling.....	28
Borgerne har været en stærk drivkraft	28
Fredning af landskab og bygninger	28
Den første bevarende byplan i Danmark	28
Kommunens afgørende rolle	29
Byens bygningsregistrant og historie	29
Den løbende kommuneplanlægning.....	29
Kommuneplantillæg og lokalplan for havnen	29
Dragør i dag	30
Byplanen	30
Byens beliggenhed og udbredelse	30
Den særegne byplan	30
Byens arkitektur.....	31
Byens planer for bevaring.....	31
Byens sociale liv	33
En levende og moderne by	33
Dragør som "forstad" til København.....	33
Stor omskiftelighed pga. Dragørs ændrede vilkår.....	34
Spændinger mellem nederlænderne i Store Magleby og fiskersamfundet Dragør	34
Spændinger mellem Dragørs oprindelige indbyggere og landliggere / senere tilflyttere	35
Forholdet mellem beboerne i Gamle Dragør og i den øvrige del af kommunen	35
Forholdet mellem Dragør og det øvrige Amager – herunder særligt Tårnby.....	35
Turisme	35
Borgernes aktive deltagelse.....	36
Dragør i fremtiden	37

Udfordringer	37
En bevaringsværdig, men levende by	37
Udvikling af havnen	38
Øget rekreation og turisme.....	38
Storkøbenhavns udvikling og den overordnede infrastruktur	39
Klimatilpasning.....	39
Den fremtidige forvaltning af kulturarven	39
Lovgivningen og administrationen.....	40
Bevaringsnævn/-fond	41
Formidling af kulturarven	41
Appendiks	42

FORORD

Indledning til tekstudgave

Dette er et foreløbigt udkast til prospekt med henblik på en midtvejsdrøftelse med Dragør Kommunes kulturudvalg den 13. januar 2016. Et *prospekt* kalder vi det; det indeholder det indholdsmæssige, som kan fremgå af en ansøgning til UNESCO om at få Dragør Gamle By på UNESCO verdenskulturarvslisten.

Det endelige udkast vil foreligge medio 2016 og vil blive forelagt Dragør Kommunalbestyrelse. Dette udkast er en ren tekstudgave og det endelige prospekt vil blive suppleret med et stort antal illustrationer.

Det foreliggende udkast har også nogle "huller", som skal udfyldes i løbet af foråret, og det skal bearbejdes journalistisk, så det fremtræder mere homogent. Udkastet er udarbejdet af den såkaldte UNESCO-arbejdsgruppe, der består af 13 personer: Hanne Bendtsen, Tom Pedersen, Carsten Maass, Poul Himmelstrup, Leif Mortensen,, Lisbeth Møller, Henning Sørensen, Peter Jans, Helle Bjorholm, Lone Van Deurs, Niels-Knud Liebgott, Jan Engell og Axel Bendtsen.

Denne version er afsluttet 2.1.2016.

For arbejdsgruppen: Niels-Knud Liebgott, Jan Engell og Axel Bendtsen.

INDLEDNING

Dragørs gamle by og havn, som det ser ud i dag, er formet af historien. Den nuværende by, med sin struktur og arkitektur, med huse, gader, stræder og pladser samt havnen og landskabet omkring byen, er formet i sejskibstiden i 1700- og 1800-tallet, hvor byen – i mere end 150 år – var Danmarks største sejskibsby, næst efter København – med livlig skibstrafik og handel både internt i Danmark og i hele Østersøområdet og i store dele af resten af verden.

Vi ved, at der hvor byen ligger i dag, lå i middelalderen en betydelig handelsplads med livlig trafik og handel i hele Østersøområdet og med de fleste betydende hansestæder repræsenteret på pladsen.

By og havn fremtræder som en autentisk helhed, uden at dele af byens oprindelige struktur og arkitektur er gået tabt. Den udgør på den måde et unikt kulturmiljø fra Danmarks storhedstid som søfartsnation. Og den tegner ikke alene en vigtig periode i dansk historie men også i europæisk og verdens historie, hvor de fleste lande var handelsmæssigt forbundet ad søvejene, og sejlads var den vigtigste transportform.

Forudsætningen for Dragørs historiske betydning er selvsagt byens centrale placering ved et af verdens – gennem alle tider – mest trafikerede farvande, Øresund, samtidig med at byen ligger blot 12 km fra landets hovedstad, København, den danske konges residens.

Samme forudsætninger kunne have betydet, at Dragør havde været helt ødelagt som historisk miljø, da storbyen senere voksede. Men Dragør er mirakuløst velbevaret tæt ved København og er et af Danmarks bedst bevarede, samlede bymiljøer.

Det særlige ved Dragør er helheden, byens velbevarede struktur – bystruktur og landskabet, men også den gamle havn og stort set samtlige byens huse med en homogen arkitektur, der afspejler tiden som søfartsby. Byens enkelte delte fremtræder autentisk. Og det er også autentiske, at byen fortsat er levende, husene er fortsat beboede, og havnen fungerer fortsat med havnefunktioner. Byen afspejler således på den ene side livet i en søfartsby i 1700- og 1800-tallet. På den anden side er det en moderne by, hvor det er lykkedes at integrere nutidens krav i de gamle rammer.

Dette er foregået gennem en solid bevaringsindsats i mere end 100 år, hvor det netop har været ”kunststykket” at indpasse ”det nye” i det historiske miljø, uden at de historieske værdier er gået tabt. Denne indsats er båret af dels et stort engagement fra byens indbyggere og dels en målrettet bevaringsplanlægning, administration og informationsvirksomhed fra myndighederne / Kulturstyrelsen og Dragør Kommune – en indsats, der har dannet forbillede både i Danmark og internationalt.

Hvad gør Dragør enestående (hvad er byens ”outstanding universal value”)?

I Dragørs gamle by er det ikke enkeltstående bygninger eller monumenter, der gør byen enestående. Det er den bevarede historiske **helhed** (integrity), som omfatter by, havn og den nære forbindelse til kystlandskabet. Byen er unik, fordi den har bevaret alle de elementer, der udtrykker og repræsenterer en søfartsby under sejskibstiden i 1700- og 1800-tallet – en historisk periode, hvor Danmark var en vigtig søfartsnation både i Europa og oversøisk – bl.a. under kolonitiden. Byen er også unik, fordi den fremstår med en helt særegen bystruktur og arkitektur, som kun findes i Dragør.

Byen bærer præg af sine tætte relationer til Nederlandene. Kong Christian den II indbød i 1521 et større antal familier fra Nederlandene til at bosætte sig på Kongens Amager. De kom med stærke erfaringer i at dyrke landbrug, og de og deres efterkommere kom til at spille en stor rolle i udviklingen af hele Amager. De fik dog ikke lov til at bo i Dragør, der var Kongens fiskeleje, med da nederlænderne også havde stærke erfaringer i søfart, var det også i høj grad dem, der var med til at udvikle Dragør til den betydelige søfartsby, som fik så dominerende rolle i Danmark og internationalt – lige indtil dampskibenes indtog i slutningen af 1800-tallet. Stort set hele byen var beboet med mennesker, der var tilknyttet søfarten – enten som skippere, styrmænd og matroser men også som lodser, bjergere og kadreje, samt i forskellige erhverv på land, affødt af søfarten.

Dragør er ikke et lukket museum men derimod fortsat en levende by med beboede huse og en havn, der fungerer som havn. Det er ikke skippere, der bor i husene, og det er ikke sejlskibe, der lægger til i havnen. Men by og havn fremtræder intakt og velbevaret og reflekterer de livsvilkår, der eksisterede i 1700- og 1800-tallet. Byens moler er velbevarede, og byplanen er stringent med en homogen karakteristisk arkitektur, som ikke findes andre steder i verden. Alle husene er forskellige, og dog fremtræder arkitekturen homogen og stilren med hovedparten af husene er i én etage og enkelte i to etager. Dragør repræsenterer således den del af europæisk kulturarv, som afspejler almindelige arbejdende søfolks ydmyge huse.

Byen fremtræder **autentisk (autenticity)** og opleves som rolig og harmonisk; den udgør fortsat et attraktivt levende miljø for de, der bor der og for et stadig stigende antal besøgende. Byen er i forvejen udpeget som national seværdighed, men Dragør er samtidig enestående i internationalt sammenhæng. Det vil have stor betydning for byens udvikling og bevaring at blive udpeget som verdens kulturarv – til glæde for både nuværende og fremtidige generationer.

Forslag til verdensarv i Dragør

Dragør er med sin særlige byplan og arkitektoniske helhed en enestående helstøbt, velbevaret og unik søfartsby, som er af værdifuld kulturhistorisk betydning i Danmark og Europa og i øvrigt i verden. Ingen byer i Europa har en tilsvarende byplan, bebyggelse og havn, og byen illustrerer en markant periode i verdenshistorien.

Byen er anlagt på middelalderens sildemarked, handelsboder og veje, hvor hele byen med stor sandsynlighed udgør et enestående arkæologisk interesseområde. Byens sjældenhed, autenticitet, byggeskik og enkle arkitektoniske helhed er skabt fra 1600- til 1800-tallet på en smal afgrænset arealstribе langs kysten.

Byen var i det 1400-tallet kongens fiskeleje, men blev – på kongens befaling underlagt nederlandsk schoutstyre, retsvæsen og forkyndelse i nederlændernes egen kirke, da Kong Christian II i 1521 forærede øen Amager – men ikke selve fiskelejet – til nederlandske bønder. Dragør fik først kommunalt bystyre i 1822 og egen kirke i 1885.

Dragør er et levende bysamfund, hvor nutidige krav til boligindretning er indpasset, uden at det er gået ud over de historiske værdier. Vedligeholdelse og restaureringer er gennemført med nænsomhed. Den oprindelige gadestruktur med nord-sydgående stræder og øst-vestgående gader er bevaret, ligesom havnens oprindelige molestruktur er det. De fleste af byens 350 huse er bygget som længehuse med forskellig størrelse og arkitektur i karréer med op til 5 husrækker mellem gaderne. Væsentlige håndværksdetaljer udtrykt i husenes facader og tag samt materialevalget er bevaret.

(her indsættes kort)

Kerneområdet

1. Dragørs gamle bydel fra 1700- og 1800-tallet. Tæt bebyggelse, i dag fortrinsvis med boliger, opført efter et særegent regelret byplanprincip, omfattet af bevarende byplan og fredninger af 85 huse.

2. Dragør gamle havn med struktur bevaret ligeledes fra 1700- og 1800-tallet. Overvejende åbne ubebyggede havnearealer, enkelte fredede bygninger samt lav mere interimistisk træbebyggelse. Byplan, der fastlægger overvejende fremtidig maritim anvendelse med mulighed for indpasning af nye lave træbygninger og skure.

Bufferzone

3. Tidligere færgehavn fra 1960'erne med ubebyggede arealer. Byplan, der fastlægger mulighed for ny bebyggelse til overvejende maritime formål (værkstedsbebyggelse mm.) samt parkering.

4. Fredet, ubebygget grønning anlagt i 1960'erne i forbindelse med færgehavnen ved opfyldning af tidligere vandarealer. Den store

grønne græseng opretholder det værdifulde frie udkig fra gammel tid fra den gamle by ud over sundet og omvendt ind mod byens profil.

5. Ny lystbådehavn anlagt i 1960'erne i forbindelse med færgehavnen.

6. Kystfort anlagt 1910-1915 som led i Københavns befæstning, fredet som fortidsminde. Fortet er det eneste større element i landskabet, der bryder horisonten mod vandet foran den gamle by, men det giver samtidig enestående mulighed for udsigt ind over den gamle by og havnen og strandengene.

7. Naturlige strandenge, fredet og udpeget som internationalt naturbeskyttelsesområde (NATURA 2000), Kystområdet indgår i Amager Naturpark, som strækker sig langs hele sydkysten og ud til den store, vestlige del af Amager. Strandengene udgør Dragørs autentiske landskab, som det så ud oprindeligt, og blev udnyttet af byen til blandt andet dyrehold og blegning af lærred. 8. Boligområder med fritliggende villaer, opført i begyndelsen af det 20. århundrede. Villabebyggelsen er omfattet af byplaner, der fastholder en lav bebyggelsesprocent og den nuværende åbne lave karakter. ? 9. Dragør Skole (risiko for at skolen nedlægges på sigt og udnyttes til intensiv bebyggelse?) ? 10. Rådhusområdet, Nordre Væl (risiko for ændret anvendelse, intensiv bebyggelse i fremtiden?)

DRAGØR I EUROPÆISK PERSPEKTIV

Vi ved fra forskning, at Dragør spillede en betydelig rolle i middelalderen – i 1300- og 1400-tallet med sildefiskeri, sildemarked og handel i Østersøregionen – bl.a. hansestæderne. De fleste betydende hansestæder fik af den danske konge tildelt områder af sildemarkedet i Dragør, fed, og havde egne byrettigheder. Forudsætningen herfor var selvsagt den gunstige placering ved et af verdens mest besejlede stræder, Øresund og dermed til søvejen både til landene omkring Østersøen men også andre steder i Europa. En anden afgørende forudsætning var nærheden til København. Man kan sige, at København havde to vigtige markeder; det der lå i selve København, og det der lå i Dragør. Danmark. Den danske konge kunne ikke alene satse på det lige så betydningsfulde marked i Skanør og Falsterbo på grund af stadige konflikter med Sverige.

I Dragør var der alene tale om en markedsplads; først i slutningen af 1400-tallet skete en begyndende bosætning, som dog under den danske borgerkrig, Grevens Fejde, i 1530'erne nedbrændte. Senere i 1658 blev byen igen nedbrændt – af svenskerne.

Sporene fra middelalderen er stort set begrænset til viden om, at Dragørmarkedet lå, hvor byen ligger i dag. Der er dog foretaget nogle udgravninger, men byens tætte bevaringsværdige bebyggelse fra 1700- til 1800-tallet umuliggør en systematisk udgravning. Hvor der gennem tiden er foretaget mindre ombygninger og dermed er blevet gravet i jorden, er der overalt fundet levn fra markedstiden. Et andet sandsynligt men vigtigt spor, som dog alene bygger på formodninger, er, at byens byplan med et stort set rektangulært gadenet kan være udsprunget af markedspladsens oprindelige inddeling i grundstykker. Områder i byen er i dag opkaldt efter de fed, som byen var opdelt i under middelalderen, svarende til de hansestæder, der havde særlige privilegier det pågældende sted.

I 1700-tallet udvikledes Dragør herefter som vigtig søfartsby i sejlskibstiden. Hovedkræfterne bag udviklingen var nederlænderne, der kom til Amager i 1521. I mere end 150 år var Dragør landets næststørste sejlskibsby efter København – målt i tonnage. I 1700-tallet drejede det sig først og fremmest om at fragte gods fra hele landet til København. I 1800-tallet var det i høj grad også sejlads mellem Østersøens bysamfund og oversøisk – herunder i tilknytning til kolonitiden.

Udviklingen var ligesom i middelalderen begrundet i området strategisk placering – både i forhold til de vigtige sejlruiter gennem Øresund men også i høj grad i forhold til Danmarks hovedstad, København. Man sige, at København satsede på både en havn i selve København og i Dragør. At Dragør på den måde kan opfattes som en "aflastningshavn" til København ses også ved, at Dragør slet ikke har de havnerelaterede bygninger, som kendes fra andre store søfartsbyer. Her findes således ikke store pakhuse endsige domiciler fra handelskompagnier, store købmandsvirksomheder og store pakhuse. Man har alene boet i Dragør og styret sin søfartsvirksomhed fra Dragør. Når gæster besøger Dragør i dag, er mange da også overrasket over, at Dragør har været en så betydelig søfartsby.

Lige siden middelalderen har Dragør således været orienteret mod omverdenen. Dragør havde ganske enkelt ikke eksisteret – eller ikke set ud, som den gør, hvis byen ikke havde haft så stærke relationer til andre lande og byer – først og fremmest i Østersøområdet men også andre steder i Europa og oversøisk.

En særlig europæisk relation er Dragørs mere end 100 år gamle indsats for at bevare byens kulturarv. Dragør har således i mere end en generation ikke alene været forbillede for mange andre danske byers bevaringsindsats, men også internationalt. Bevaringsarbejdet i Dragør har sit udspring i en folkelig interesse for bevaring. Op gennem tiderne er der opbygget nogle redskaber for bevaringsarbejdet i form af systematiske registreringer af de kulturhistoriske værdier og en effektiv bevaringsplanlægning og administration. Det har også har vakt international opmærksomhed og været styrende for det fortsatte bevaringsarbejde i Dragør

Dragør i Østersøområdet

Dragør er et usædvanligt og strategisk beliggende mindre bysamfund ved Øresund, sundet mellem Danmark og Sverige, der danner overgang mellem Østersøen og Nordsøen / verdenshavene. Dragør er ikke monumentale og fornemme bygninger men et eksempel på enestående kulturarv af ydmyge, lave huse og en havn, hvor der har levet jævne mennesker, og stadig gør det. Allerede i middelalderen var Øresund en vigtig sejlroute, som skabte forbindelse mellem byer i Tyskland og Holland og byer i Norden og Baltikum. I 1100 – 1400 opstod der i Skåne og Dragør store, vigtige markeder for først og fremmest handel og eksport af sild til fasten i de katolske lande i

Europa. I 1500-tallet skete der på den danske konges foranledning en indvandring af hollandske bønder, som fik privilegier til at dyrke jorden på øen Amager, syd for København, og det fik stor indflydelse på Dragørs udvikling. I 1700- og 1800-tallet voksede den faste befolkning i Dragør for alvor, og byen blev en vigtig by for skibsfart med sejlskibe. En overgang i 1700-tallet var Dragør Danmarks næststørste havn, regnet efter skibstonnage. Byens lodser var afgørende for at føre skibe sikkert gennem Øresunds grundede farvande. Og byens indbyggere foretog mange bjergninger, når skibe stødte på grund. Den livlige skibstrafik er fortsat og vokset gennem tiden helt op til i dag, hvor Øresund er et af Europas travle sejlstræder med stor international skibstrafik. Byens udvikling gennem historien har således en sjældent tydelig europæisk dimension både før og nu.

København – en storby i Europa

Dragør har en unik beliggenhed i forhold til København, Danmarks hovedstad og eneste storbyregion af international betydning. Historisk har Dragør altid været tæt forbundet med København. I 1700- og 1800-tallet først og fremmest ved, at byens sejlskibe transporterede brænde og varer til hovedstaden. Dragørs beliggenhed kun 12 km fra Københavns Rådhusplads og ganske nær landets administrative, befolknings- og erhvervsmæssige tyngdepunkt har betydet, at byen altid har ligget centralt i forhold til overordnede færdselsruter for skibstransport og landtransport. Den høje trafikale tilgængelighed er styrket enormt i moderne tid ved udbygning af Københavns internationale lufthavn og anlægget af en Øresundsforbindelse med bane og motorvej mellem Danmark og Sverige. Det må betegnes som forunderligt, at Dragørs historiske bygninger og bymiljø som helhed er overlevet intakt under presset fra den samfundsmæssige udvikling i moderne tid med voldsom byvækst, store trafik anlæg og tekniske anlæg samt ikke mindst udbygning af lufthavnen. Dragørs beliggenhed er også landskabeligt set unik og speciel i europæisk sammenhæng. Øen Amager, hvor Dragør ligger, er et usædvanligt fladt landskab af tidligere havbund. En meget stor del af dette landskab, der på grund af terrænet præges stærkt af horisontale linjer, er i dag udpeget som en vældig naturpark og en af den berømte københavnske Fingerplans grønne kiler, der når helt ind til Københavns bymidte. Det flade landskab af strandenge, der altid afgørende har præget Dragør by og havn, strækker sig ubrudt langs hele Amagers sydkyst og indgår i naturparken.

Den nederlandske indflydelse

Omkring år 1521 indvandrede over 150 hollandske bønder og deres familier til Amager, hvor de fik tildelt jord af den danske konge, Christian II. Hollænderne etablerede sig især få kilometer fra Dragør i landsbyen Store Magleby, også kaldt Hollænderby, hvor de med stor dygtighed dyrkede grøntsager til hoffet og København. Hollænderne var vant til både landbrug, sejlskib og fiskeri fra deres hjemland. De tjente gode penge, og i 1700- og 1800-tallet investerede mange af dem i søfartsvirksomhed i Dragør. På et tidspunkt var over en tredjedel af de i byen hjemhørende skibe ejet af folk af hollandsk oprindelse. En del hollændere bosatte sig efterhånden også i Dragør og ernærede sig ved søfart som skippere, lodser og søfolk. Det skyldtes, at befolkningsoverskuddet i Store Magleby voksede så meget, at der ikke var jord nok til at dele ved arv. Administrativt var Dragør underlagt Store Magleby, som havde en selvstændig, hollandsk inspireret styreform (scoutstyre). Den hollandske påvirkning af Dragør har været stor og aflæses også tydeligt i dag. Enkelte stadig eksisterende hollandske bøndergårde blev tidligt opført centralt i Dragør, og byen fik ikke lov til at udvide og bygge på hollændernes værdifulde landbrugsjord. Det betød, at man kun havde et begrænset areal at råde over og derfor måtte bygge tæt, tættere end normalt. Der har således altid eksisteret et tæt symbiotisk forhold mellem Dragør og Store Magleby. Landsbyen kan endnu i dag stadig opleves med sin specielle, langstrakte bebyggelse af fritliggende gårde, klart afgrænset mod de åbne marker. Skønt Dragør og Store Magleby altid har været og stadig er vidt forskellige bebyggelsesformer, hører de to bysamfund uløseligt sammen historisk, og den landbrugsbaserede landsby og skipper- og søfartsbyen danner fysisk en værdifuld kontrast til hinanden. Påvirkningen af Dragør fra den hollandske indvandring og integration er også eksempel på den europæiske dimension, historisk og visuelt.

Dragør og de andre europæiske søfartsbyer

Dragør gamle by og havn er set i europæisk sammenhæng et enestående eksempel på en velbevaret søfartsby fra den store sejlskibstid i 1700- og 1800-tallet. Trods sin beskedne størrelse og ydmyge karakter kan byen måle sig med andre velbevarede nordeuropæiske byer med maritim tilknytning. Der er foretaget en undersøgelse (scoping) af i alt 20 kystbyer, beliggende først og fremmest ved Østersøen og Nordsøen. Heraf er udvalgt syv byer (screening), som i særlig grad er sammenlignelige med Dragør med hensyn til størrelse, bystruktur,

arkitektur og god bevaringstilstand: *Sønderho*, *Marstal* (Danmark), *Marstrand* (Sverige), *Skudesneshavn* (Norge), *Rauma* (Finland), *Stralsund* (Tyskland) og *Culross* (Skotland).

De øvrige 13 byer er i mindre grad sammenlignelige med Dragør på grund af anderledes størrelse, funktion, bystruktur, karakter og tidsmæssig placering: Nordby, Troense og Thurø by (Danmark), Skanør-Falsterbo, Brantevik og Visby og Karlskrona (Sverige), Kristiansand og Risør (Norge), Lübeck og Wismar (Tyskland), Riga (Letland) samt Tallinn (Estland). Alle kystbyer ved Østersøen, som allerede er optaget på UNESCO's liste over verdensarv, indgår således i undersøgelsen.

I det følgende resumeres sammenligningen med de syv særligt udvalgte bevaringsværdige søfartsbyer. Med "bevaringsværdig søfartsby" forstås en kystby, hvor en stor del af befolkningen i sejskibstiden levede af søtransport, og hvor bebyggelsen fra perioden er bevaret som helhed.

Sønderho ligger ud mod Nordsøen og udgør en usædvanlig helhed af by og klitlandskab, som er bevaret helt fra sejskibstiden. Bystrukturen er selvgroet ved en naturhavn og fremtræder åben med fritliggende huse. Mod vest er byens afgrænsning svag på grund af senere opførelse af boliger og sommerhuse. Den åbne og organiske struktur af bebyggelse og vejnet adskiller Sønderho markant fra Dragør. Byen er omfattet af en bevarende lokalplan og har mange fredede huse.

Marstal ligger ud mod Østersøen og har bevaret sin gamle bydel fra sejskibstiden. Marstal ligger også ved en gammel naturhavn men er senere udbygget med havneanlæg og en lang dækmole. Bystrukturen kan minde om Dragørs men præges mere ensidigt af lange karréer med slipper ned mod havnen. Helhedspræget er lidt mindre stærkt og byens afgrænsning svagere end i Dragør, blandt andet på grund af byudvikling mod vest. Byen er omfattet af en bevarende lokalplan.

Marstrand ligger på en skærgårdsø ud mod Kattegat. Byen havde sin storhedstid med fiskeri, handel og søfart fra sin naturhavn i sejskibstiden. I 1800-tallet startede en turisme, og byen er i dag et stort turistmål. Bystrukturen har træk tilbage fra middelalderen, men den nuværende bebyggelse stammer hovedsageligt fra 1800- og 1900-tallet. Den organiske struktur og byens træhusarkitektur adskiller sig helt fra Dragørs. Byens fæstning, Karlsten, fra 1600-tallet er dominerende i byens profil. Byen er udpeget som national kulturhistorisk "riksinteresse" og omfattet af en bevaringsplan.

Skudesneshavn er en søfartsby opført i sejskibstiden i forbindelse med omfattende sildefiskeri. Den gamle bebyggelse ligger ved Atlanterhavet og er vokset organisk, følgende skærgårdens klippeterræn. Byens struktur er åben og varieret med fritliggende villaer af træ, men også med tætbyggede pakhuse af træ langs naturhavnen. Helhedspræget er stærkt på grund af de hvide træhuse i klassicistisk stil. Den gamle bydels afgrænsning er mindre klar end i Dragør, blandt andet på grund af omgivende byudvikling. Den gamle bydel er foreslået fredet som nationalt kulturmiljø.

Rauma er en gammel bydel i den større by, Rauma, som ligger ved Østersøen. Byen lå oprindeligt helt ud til den botniske bugt, men på grund af landhævning er den i dag uden forbindelse med havn og omgivet af nyere bydele. Byen var allerede i middelalderen en betydelig handels- og havneby, men bydelens bevaringsværdige træbygninger stammer hovedsageligt fra 1700- og 1800-tallet. Bystrukturen er bestemt af gader kantet af sammenbyggede træhuse i forskellige farver og med bagvedliggende indre gårdhaver. Bymønsteret er mindre regelmæssigt end Dragørs, og byens afgrænsning mindre klar. Byen er med på UNESCOs liste som et fremtrædende eksempel på en nordeuropæisk by af træhuse.

Stralsund er i dag og har også historisk været en større by med en velbevaret gammel bykerne omgivet af fæstningsværker og beliggende med havn ud til Østersøen. Byen er gammel Hansestad med flere træk fra middelalderen, men bebyggelsen i dag er overvejende fra 1600- til 1800-tallet. Gademønsteret er kun delvis regulært, selvom byen også har været planlagt i renæssancen. Byens afgrænsning og struktur er helt anderledes end Dragørs, væsentligst på grund af fæstningsanlægget og en type huskarréer i flere etager, som består af sammenbyggede gavlhuse ud mod gaden. Stralsund er sammen med Wismar optaget på UNESCOs liste over verdensarv som eksempel på arkitektur (bl.a. gotisk murstensbyggeri) fra middelalderen og op til 1700-tallet.

Culross er en skotsk kystby ved Fifefjorden, der munder ud i Nordsøen. Byens grundlag er specielt, fordi byen har været udskibningshavn for eksport af kul og salt til Europa. Byen har oprindelse i middelalderen med et kloster- og godsanlæg og havde sin storhedstid i 1600- og 1700-tallet. Hovedparten af bygningerne stammer herfra og er opført langs en hovedgade, der følger kysten.

Bebyggelsesmønstrer er således langt mere organisk end i Dragør. Arkitekturen består af stenbygninger, der er sammenbyggede langs hovedgaden, men ellers også er fritliggende. Byen er samlet omfattet af en bevaringsplan fra 2009, og flere bygninger er fredet nationalt.

Sammenfattende underbygger den sammenlignende analyse, at Dragør gamle by og havn er en enestående søfartsby i nordeuropæisk sammenhæng. Det skyldes først og fremmest:

- at byen med sin havn er en velbevaret egentlig søfartsby med sin oprindelige by- og havnestruktur fra 1700- og 1800-tallet,
- at byen består af en meget tæt og lav karakteristisk historisk bebyggelse, der fremtræder klart afgrænset i forhold til landskab og de omgivende nyere byområder,
- at byens struktur og byplan er helt særegen på grund af et regelret gade- bebyggelses- og ejendomsmønster, tilsyneladende byggende på traditionelle principper og ikke frit selvgroet eller anlagt efter en kendt plan.
- at byens arkitektur har et sjældent stærkt helhedspræg i kraft af byplan, gadebelægning, bygningsform, materialer og farve, men samtidig rummer en stor oplevelsesrigdom af detaljer i bygninger, gårdhaver mm.

BY, HAVN OG LANDSKAB

Byens struktur

I Dragør er der en uløselig sammenhæng mellem by og havn. Ingen by uden havn og ingen havn uden by. Den gamle by og havn udgør historisk og fysisk den dag i dag en unik helhed, sammenlignet med andre 1700- og 1800-tals søfartsbyer. Byen er bygget til skippere, styrmænd, sømænd og fiskere. En velafgrænset by af tætliggende, lave husrækker, hvor man klart fornemmer, at man er "inde" i en by. Og som kontrast hertil en havn, der ligger som et åbent areal med få gamle bygninger. Her oplever man at være "ude" ved den åbne kyst, nær vandet og at have udsigt over Øresund. Kontrasten mellem den tætte by og den åbne havn er begge stærke værdifulde træk, der tilsammen udgør en særlig oplevelsesrig helhed.

Den tætte gamle bydel har en særegen regelret byplan, som skaber en usædvanlig helhed af både orden og mangfoldig variation. Bystrukturen er bestemt af den måde husene er placeret og udformet på, af et regelret gadenet og af den måde ejendommene er udstykket på. Husene er opført over en lang periode af individuelle bygherrer i 1700- og 1800-tallet, og det specielle er, at husene er aflange og sammenbygget gavlt til gavlt til husrækker. Grundene i den gamle by er små og trods den lave bygningshøjde er bebyggelsesprocenten høj, 77 %, i sammenligning med fx nutidigt parcelhusbyggeri (ofte 8-10 %). Husene er et tidligt eksempel på en hustype af sammenbyggede boliger, men ejet og opført individuelt. Husformen har lighed med de senere "rækkehuse", der normalt er opført samlet på én gang og kendes i dag i flere europæiske lande.

Med byens originale byplan og bebyggelsesmønster er det åbenbart, at byen må være udbygget ved, at man konsekvent har fulgt traditionelle klare og enkle principper. Husene er indpasset inden for et regelret netværk af øst-vestgående gader og nord-sydgående stræder. Bebyggelsesprincippet består mest typisk af karréer med 2 husrækker, begge med haver mod syd. Den nordlige første husrække har indgang i facaden mod nord ud til en gade, mens anden husrække har indgang gennem haven fra gaden mod syd. På den måde præges gaderne af husfacader, mens husgavlene vender ud mod stræderne. Dette kan minde lidt om gavthusbebyggelse, som kendes fra gamle tyske og hollandske byer. Men Dragørs bebyggelse adskiller herfra ved, at husene ikke er bygget tæt sammen eller har port i gavlen, men derimod gårdhaver og "luft" imellem husrækkerne.

Byplanen med dens enkle principper har været robust nok til at kunne opfange byens udvikling og ændringer gennem tiden. Planen har tilladt stor frihed for den individuelle bygherre til at foretage indrette husene og deres haver. Ikke 2 huse er helt ens, og man oplever talrige variationer og detaljer.

Den gamle havn er som nævnt kendetegnet ved sin åbne karakter. Havnen har bevaret sin oprindelige struktur af moler, og havnebassinerne er forblevet uændrede og relativt små i størrelse. Det betyder, at havnen har bevaret sin gamle "intime" karakter. På land har havnen stadig præg af at være et relativt åbent arbejdsareal for maritime aktiviteter. De få gamle fredede bygninger på havnen er bevaret og står som markante enkeltbygninger, der netop fremhæves af havnens åbne karakter. Havnen er holdt fri for store dominerende nye anlæg, og derfor kan man stadig opleve havnen som lave og horisontale moler, der på afstand flader ud og følger Øresunds vandspejl.

[Illustration: Dragør i 1800-tallet målebordsblad 1842-1889, Luftfoto 2014]

Byens afgrænsninger

Ligesom de enkelte huse og hele byen indrettes efter funktioner, brugsmønstre, materialer og tidens stil, ændrer landskabet også udtryk på grund af en mængde forskellige påvirkninger. Ingenting er statisk. Dog har landskabet omkring Dragør som noget enestående formålet at bevare sit "ur-udtryk", lave vandrette linjer i dialog med hav og himmel.

Dengang der bare var et lille ØR, et stenet næs, som strøm og bundforhold havde formet, var det alene vind, vand og vejr, der ændrede på topografien.

Så snart de første fiskere trak deres både op på ØRET, satte de nye og helt andre spor i landskabet. Men når de igen sejlede videre, tog naturkræfterne over og slettede sporene. Landskabet lå stadig som urørt med de lave strandenge og det lille stenede ØR.

I 1100 tallet blev jagten efter sild intensiveret. Øresund var et godt fangstområde og lige så langsomt blev ØRET et yndet sted, hvor man med lethed kunne trække/ DRAGE sin båd op. DRAGØR opstod og landskabet ændrede karakter. Der blev bygget småhuse, lavet gader og det stenede ør blev omdannet til Dragørs første havn. En by med en klar og forståelig tilknytning til Øresund opstod.

Det særlige ved denne nye by var, at den tidligt fandt sit særlige udtryk, som er en tæt kompakt by bygget i et klart mønster. Dette udtryk var fra start så stærkt og karakterfuldt, at det stadig fremstår uantastet.

Der blev bygget lave huse, naturens byggematerialer blev anvendt, sten, ler, strå, hvilket skabte en ensartet præg. Som noget meget væsentligt blev der skabt en tydelig grænse mellem by og landskab og de vandrette linier, hvor horisonten står ubrudt.

Afgrænsningerne mellem Middelalderbyen og det omgivende landskab opfattes endnu tydeligt i det moderne Dragør.

Mod vest

Det brede grønne område henlå som byens grønning, det fælles mødested, hvor der var sol eftermiddag og aften. Dertil var det frie område vigtigt i forhold til lodsernes arbejde.

Lodseriet var et vigtigt erhverv i perioden 1700/ 1800, så lodserne kunne stille krav, også til byens udstrækning og grænser. De krævede, at der ikke måtte bebygges i en afstand på 45 meter fra byens vestgrænse, så de, frit kunne navigere efter nogle sømærker nord for byen. Det store åbne areal forblev og byen udviklede sig senere længere mod vest uden at den klare bygrænse blev forstyrret.

I 1906 blev det store åbne areal beplantet med rækker af lindetræer, hvilket har været med til at fastholde byens klare grænse mod vest.

I 1960 blev den gamle bykerne gjort bilfri og der blev anlagt parkering langs lindetræerne. Nyere bebyggelse ligger i betydelig afstand fra linderækkerne og aflæses tydeligt som ikke hørende til Dragør oprindelige by.

Kongevejen, som kan findes på kort allerede fra 17985 (??) rammer bygrænsen samme sted som tidligere og en åben plads, nu møbleret med en vandkunst, som symboliserer den tidligere sejlskibsfart, afslutter det lange åbne kig mod syd. Dragørbåden, som er vandkunstens titel er udført af Poul Isbak i 1999.

Mod nord

Det antages at de første både blev trukket op lidt nord for den gamle bykerne gennem en kanal "Løkkerenden" og derfra har byen udviklet sig mod syd. Gadenavnene Stralsundstræde, Wismarstræde, Lybækstræde og Stettinstræde fortæller om, hvor de forskellige Hansestadbyer holdt til og satte deres præg på byens udvikling.

I dag fremstår Nørregade som en klar grænse mellem det gamle Dragør og den nyere del. Den brolagte gade og husrækken med facader ført frem til fortov afslutter klart den gamle bydel.

Byen har også mod nord udenfor den gamle by vokset sig større, med nyere huse, men den ubrudte facaderække danner en selvfølgelig afslutning.

Mod øst

Nærheden til Øresund var fra start byens grundlag, hvilket stadig ses meget tydeligt, idet der stadig er et sammenhæng uden forstyrrende senere byggeri mellem by og havn. Havnen ligger med sine moler og skibe samt havnerelaterede huse. Større enkelthuse, mindre småhuse og skure af træ. Den åbne kontakt mellem by og havn fastholder fortællingen om, at Dragør opstod som en søfartsby.

I det fjerne ses Sveriges kyst, nu forbundet med bro. Øresundsbron kan opleves som en moderne skulptur, teknikens videreudvikling i forbindelse med sammenknytning af lande og folk.

Strandlinien, vejen hvor de fleste huse ligger med gavlen mod øst, markerer den tidligere kystlinie syd for havnen. Her var vandet fladt og bredden ofte fyldt med tang.

I forbindelse med anlæg af færgehavn og ny lystbådehavn blev et større kystareal inddæmmet og opfyldt. En græsslette som et landskabeligt "mellemværk" opstod, og den præcise afgrænsning mellem by og landskab blev bevaret. Fra byen er stadig udsigt til hav og horisont. Den store græsslette er naturfredet, så det er sikret, at byen også fremover kan bevare sin klare profil mod Øresund.

Lige før 1. Verdenskrig blev der bygget et fort sydøst for byen. Først lå det som en ø med broforbindelse til strandengen syd for byen. Senere blev der bygget dæmning, så fortet nu er landfast med kysten. Et stykke udsigt til horisont og Øresund forsvandt, men byen forblev intakt. I dag fremstår fortet som et levn fra en anden tid, men samtidig er det et offentligt udsigtspunkt. Herfra præsenterer byen sig måske allerbedst, idet udsigten mod vest giver et helt specielt og meget klart indtryk af en helstøbt by. Lave huse i et stort fladt landskab.

Sejlrenden i Øresund er stadig farbar og er et internationalt meget trafikeret farvand. Renden ligger så tæt på land, at de store skibe passerer Dragør i nærkontakt med byen. Det dynamiske liv med skibe i alle størrelser kan stadig opleves på nært hold.

Mod syd

De vidtstrakte strandenge, det sumpede kystland syd for Dragør, indgik i byens dagligliv. Her blev de vævede hør (?)stoffer lagt til blegning, tagrør til tagene skåret, får, gæs og ænder græssede, og mon ikke børnene har haft en herlig legeplads.

Strandengene indgår stadig i Dragørs dagligliv, nu som et beskyttet naturområde en del af "EU Natura 2000" og Amager naturpark. Gæssene græsser nu med eget fristed "Gåserepublikken" som blev skabt, da gæssene i 1960'erne (?) på grund af færgetrafikken, blev forvist fra byens gader og stræder.

Sandstranden, fuglene, vandhullerne og en rig flora er stadig en del af Dragørs nærmeste landskab.

En række haver og plankeværker afslutter det gamle Dragør langs Rønne allé. Netop her ses så tydeligt rækken af sydvendte haver med de store skipperhuse trukket væk fra havesiden. Byen har vokset sig lidt større mod syd, men der opfattes en klar grænse og en tydelig overgang til det lave Amager kystlandskab.

En lang horisont, masser af himmel og lys, kontakt med Øresund og Svenskekysten, et landskab, der tiltrak sildefiskerne og som stadig ligger uspoleret lige udenfor den tætte by med de lave huse.

DRAGØRS HISTORIE OG UDVIKLING

Amager har været beboet siden oldtiden, og langs øens kyster – bl.a. omkring Dragør – er der fundet spor af bosættelser fra stenalderen og frem i tiden. På grund af det flade landskab og kystlinjens stadige ændring, har de permanente bebyggelser ligget inde på øen. Her har også den dyrkede jord været, mens randzonen mod havet har været brugt som overdrev med græsning for husdyrene.

I bronzealderen har der været en tæt befolkning, som har sat dig spor i form af gravhøje, der især har ligget på det østlige Amager. Én af dem, Blushøj, er bevaret tæt på Dragør Kirke.

Vi har forholdsvis sparsom viden om oldtidens mennesker omkring Dragør. Mellem Dragør og Store Magleby er der fundet spor af en bosættelse fra jernalderen, der kan tyde på en egentlig landsby.

Store Magleby og Tårnby er de ældste af Amagers nuværende landsbyer, og de formentlig er etableret i vikingetiden. Da kristendommen kommer til Danmark, bliver de centrum i øens to kirkesogne.

Tårnby kirke spiller en rolle i kong Valdemar den Stores overdragelse af ejendom til biskoppen i Roskilde i 1100-tallet. Kirken og den tilhørende storgård, skænkes sammen med byen København og en række andre besiddelser til bispén.

Fra 1100-tallet og frem til begyndelsen af 1400-tallet er hele øen Amager en del af Roskilde Domkirkes meget omfattende ejendomme.

Navnene Dragør og Store Magleby

Navnet Dragør stammer mest sandsynligt fra det oldnordiske *Draga*, som betyder af drage (trække) og den olddanske endelse *-ør* der betyder en gruset strandbred. Dette kan referere til, at man her kunne trække bådene direkte op på stranden. Hvis denne forklaring er rigtig, fortæller det os, at stedet ikke så tidligt har haft en havn. Den ældste bevarede kilde, der nævner Dragør, er fra 1333.

Bynavnet Store Magleby har i sin oprindelse i det olddanske ord *Magle*, der betyder stor. Navnet kendes i 1100-tallet, hvor byen altså øjensynligt har skilt sig ud fra de øvrige amager-landsbyer, ved at være den største blandt dem. Tilføjelsen "Store" kommer i forbindelse med, at en del af byens beboere i 1300-tallet etablerer en ny bosættelse nordøst for byen. Den får navnet Lille Magleby, eller *Maglebylille*.

Dragør som international markedsplads (1300- til 1500-tallet)

Skånemarkedet

Fra 1100-tallet og frem var der omfattende sildefiskeri i Øresund, og silden blev især handlet på markederne i de skånske byer Skanør og Falsterbo. Sild var en uhyre vigtig del af den middelalderlige kost på grund af religiøse restriktioner mod at spise kød på visse tider af året. Silden i Øresund var i denne periode så talrig, at samtidige kilder siger, at fisken kunne samles op af havet med de bare hænder.

I middelalderen var Skåne en del af det danske kongerige, og markedet lå på landområder tilhørende det danske ærkebispedømme i Lund. Skatterne på markedsaktiviteterne gik til det danske monarki, og kirken havde også opnået udstrakte privilegier og rettigheder på markedet.

Fra begyndelsen af det 1200-tallet begyndte købmænd fra den tyske handelsby Lübeck at komme på markedet og blev tildelt deres eget *fed*. Et *fed* var et område, der lå uden for dansk lov og i stedet fulgte den lov der herskede i den by der ejede et fed. Feddet indeholdt markedsboder, midlertidige boliger, gildeshaller, kapeller og en officiel bygning med samme funktioner som et rådhus.

I 1200-tallet sluttede Lübeck og de andre byer i Nordsøen og den baltiske region sig sammen i *Hansaforbundet*, som var en handelsalliance, der også til tider en politisk alliance. Forbundet bestod gennem hele middelalderen. Købmænd fra hanse-byerne

begyndte også at besøge markedet i Skåne og erhvervede deres egne *fed* af den danske krone. Fra begyndelsen af 1300-tallet besøgte omkring 100.000 mennesker fra hele Nordeuropa hvert år Skånemarkederne, og det blev den største forsamling af mennesker nogetsteds nord for Rhinen og en kæmpemæssig indtægtskilde for de danske konger.

Det kom dog til en afslutning i den svage kong Christoffer den 2.'s regeringstid (1320-1332), han pantsatte næsten hele sit rige til de holstenske grever. Fra Christoffers død indtil 1340 var de holstenske grever de faktiske herskere i Danmark, og de solgte Skåne til den svenske kong *Magnus Eriksson*, og således overgik de enorme indtægter fra sildemarkederne til den svenske krone.

Markedet i Dragør

Efter den danske adels oprør mod de holstenske grever i Jylland i 1340, blev Christoffers søn, *Valdemar*, kronet til konge i Viborg som Valdemar den 4. Det første den nye konge behøvede, var penge til at tilbagekøbe de mistede danske territorier og til at betale soldater for at erobre andre territorier. Skånemarkedet havde været én af kronens største indtægtskilder, og kongen havde derfor brug for at etablere et nyt og konkurrerende marked på danske hænder. Det var formentlig den væsentligste årsag til, at der opstod et tilsvarende marked i Dragør.

Det nye marked i Dragør lå kun ca. ti kilometer syd for Københavns Slot, hvorfra der kunne udøves effektiv kontrol med det. Den 26. juni 1342 slog kong Valdemar med hjælp fra Lübeck de holstenske grever og deres svenske allierede i Slaget ved København. Biskoppen af Roskilde gav København og dets slot til kongen, og for første gang herskede en konge over byen. Øen Amager var en del af gaven, og dermed kom også Dragør på kongens hænder.

Valdemar spildte ingen tid med at opbygge sit nye marked, og i 1342 påbegyndte han uddelingen af rundhåndede privilegier til byer, der ønskede at benytte markedet. Det første af disse privilegier blev givet til den tyske by *Stralsund* og til den nederlandske by *Kampen*. Senere fulgte rettigheder til *Lübeck*, *Hamborg* og *Aalborg*.

Privilegierne gav byerne ret til at handle på markedet, mod en afgift til kongen for hver last der blev udført. De gav desuden juridiske rettigheder, ret til import og eksport af varer samt retten til et fed – altså et handelsområde, ligesom det fandtes i Skanør og Falsterbo.

På feddet var det tilladt at udøve forskellige håndværk, at forarbejde lærred, kød, brød og læder og desuden udøve al slags handel. Privilegierne tillod endda byerne at have deres egne fogeder på deres fed. Al økonomisk aktivitet på selve markedet var skattefrit, og der var ingen begrænsning på den mængde gods, der kunne forlade markedet og fiskeområdet.

I løbet af de næste 18 år voksede markedet, og Københavns borgere fik tilladelse til at købe og sælge og udføre alle typer varer, hvilket den nederlandske by *Zytpfen* også fik. I 1356 oprettede den tyske by *Greifswald* det første handelskompagni, der var involveret i handel på markedet, og som blev drevet af et kollektiv af aktieejere. Denne forretningsmodel blev med succes brugt af mange andre byer der handlede på Dragør i de næste to hundrede år. I 1360 lykkedes det endelig Valdemar at generobre Skåne fra Magnus Eriksson, og det vedblev at være på danske hænder til 1658. Markedet i Dragør var dog en sådan succes på dette tidspunkt at det blev bibeholdt, og de danske konger havde nu markeder på begge sider af Øresund.

[DER MANGLER PERSPEKTIV IFHT MARKEDET I KØBENHAVN]

Dragør som handelscenter for Nordeuropa

I år 1400 var markedet i Dragør ekspanderet til at blive ét af de store handelscentre i Nordeuropa. Alene i det år eksporterede Lübeck næsten 10 millioner sild [CHEK: ER DET STYK, KG, TØNDER, ELLER?] fra markedet. På dragørmarkedet blev der dog også handlet med mange andre typer varer: Smør, oste, rug og kød blev solgt af de danske bønder til de sultne byer i Hansaforbundet og der blev købt og solgt levende dyr som heste, kvæg og grise. Fint klæde fra Flandern blev solgt til den danske adel og til rige borgere i byer som f.eks. Lübeck. Højkvalitetsjern blev købt fra smelteovne i det centrale Sverige og solgt på markedet til danske, nederlandske og tyske byer. Endelig blev luksusvarer som rhinskin og franske vine, tysk øl og eksotiske krydderier også solgt på markedet.

De enorme mængder af varer, der strømmede til og fra Dragør, krævede en omfattende skibsfart. I 1399 var der næsten 700 sejladsere alene mellem Lübeck og Dragør. Til sammenligning havde London, som var en af de største byer i Nordeuropa på den tid, 750 sejladsere

til og fra andre byer. Dragør havde imidlertid endnu ikke en havn, så alle varer blev lastet og losset på redene udenfor byen.

Nord for den nuværende havn gik en kanal, *Løkkerenden*, et stykke ind i land, og gav forbindelse til en slags beskyttet havn. Kanalen var synlig endnu i 1900-tallet.

25 danske, tyske og nederlandske byer havde deres egne områder på markedet og i 1460 vurderede en embedsmand, at der var 20.000 mennesker på markedet. Til sammenligning havde ingen af de største byer i datidens Skandinavien, København, Stockholm, Bergen og Visby, mere end 10.000 indbyggere.

Markedet tiltrak ikke bare købmænd og fiskere, men også religiøse institutioner. Københavnske kirker og klostre havde egne kapel og boder her.

Markedet bliver til by

Markedet strakte sig over et stort område, der formentlig var væsentligt større end Dragørs ældste bydel i dag. Ved det, der i dag er Dragør Havn, var et centralt område med f.eks. administrative og religiøse funktioner. Til at begynde med var markedet kun midlertidigt og varede fra *Skt. Bartholomæus Dag* (24. august) til *Skt. Dionysus Dag* (9. oktober).

De enkelte fed var afgrænset fra hinanden, og inden for hvert fed var hvert enkelt markedsbod også afmærket. På feddene stod, midlertidige bygninger eller telte, som stod så længe markedet varede, og derefter blev pakket ned. I 1422 [1428?] giver kongen tilladelse til, at markedsboderne kan stå i Dragør vinteren over, og i 1400-tallet kommer der flere og flere permanente huse.

Der bliver i dette århundrede også anlagt egentlige gader, hvis navne optræder i samtidige kilder. Det på grundlag af de bevarede kilder muligt at etablere en rekonstrueret gadeplan over i hvert fald den centrale del af markedet. Her lå gader, hvis forløb kan genfindes i nutiden Kongevejen, Strandgade, Strandstræde, Magstræde, Stettinstræde og Toldergade.

Gadeforløbene var bestemt af feddenes udstrækning, der var ensartede i størrelse og form. Det er således sandsynligt, at middelalderens gadenet i en vis grad er genbrugt i det Dragør, som voksede op i 1600-tallet. Et tilsvarende mønster ses også i Skanør og Falsterbo.

Om der er en fastboende befolkning i Dragør i den sene middelalder, ved vi ikke. Men det er sandsynligt, at enkelte folk, der ikke direkte har haft med markedet at gøre, har boet i Dragør hele året. Foruden det sæsonbestemte sildefiskeri, har man kunnet gøre andre fangster.

Den glidende overgang fra en markedsplads med midlertidig bebyggelse, til et mere reguleret område, hvor der er faste bygninger og institutioner med fællesfunktioner, er tilsvarende udviklingen i Falsterbo og Skanör. Her er der begge steder en bydannelse med en hjemmehørende befolkning side om side med markedet, men der ikke tale om, at den permanente by dannes som et nyt "lag" ovenpå markedets fed-struktur.

Markedets betydning mindskes

Markedets storhedstid varede til ind i 1500-tallet. Enkelte hansebyer var stadig repræsenteret i anden halvdel af 1500-tallet, men ved begyndelsen af 1600-tallet ebbede handelen ud. Opkrævning af Sundtolden mindskede markedets betydning som indtægtskilde, og den religiøse overgang i Nordeuropa til protestantismen ændrede den tidligere afhængighed af silden, da der ikke længere forelå et religiøst påbud om at spise fisk.

[OGSÅ NÆVNE DEN ØKOLOGISKE FORKLARING, AT SILDEN FLYTTEDE SIG TIL ANDRE FARVANDE]

I 1536 hærgedes Danmark af en borgerkrig, kendt som "grevens fejde". Her blev Dragør brændt ned til grunden, for at fjenden ikke skulle bruge husene under belejringen af København. Det gik også ud over nogle af hansestædernes huse og boder.

Spør af Dragørmarkedet

Der er i dag ikke synlige spor af middelalderens Dragør. I den såkaldte *Stakhave*, som er et ubebygget areal inde i den gamle bydel, havde man i 1970'erne lejlighed til at lave en arkæologisk udgravning, der gav en omfattende viden om aktiviteten på stedet i middelalderen. Flere andre steder er der fundet arkæologiske spor, f.eks. i form af sildetønder. Fundene er dels gjort i Dragørs gamle bydel, men også op til en kilometer nord for, hvilket viser markedspladsens store udstrækning. En forhøjning i terrænet lige bag ved Dragør Strandhotel, kan måske udlægges som resterne af en middelalderlig skanse. Hotellet ligger formentlig på det sted, hvor middelalderens herberg var placeret. Nogle gader er i nyere tid opkaldt efter en række af hansebyerne.

Den nederlandske koloni i Store Magleby (1500-tallet)

Landsbyen Store Magleby, der ligger to kilometer fra Dragør, var ikke en del af markedet, selv om bønderne i et vist omfang må have taget del i handelen. Store Magleby var allerede i 1300-tallet dobbelt så stor som Amagers øvrige landsbyer, så noget tyder på, at markedet har været til gunst for byen. At Store Magleby kirke blev brugt af markedsgæsterne, viser begravelsen i 1409 af en tysk købmand her.

Hele Amager, og dermed også Store Magleby og Dragør, havde indtil midten af 1300-tallet tilhørt Roskilde Domkirke, men blev så overdraget til kongen.

Den nederlandske koloni

Mens markedet ved Dragør var på sit højeste, fik 24 familier fra Nederlandene på kong Christian den 2.'s initiativ ret til at bosætte sig på Amager. De bønder, der drev jorden i forvejen, blev henvist til at fæste gårde andre steder på kongens godsbesiddelser. Efter blot to år blev kolonisterne koncentreret i Store Magleby landsby.

Man kender ikke den præcise årsag til etableringen af den nederlandske koloni. Men meget tyder på, at Christian den 2. har haft en interesse i indvandringen, dels fordi han ønskede at udnytte de nederlandske bønders ekspertise i grøntsagsdyrkning til hovedstadens fødevarerforsyning, dels som et led i hans tanker om at reformere dele af det danske samfund efter nederlandsk forbillede.

Opkvalificering af landbrugsmetoder har helt givet været en væsentlig drivkraft i koloniseringen. Den indvandrede bønder skulle drive mønsterbrug, med en kombination af dyrehold, mejeridrift og grøntsagsdyrkning efter hollandske driftsmetoder.

Særlige rettigheder

Hollænderne (som eftertiden har benævnt dem) fik en række rettigheder, der adskilte sig fra de danske bønders. Først og fremmest fik de ejendomsretten til jorden og retten til at bevare deres egne arveregler, så både mænd og kvinder arvede lige andele, og at en enke eller enkemand kunne sidde i uskiftet bo. Bønderne blev fritaget for at betale landgilde (for brug af jord og bygninger), tiende (kirkeskat) og yde hoveri (f.eks. pligtkørsel for offentlige personer) og de fik fri ret til at sende kreaturer på græs på øen Saltholm i Øresund og drive fiskeri og fuglefangst på Amager.

Endelig fik de lov at opretholde deres egne retsregler og bruge deres eget sprog, f.eks. i kirken. Hollænderbyen havde sin egne retsinstant, og byen blev styret af en *schout*, der sammen med en kreds af mænd, *scheppens*, både var byråd og dømmende magt.

Markedspladsen i Dragør var der imod ikke en del af privilegierne, og den forblev kongens ejendom, men fire gårdmænd fik retten til at etablere sig inde i selve Dragør by. En hollænder skulle opkræve told og havnepenge og føre regnskab for alle kongens rettigheder i Dragør. Tre hollændere skulle desuden bo i gårde i Dragør og fik pligt til at drive herberg samt bruge jorden uden for fiskerlejet til deres husdyr.

Hollænderbønderne som søfolk

Hollænderne fik en særstilling med hensyn til værnepligt. I 1500-tallets sidste årtier blev de ganske vist fritaget for almindelig værnepligt, men byen skulle stille med op til 70 mænd til flådens skibe. Det vidner om, at de nok var bønder, men havde nogle et basalt

kendskab til sejlads.

Tidligt har de formentlig etableret en skibsbro ved Dragør. Dels har de haft behov at sejle kreaturer til Saltholm, dels har de udført heste til fremmede havne, f.eks. i Holsten.

I Store Maglebys første 200 år som nederlandsk koloni, giftede man sig stort set udelukkende indenfor sin egen kulturkreds, og kombineret med de særlige ejendomsforhold og arveregler, betød, det at byens befolkning voksede til mere, end den kunne rumme. I begyndelsen af 1600-tallet blev der etableret en udflytterby ved det nuværende Frederiksberg, som dog ikke fik en lang levetid.

Til gengæld fandt en del nye erhvervsmuligheder i søfarten, som kunne udøves fra Dragør, hvor udskibningsmolen blev udbygget til en egentlig havn. Her etablerede nogle af Store Magleby'erne sig som skippere, og sejlede f.eks. øens landbrugsprodukter til havne i den danske provins og bragte byggematerialer, kul, brænde, øl og meget andet med hjem.

Dragør var placeret fordelagtigt lige ud til gennemsejlingsfarvandet i Øresund og transporten herfra har været mindst lige så praktisk som fra København, der først i løbet af 1600-tallet får gode havnefaciliteter.

Hollændersamfundets afvikling

Den nederlandske koloni bestod som en administrativ og kulturel enklave i flere hundrede år. Først efter 1800 begyndte en normalisering i forhold til de danske administrative og kulturelle forhold. Schoutstyret og Hollænderbyens som særlig retskreds forsvandt, men langt op imod vores tid har landsbysamfundet båret præg af den lange tid med særlig status.

I Store Magleby er der i dag ikke fysiske spor af hollændersamfundet, bortset fra kirken som tydeligt er inspireret af kirker i Nederlandene – om end den nuværende kirke i Store Magleby i det store og hele er fra 1700-tallet.

Men de hollandske kulturtræk lever i befolkningen den dag i dag. Der er i befolkningen både i Dragør og Store Magleby endnu mennesker, der har ubrudte slægtsforbindelser tilbage til de hollandske kolonister. Hollandske navne er stadig i brug blandt hollændernes efterkommere, så man i og omkring Store Magleby stadig finder pigenavne som f.eks. Grith, Leise, Neel, Marchen og Leisbeth og drengenavne som Dirch, Theis, Chrilles, Jan og Zibrandt.

I lokalbefolkningen har den hollandske baggrund der helt op til vores tid været med til at skabe en særlig identitet. Den er kommet til udtryk i bibeholdelsen af kulturelle traditioner, som f.eks. bevaring og brug af amagerdragterne, der var den hollandske kolonis særlige kendetegn på grønttorvet i København, og fastelavnsridningen som har været praktiseret af hollænderne i århundreder.

Dragør i sejskibstiden (1600 til 1900)

Dragørsøfartens udvikling og første blomstringsperiode

Efter den intensive besejling af Dragør i sildemarkedstiden fulgte en stille periode. Den havn, som hollænderne anlagde i løbet af 1500-tallet, voksede gennem de følgende århundreder.

I 1635 var der i havnen syv småskibe og skøjter (fladbundede fartøjer til f.eks. kreaturtransport). Skibene kunne typisk rumme 7-14 heste, så det var altså ikke store fartøjer.

Vi har ikke særligt mange oplysninger om udviklingen af Dragørs handelsflåde i 1600-tallet. Men efterhånden i takt med, at hollænderne som supplement til transporten af heste og egne produkter, opkøbte forskellige varer til videresalg især i København, må sejladserne efterhånden have fået et vist omfang. I 1650 klager Københavns Magistrat til kongen over hollændernes søfart og handel omkring Børsen i København, så på det tidspunkt har den altså været omfattende nok til at blive betragtet som konkurrenceskabende.

I 1675 registreres i Dragør to jagter samt 32 både og skøjter, fortrinsvis ejet af hollænderne, så her var byen for alvor etableret som søfartsby.

Imidlertid var det først i 1700-tallet, at dragørsøfarten for alvor udviklede sig. I 1733 havde Dragør således placeret sig på en fjerdeplads blandt Danmarks søfartsbyer. Gennem anden halvdel af 1700-tallet var Dragør landets største søfartsby efter København (handelsflåden målt i læstetal eller tonnage).

Lasterne ændrede sig fra at være lokale produkter, til transport af brænde (favneved) til København, hvor behovet for brændsel var kæmpestort. I den første halvdel af 1700-tallet blev brændet især hentet i havne i den sydlige del af Øresund og Smålandshavet, De større fartøjer hentede dog også brænde i Holsten.

I slutningen af 1700-tallet var sejladerne udstrakt til hele den østlige del af landet. Foruden brænde sejlede dragørskipperne også korn fra de kongelige magasiner ude i landet til hovedstaden. Denne sejlads foregik for kongens regning. Der var i nogen grad tale om sæsonbetonede laster – korn om efteråret og brænde om foråret og sommeren. Der blev dog også sejlet med andre varer såsom kød, smør, fjerkræ mv.

I anden halvdel af 1700-tallet sejlede en del fartøjer fra Dragør også på fjernere destinationer, f.eks. østersøbyerne fra Danzig og helt op til St. Petersborg. Endvidere kom dragørskibe til Bergen, Island og Amsterdam. I slutningen af århundredet er der således også registreret dragørskibe som sejlede med kolonialprodukter til Nederlandene og vendte tilbage til København og Dragør med industriprodukter, som papir, søm bemalede fliser, som blev brugt i Dragørs køkkener.

Dragørskipperne havde ry for at være flittige og fleksible. De foretog ofte 8-10 ture i løbet af året. Dette antal af sejlads lå over det sædvanlige i forhold til sejladerne fra landets andre søfartsbyer. Dette skyldes muligvis, at de laster dragørskibene sejlede med, ikke nødvendiggjorde lang liggetid i København i modsætning til de fartøjer fra andre byer, som sejlede med letfordærlige varer som æg, smør, flæsk og lignende, der blev solgt i små partier ad gangen, hvilket betød længere liggetid i København.

Om vinteren var fartøjerne lagt op, fortrinsvis i Nyhavn i København. Dette er således også forklaringen på Dragør Havns relativt beskedne størrelse på trods af dragørsøfartens omfang og antal af skibe. Skibene var størstedelen af tiden enten på havet eller vinteroplagt i andre byer – og nogle af de hjemhørende skibe kom måske aldrig til Dragør.

Dragørs udvikling som søfartsby var selvfølgelig ikke mindst et resultat af byens nærhed til hovedstaden og dens behov for rigelige tilførsler af mange slags varer. I 1733 var det kun 3,5% af dragørskippernes anløb, der ikke havde med hovedstaden at gøre. I 1769 stod fartøjerne fra Dragør for godt 45% af den indkomne tonnage i København.

I 1769 havde Dragør ifølge en skibsliste i alt 92 fartøjer, fordelt på 27 galeoter og galeaser samt 64 jagter. Ifølge en optegnelse fra 1798 var næsten samtlige store galeaser bygget i Pommern. Det samme var tilfældet med de fleste af jagterne.

Manglen på skove på Amager betød, at der ikke var basis for etablering af bådeværfter i Dragør. Først i sidste halvdel af 1800-tallet blev der etableret nogle mindre bådebyggerier i Dragør. Handlen med fartøjer i Dragør var ret omfattende. I 1740-1742 blev der f.eks. købt eller solgt 200 fartøjer.

Skibene var for langt de flestes vedkommende drevet af partsrederier, hvor skipperen altid selv var medejer. Ejerskabet var fordelt på mange hænder – ofte indenfor en familie. Det betød nogle fordele, for dels blev udgifterne til fornyelsen af flåden fordelt på mange investorer, dels fordeltes risikoen på mange hænder i tilfælde af haveri.

Der var i Dragør næsten ikke nogen udenbys redere, hvis man ser bort fra dem, der havde skibsanparter i Store Magleby. Denne ejendomsform er usædvanlig i forhold til andre søfartsbyer i Danmark.

Dragørsøfartens anden blomstringsperiode

I 1780'erne nåede dragørflåden sin foreløbige kulmination. Antallet af skibe stagnerede, men derimod blev skibene større.

Englandskrigene i begyndelsen af 1800-tallet havde ganske katastrofale følger for den danske søfart. Dette gjaldt ikke mindst for Dragør, som led væsentligt større tab end de andre danske søfartsbyer. Før krigen var byens flåde på omkring 80 fartøjer, men da en meget stor del af dem gik tabt under krigen, var der under 20 tilbage.

Byens dominerende erhverv blev altså tvunget i knæ, selv om en del af byens skippere fik en mulighed for ekstraordinære indtægter i krigsårene ved at drive *kaperi* – en form for autoriseret sørøveri. Alligevel var byen næsten ruineret og kun få af skipperne havde råd til at købe sig et skib igen. Det gik således relativt langsomt med genopbygningen af byens flåde.

Først i slutningen af 1850'erne kom Dragør med i den generelle opblomstring inden for søfarten og fik dermed opbygget en flåde, der gik på langfart. Systemet med partsrederier var formentlig årsagen til den relativt langvarige genopbygning. Der var ikke, som i flere andre søfartsbyer, et handelshus eller rederi, der stod bag en større flåde. De mange rederier, der som ofte kun havde ét fartøj, betød at en del måtte have søfarten som bierhverv ved siden af landbrug, lodseri, bjergningsvæsen o.lign.

Den særlige struktur, der gjorde sig gældende for Dragørs rederier, afspejles også i byens relativt ensartede bebyggelse. I andre søfartsbyer byggede magtfulde handelskompagnier og rederier ganske prangende bolighuse og lagerbygninger. Sådanne store handelskompagnier og rederier fandtes ikke i Dragør.

Det er også bemærkelsesværdigt, at Dragør trods den omfattende søfart, ikke fik status af købstad. En væsentlig årsag hertil er uden tvivl byens geografiske nærhed til hovedstaden men formentligt også byens og søfartens erhvervsmæssige struktur.

Sejlskibstidens afslutning

Omkring midten af 1800-tallet nåede Dragør at placere sig som den fjerdestørste søfartsby udenfor København, kun overgået af Svendborg, Fanø og Marstal. I 1878 havde Dragør 63 skibe med en tonnage på i alt 11.355 nettoregister-ton.

Sejlads med træ fra Sverige til England og kul tilbage til østersøhavnene prægede nu i tiltagende omfang dragørsøfarten. *Trampfart*, dvs. opsøgende sejlads fra sted til sted efter fragter, var også tiltagende og blev en god indtægtskilde for dragørerne. Et stigende antal skibe tog på langfart til varmere himmelstrøg, hvor man kunne sejle året rundt med transporter af vin, rom og frugter.

Foruden skonnerter, galeaser og jagter sås nu også små brigger, skonnertbrigger og barkskibe. En kort periode var der også registreret en lille fuldrigger, *Cornelia*, der var det største skib, der har været hjemmehørende i Dragør. Det forliste dog i 1872.

Nedgangen for Dragørs skibsfart begyndte i 1880'erne. Medvirkende hertil var ikke mindst de dalende fragter og den voksende konkurrence fra dampskibene. Endvidere var dragørflåden præget af relativt gamle, og billigt erhvervede fartøjer. Mange af skibene blev modne til ophugning i denne periode. Andre gik tabt ved forlis. Som følge heraf begyndte en del af Dragørs søfolk efterhånden at sejle med københavnske rederiers dampskibe.

Partsrederierne dominerede hele 1800-tallet, men der kom dog også nogle få flerskibsrederier, hvor enkelte blev temmelig store virksomheder. Én af byens store redere, *Peter Mærsk Møller*, så en fremtid i dampskibstrafikken, men da han var klar over, at den ikke kunne ske med udgangspunkt i Dragør, flyttede han til Svendborg og etablerede et rederi, der senere skulle blive ét af verdens største. Også *Hans Isbrandtsen* erkendte, at Dragør ikke var stor nok til hans ambitioner, og dannede i New York rederiet Isbrandtsen Line.

Havnen som byens omdrejningspunkt

[Under udarbejdelse]

Byen der levede af havet

Dragør beliggenhed ved Øresund – en af verdens tættest trafikerede sejlruiter – skabte tidligt andre erhvervs muligheder, end selve skibsfarten.

Øresund er et farvand, der er meget vanskeligt at besejle, på grund af strømforhold, grunde og rev kombineret med den intensive trafik og sejskibenes afhængighed af vindforholdene. Grundstødninger og forlis var tidligere ret hyppige.

Lodseriet

For at lette sejladsen i Øresund blev der allerede i 1560 lagt søtønder ud og senere udvidedes af mærkninger af sejlruiter m.m. og med tiden hjalp sømærker og fyrbelysning søfarten op vej. I ældre tid var det nærmest umuligt at sejle i mørke, og om vinteren blev de fleste skibe lagt op.

Tidligt assisterede "kendte mænd" skibene i Sundet. Det kunne f.eks. være fiskere, der var fortrolig med farvandet. I 1684 blev seks fiskere fra Dragør beordret til at hjælpe danske flådeskibe gennem Øresund. De fik kort efter tilladelse til også at assistere civile handelsskibe, og dermed var Dragør Lodseri grundlagt. Lodseriet var Danmarks – og måske ét af verdens – første organiserede lodserier.

I takt med at skibstrafikken voksede, øgedes antallet af lodser. I midten af 1700-tallet havde byens 12 lodser og 100 år senere var tallet fordoblet. I dragørsøfartens storhedstid i 1800-tallet var der 50 lodser, men da sejskibene hen mod slutningen af århundredet afløstes af dampskibe, blev behovet for lodsning mindre. I 1906 var der kun syv lodser tilbage i Dragør.

I tidsrummet fra 1684 til 1984 var der i alt ansat 253 lodser ved Dragør Lodseri. Hertil kom det mandskab, der sejlede lodser til og fra skibene, så lodserhvervet har været væsentligt for Dragør. I 1984 blev lodseriet fusioneret til en større organisation for hele Øresund, men der foretages stadig lodsning fra Dragør.

Andre maritime erhverv

Det var ikke alle skibe, der tog lods om bord selvom og grundstødning skete ofte. Bjergning af grundstødte skibe blev derfor en aktivitet, som Dragørs borgere kunne tjene penge på. Indtægterne ved bjergningen (bjergelønnen) var fra 1713 en del af den kommunale økonomi og i mange år kunne en stor del af de kommunale udgifter afholdes af indtægter fra bjergning. Efter 1910 overgik bjergningsvæsenet til et privat bjergelav og til kommercielle bjergningsfirmaer.

Når et skib var grundstødt, sejlede *Byens båd* ud til det grundstødte skib og fik flyttet lasten over i mindre fartøjer, så det grundstødte skib kunne gå fri af grunden. Større opgaver kunne tage flere dage og beskæftige 100-200 mand. En del af bjergelønnen blev delt mellem de aktive i bjergningen efter der var trukket penge fra til de offentlige kasser.

Den livlige besejling af Øresund gav mulighed for at tjene penge på at forsyne skibene med proviant. I åbne både sejlede – *kadrejerjoller* – sejlede handlende de ud til de forbigående sejskibe for at forsyne dem med kartofler, rugbrød, tobak spiritus m.m.

Hvis skipperen selv ville handle hos en købmand i Dragør kunne kadrejereren tilbyde at sejle skipperen i land og måske tjene penge på færgetjenesten og eventuelt provision på handelen. Da dampskibene overtog sejladsen forsvandt muligheden for at tjene penge på kadrejeri.

Efter middelalderens sildeeventyr, havde fiskeriet ikke spillet nogen afgørende rolle for Dragør. Det er bemærkelsesværdigt, at der ifølge folketællingerne i midten af 1800-tallet ikke nævnet en eneste fisker i Dragør, men det betyder ikke, at der ikke blev fisker. Snarere, at fiskeriet var et bierhverv i forhold til søfart, lodseri m.m.

Det maritime bysamfund

Ved en folketælling i 1787 havde Dragør 1376 indbyggere. Heraf var 224 ud af 316 arbejdsduelige mænd lokalt beskæftiget med søfart og registreret med følgende titler: 94 skippere, 74 sømænd, 20 matroser, 18 lodser, 15 styrmænd, 2 skøjteførere og en lodsoldermand.

Som i andre danske søfartsbyer gjorde en stor del af byens mænd også tjeneste i flåden som indrullerede matroser. I Dragør var således langt over halvdelen af mændene beskæftigede med søfart under en eller anden form.

Om vinteren var dragørskibene enten på langfart til varmere himmelstrøg eller oplagt i Dragør havn eller i København eller i en svensk havneby ved Sundet. Vintertiden i Dragør var dog en ret livlig tid, hvor der både skulle dyrkes familieliv og selskabelighed og samtidig forberedes og planlægges for den kommende sæsons sejlads. Der var også travlhed hos sejlmagere, smede og tømrere.

Væverierne

Som et særligt privilegium, fik dragørerne fra 17xx, lov at drive væveri. Erhvervet, der ellers var forbeholdt vævemestre i købstæderne, blev givet frit i Dragør, for at de søfarende og deres hustruer og familier havde en alternativ beskæftigelse. Ikke mindst for kvinderne var det en "livsforsikring", hvis et skib forliste og manden ikke vendte hjem. Så havde familien en chance for at overleve økonomisk alligevel.

[Mere om tal, omfang, forhold til marked i København]

Sideløbende med væveriernes opkomst, tog flere familier sig af *blege* de grå og medgørlige lærredsstykker, som blev produceret på vævene. Blegeri var en omfattende og langsommelig proces, der udnyttede byens nærhed til de vidtstrakte strandenge, hvor lærredet kunne ligge og blege i solen.

Kvindeerhverv

I det maritime samfund i Dragør, hvor mange mænd befandt sig på havet det meste af året, var kvinderne dermed alene i hverdagen. Kvinderne havde derfor ofte både det daglige sociale samt økonomiske ansvar i familien.

Både i Store Magleby og Dragør havde kvinderne særlige privilegier og rettigheder udstedt af den danske konge. I Store Magleby havde de siden 1500-tallet været underlagt hollandsk lov som betød, at kvinderne arvede på lige fod med mændene. I Dragør havde kvinder, der var gift med søfolk, siden 1704 ifølge 'Forordningen om Sø indrullering i Danmark' haft tilladelse til at væve, når manden var indkaldt til tjeneste i søværnet.

År 1741 fik også lodsernes hustruer lov til at væve for folk i Dragør, og i 1785 fik hele familien tilladelse til at hjælpe til med at væve. Vævningen var dermed blevet det bærende erhverv ud over søfarten, og i næsten alle hjem i Dragør stod der nu en væv, som kunne supplere familiens økonomi. (Iflg. folketællingen fra 1850, er der registreret 100 kvinder som væversker)

I Dragør boede desuden en del enker, som havde mistet deres mænd på søen og som derefter ofte måtte forsørge sig selv. De særlige tilladelser til vævning, samt næringsbreve til salg af varer, gjorde det nemmere for disse enker at klare sig økonomisk, hvilket var særdeles vigtigt, da mange stadig havde hjemmeboende børn. Men også ugifte kvinder og døtre brugte væven som erhverv. Det gav derfor kvinderne en særlig position, da der kom væverier til byen, som ønskede at udnytte deres væveekspertise.

Ligesom vævningen var en stor indtægtskilde for familierne i Dragør, var blegning et væsentligt supplement til økonomien. Blegningen var dog ikke i samme grad et kvindeerhverv, men i højere grad et familieføretagende. Endelig var gåsehold, der især blev varetaget af Dragørs enker, en vigtig indtægtskilde.

For kvinderne i Dragør var det egne erhverv og eneansvaret for husholdningen således afgørende for deres position i lokalsamfundet. Vævetilladelse gav dem en sikkerhed i forhold til familieøkonomien, idet de havde frihed til at tjene deres egne penge - en frihed der gav kvinderne en særlig form for selvstændighed og mulighed for at sætte deres præg på tilværelsen.

Uden kvindernes indsats havde Dragør ikke kunnet fungere socialt og økonomisk – de var virkelig familiens hjørneste.

I den gruppe af kunstnere, som i begyndelsen af 1900-tallet dannede en kunstnerkoloni i byen, var kvinderne meget usædvanligt repræsenteret i et antal på linje med de mandlige kunstnere.

Desuden tegner der sig et billede af, at kvinderne slog sig ned enten alene eller sammen med en anden kvindelig kunstner. Kunstnerfaget var på dette tidspunkt et mandefag, kvinder havde endnu ikke adgang til Kunstakademiet. I Dragør var man vant til at kvinder boede alene og var selverhvervene. De kvindelige kunstnere kunne arbejde og bo i byen uden at de trådte udenfor normerne.

Dragør på vej mod nutiden (1900-)

Med sejlskibstrafikkens ophør skete der i Dragør en ganske brat overgang til 1900-tallet. Byen var i stagnation, hvilket satte sit tydelige præg på byen. De mange, der havde levet af søfarten, måtte i stort tal finde beskæftigelse andre steder. Nogle søgte videre til de dampskibsrederier, som først og fremmest i København tog over. De, der blev i Dragør, måtte gå over til andre erhverv. Lodseriet var som tidligere nævnt også væsentligt reduceret. Fiskeriet fik en opblomstring, men blev aldrig rigtigt omfattende, selv om Dragør for nogle er kendt som fiskerby og ikke som søfartsby.

Byens lokale handelsliv var forholdsvist upåvirket, men udviklede sig ikke. Nærheden til København havde betydet, at en del af handelen foregik der, og søfolkene bragte også en del varer med sig hjem, så der var ikke opstået større købmandsgårde o.lign., hverken i Dragør eller Store Magleby.

Der blev i den første halvdel af 1900-tallet ikke foretaget væsentlige investeringer i nye bygninger eller udvidelse af byen. Mulighederne for at udvide byen var også begrænsede, da de omkringliggende jordareal primært hørte til Store Magleby Sogn, bortset fra beskeden og snævert afgrænset bræmme langs kysten.

Den økonomiske afmatning kom imidlertid paradoksalt nok til at betyde, at husene fra 1700- og 1800-tallet ikke blev omfattet af mange nedrivninger og gennemgribende fornyelser. Husene blev bevaret stort set uændrede i det ydre, og allerede i 1930'erne opstod der en øget bevidsthed om byen som bevaringsværdig kulturarv.

Den industrielle udvikling

Allerede i 1800-tallet havde en del af hjemmевæveriet fået karakter af industriel produktion. Der var gjort enkelte forsøg med vævefabrikker, og i 1870'erne var der vest for Dragør etableret et større industrielt væveri. Her blev der arbejdet til en del af de kvinder, der i søfartstiden havde erhvervet kompetencer som væversker mens mændene var på havet. Også den mandlige arbejdskraft, som efterhånden blev ledig på grund af nedgangen i søfarten, fandt beskæftigelse her. Fabrikken havde endvidere brug for mænd til det tunge smedearbejde, kørsel og håndtering af de meget store jernvæve. Væveriet var i mere end 100 år Dragørs største industrivirksomhed, og ophørte i 1980'erne [CHEK].

Enkelte andre fabrikker kom til Dragør, men industrien blev aldrig et betydende erhverv. Et bådværft, et jernstøberi, en fiskefabrik og

en række små, mere håndværksprægede produktionsvirksomheder var ikke nok til at give beskæftigelse til kommunens arbejdskraft, så i 1900-tallet fik en del dragører arbejde i nabobyen Kastrup, hvor der var en omfattende industriudviklingen, eller i København.

Landbrug og gartneri

Landskabet omkring Store Magleby og andre dele af Amager blev siden hollændernes indvandring i 1500-tallet stærkt præget af først og fremmest dyrkning af grøntsager. Den intensive produktion fortsatte helt frem til midten af det 1900-tallet, hvorefter den relativt arbejdskrævende gartneriproduktion gradvis blevet ændret til mere ekstensiv landbrugsdrift, især kornavl, hvor såning og høst foregik maskinelt. Tidligere tiders husdyrhold forsvandt, idet kunstgødning overflødiggjorde den husdyrgødning i kombination med latrin fra københavnske lokummer, der tidligere var forudsætningen for det særlige *amagerbrug*, som dyrkningsformen kaldtes. Til gengæld overtog rideheste til fritidsbrug bygninger og arealer.

I selve Dragør by var der en vis grøntsagsproduktion på jorder ejet af de sidste eksisterende hollændergårde inde i selve den gamle bydel (Kongevejsgården, Dragørgård og Peders Minde). Hertil kom enkelte mindre brug, der også havde jordlodder uden for byen. Kvægholdet i byen ophørte først i 1950'erne. Op til 1960'erne så man gæs, ænder og høns i den gamle bys gader og stræder, som en reminiscens af det dyrehold, der traditionelt altid havde foregået ved mange af husene og deres gårdsplads. Men det blev forbudt i hvor byens gåse-, ande- og hønsehold blev henvist først til etablerede fjerkræbure ud for Zytzensgade, og senere fra 1960 til den såkaldte *gåserepublik* syd for byen, hvor den ligger endnu i dag.

Handelsliv

I Dragør har der tidligt i kraft af de internationale forbindelser i sejskibstiden været mulighed for at få eksotiske varer. Søfolkene på skibene tog silke- og bomuldsstoffer, krydderier og frugter samt keramik og porcelæn med hjem. Købmændene og skibsprovieringsforretningerne havde et righoldigt vareudbud. Udsalg af lingeri, porcelæn og galanterier har været at finde rundt om i byens små huse. Udsalgene fra dagligstuen blev senere til faste butikker. Gennem 1900-tallet har Dragør, til trods for nærheden til Københavns stormagasiner og specialbutikker, haft et relativt større vareudbud i forhold til byer af tilsvarende størrelse.

Den tidlige turisme

I slutningen af 1800-tallet, hvor skibsfarten ebbede ud, fik Dragør et nyt opsving. Ikke mindst på grund af indsatsen fra foreningen "Dragørs Fremme", der blev grundlagt i 1887, blev der arbejdet målrettet på at få turister til byen. Etableringen af lystanlæg, badeanstalt m.m. var nødvendige instrumenter, men en af de væsentligste faktorer var foreningens arbejde for en jernbaneforbindelse fra København til Dragør.

Åbningen af Amagerbanen i 1907 fik stor betydning for både korttidsturisme og landliggere, der i første halvdel af 1900-tallet kom til at dominere Dragør i sommerhalvåret. Restauranter og hoteller nød godt af turisterne, men herudover bidrog byens gæster også til økonomien i mange private hjem, da man udlejede værelser – eller hele huset – til landliggerne i sommermånederne. Flere steder opstod sommerhusområder, ligesom der var teltpladser.

De fleste landliggerne kom fra København og var nok fortrinsvis funktionærer, fabrikanter o.lign., men særligt efter indførelse af ferieloven i 1938, kom der også familier fra arbejderklassen, der i nogle tilfælde blev tilrådet at holde ferie i Dragør, så børnene kunne få frisk luft og sol. Fælles for dem alle var, at de blev tiltrukket af det charmerende by- og havnemiljø, som udgjorde en kontrast til storbyen.

Omkring 2. Verdenskrig mærkede Dragør imidlertid konkurrence fra andre feriesteder, der bl.a. som følge af forbedrede transportmuligheder blev nemmere at nå fra København. Forsøg med en færgerute fra Sverige og et stort anlagt badeanlæg på Sydstranden, blev aldrig en succes.

Nye beboere i Dragør

De villakvarterer, der fra starten af 1900-tallet bredte sig rundt om Dragørs gamle bydel, blev først og fremmest befolket af tilflyttere. Med tiden blev en del af turisterne faste beboere og nogle kolonihave- og sommerhuse omdannede til helårsbeboelser. Landliggerbefolkningen var et nyt element i det gamle Dragør, og bragte nye ideer med sig, der f.eks. betød at kulturlivet fik en ny opblomstring. En del forfattere og kunstmalere opsøgte Dragør i kortere eller længere tid.

Det var også fra kredsen af tilflyttere, at der udsprang en stigende opmærksomhed på byens kultur- og bevaringsværdier. Flere gjorde opmærksom på, at Dragørs særlige bygningsmiljø skulle sikres fra at blive omfattet af den forstadsudvikling, som andre byer i omegnen af København var vidne til. Denne bevidsthed førte til dannelsen af et museum i Dragør i 1932 og et bygningsfredningsnævn i 1934.

1930'ernes boligpolitik, der åbnede muligheden for statslån til villabyggeri og opførelse af almene boliger, slog også igennem i Dragør. Efter 2. Verdenskrig blev der langs kysten syd for byen bygget såvel parcelhus- som etageboliger, der betød en voldsom vækst i tilflytningen på få år. Den økonomiske højkonjunktur i 1960'erne satte yderligere skub i byudviklingen, der dog også foregik i Store Magleby Kommunes arealer tæt på Dragør. De to kommuner indledte samarbejder på en række områder, og blev sammenlagt i 1974.

Byudviklingen er dog siden dæmpet, dels fordi nybyggeri forhindres af støjzoner i forbindelse med lufthavnen, dels på grund af de regionale planer for hovedstadsområdet, som prioriterer nybyggeri i tæt sammenhæng med jernbanenettet. Amagerbanens persontrafik blev nedlagt i 1947, og siden har busser været Dragørs kollektive transport.

Byudviklingen i vækstperioden i 1960'erne og 1970'erne betød, at Dragørs bebyggede byareal blev mangedoblet. Befolkningstallet steg tilsvarende, samtidig med at befolkningssammensætningen helt skiftede karakter, socialt, økonomisk og kulturelt.

Den gamle bydel var som sådan uberørt af denne udvikling, men fik en ændret befolkningssammensætning. Mange af de oprindelige ejere af husene flyttede til de nye og moderne boliger, og ind flyttede i stedet især beboere fra den københavnske middelklasse.

Fort, fly og færgehavn

Dragør bys nærmeste omgivelser ændrede sig i 1900-tallet på afgørende områder.

I 1910 blev der bygget et kystfort på en kunstig ø syd for byen, som et led i styrkelsen af Københavns befæstning mod søsiden. Fortet var bemanded under 1. Verdenskrig, og spillede en vigtig rolle i stormagternes beslutning om ikke at inddrage Danmark i krigen. Efter 2. Verdenskrig blev funktionen ændret, så anlægget i stedet var en del af hovedstadens luftforsvar under Den Kolde Krig. Fortet var aktivt lige indtil 2001, hvor det blev nedlagt af militæret som den sidste del af Københavns befæstning. I dag er det privatejet og fungerer som hotel og restaurant med delvis offentligt adgang.

Flytrafikken i Kastrup Lufthavn startede i 1925, og lufthavnen er siden vokset til én af de større i Europa og Danmarks største arbejdsplads. I dag omfatter lufthavnens arealer et bælte der næsten skærer Amager over på midten, og har afskåret flere af de tidligere vejforbindelser til København, så der i dag kun er to overordnede veje til Dragør. Lufthavnen har hindret Dragør i at smelte sammen med de store byområder nord for lufthavnen og længere inde på Amager. Den har dermed sikret, at landskabet syd for og omkring lufthavnen er bevaret som et traditionelt åbent landbrugsland med gårde og holdt fri for omfattende og ukontrolleret byudvikling. Herudover har lufthavnen med sin store koncentration af arbejdspladser fra starten haft stor betydning for tilflytning og befolkningssammensætning i Dragør, hvilket har været og er helt afgørende for lokalområdets økonomi og udvikling.

Dragør er der imod ikke direkte påvirket af flytrafikken, i det den langt størstedelen af tiden afvikles over vandet.

I 1960 blev der etableret en bilfærgerute mellem Dragør og Limhamn. Der blev inddæmmet et stort areal syd for den gamle havn til placering af færgeleje, terminalbygninger m.m. og der blev lavet et nyt havneløb, der kunne betjene den planlagte bilrute. Udvidelsen af færgehavnen omkring 1969 gav mulighed for at anlægge en ny lystbådehavn mellem den gamle havn og fortet, ligesom hele kystlinjen blev ændret og rykket længere væk fra den gamle bydel og ud mod sundet. Det betød, at byen mistede den umiddelbare

nærhed til vandet, men de indvundne arealer er dog takket være fredning friholdt for bebyggelse. Færgesejladser betød, at Dragør havde et stort antal svenske indkøbsturister. Ruten blev nedlagt i 1999 kort før åbningen af den faste forbindelse over Øresund.

Bevaringsarbejdets start og udvikling

Dragørs kulturarv er særlig enestående, fordi byens historiske kerne, havn og det omgivende kystlandskab er bevaret næsten intakt i sin helhed. Byen har beholdt sin tætte bebyggelse, den gamle havn har bevaret sin struktur, og kystlandskabet er fastholdt åbent med frit udsyn inde fra land og ude fra sundet. By og havn har beholdt sin integritet, forstået på den måde, at ingen væsentlige dele af den oprindelige struktur er forsvundet eller ødelagt. Byens og havnens autenticitet, dvs. oprindelige hovedtræk er også bevaret først og fremmest med det særegne gade-, udstyknings- og bebyggelsesmønster. Men indsatsen for at bevare byen og dens omgivelser startede tidligt, allerede i 1930'erne som et af de første steder i Danmark.

Borgerne har været en stærk drivkraft

Borgerne har fra sejlskibstiden op til vore dage selv følt ansvar for byens udvikling og taget vare på deres by og dens landskab. Lokalbefolkningen i dag har generelt en høj bevidsthed om og forståelse for bevaringsværdierne. Byen er et udsædvanligt godt eksempel på borgerdeltagelse. Borgerne har således, anført af lokale ildsjæle, spillet en aktiv og konstruktiv rolle i bevarings- og planlægningsarbejdet, især siden 1930'erne. Fra dette tidspunkt og til i dag har været en levende debat både i den lokale presse og på borgermøder om byens bevaring og udvikling.

Den første bevarende byplan vedtaget fra 1973 for den gamle by blev til med store opbakning fra borgerne. Og borgerne har i tidens løb ivrigt debatteret spørgsmål af betydning for byen: Bevaring af byens markante lodstårn fra nedrivning, fredeliggørelse af bykernen for gående gennem regulering af bilkørsel og parkering, trafikale konsekvenser af færgeforbindelsen til Sverige fra 1960-1999, bevaring af byens skole og bibliotek samt standsning af planer om privat boligbyggeri på havnens traditionelt fælles arealer.

I et samarbejde mellem kommune, beboerforening og lokale håndværkere er bevaringsarbejdet støttet blandt andet gennem kampagner for god vedligeholdelse og det traditionelle håndværk.

Alt i alt kan man sige at der gennem de forløbne år er blevet opbygget en viden og bevidsthed blandt byens og kommunens befolkning om den gamle bys og havns særlige værdier. Der er således skabt en immateriel kulturarv, som præger befolkningens holdning og kompetence til at forvalte værdierne.

Fredning af landskab og bygninger

Byens strandenge var i sejlskibstiden brugsarealer, der blev brugt til græsning for kvæg og gæs. Senere blev engene anvendt til blegning af lærred. Strandengene syd for byen, som er så karakteristiske for Øresundskysten og det flade Amager blev på lokalt initiativ naturfredet i 1939. Senere i 2004 blev fredningerne udvidet og samlet i en stor fredning, der omfatter hele det naturprægede landskab langs Sydamagers kyst. I 2007 blev hele kysten fastlagt af staten som et europæisk internationalt naturbeskyttelsesområde.

I 1940'erne påbegyndte staten igen på lokal opfordring en fredning af flere enkeltbygninger i den gamle bydel. I 1960'erne blev dette suppleret med fredning af bygninger udvendigt, som udgjorde særlige og velbevarede gadebilleder / husrækker (B-fredning). Både fredede enkeltbygninger og landskabet er altså under national beskyttelse.

Den første bevarende byplan i Danmark

I 1961 udarbejdedes en første byplan med et begrænset indhold for Dragør gamle bydel. Planen viste sig imidlertid utilstrækkelig til at fastholde den karakteristiske lokale byggeskik. I 1973 udarbejdede Dragør så som den første kommune i Danmark en egentlig bevarende byplan for den gamle by i sin helhed. Planen var udsædvanlig, fordi den ikke kun fastlagde bindende og fyldestgørende regler for grundejerne, men også meget illustrativt og informativt vejledte borgerne i at finde løsninger i respekt for den lokale byggeskik. Regler, som er praktiske og tidssvarende, men også hensynfulde over for bygningsarven. Planen er siden blevet revideret og forbedret

flere gange, senest i form af den bevarende Lokalplan 25 fra 1989. Gennem håndhævelsen af lokalplanen er det lykkedes at fastholde byen som helhed som en autentisk, men levende og moderne boligby og friholde den fra spekulativ feriebosætning, som man har oplevet i en del andre kulturhistorisk interessante danske småbyer.

Kommunens afgørende rolle

De lokale politikere og kommunens administration viste sig tidligt lydhøre over for borgernes ønske om at bevare by og landskab. Allerede i 1935 oprettede kommunalbestyrelsen således et såkaldt "fredningsnævn", med repræsentanter for såvel fagfolk, kommunalbestyrelse og borgere, som siden er ændret til "Dragør Bevaringsnævn". Nævnet har siden starten gennemgået byggesager om bevaring og kan komme med indstilling til kommunalbestyrelsen. Kommunens administration, som er med i bevaringsnævnet, behandler tilladelser til byggeri i overensstemmelse med de bevaringshensyn, der indgår i den bevarende lokalplan. I kommunens sagsbehandling indgår i udstrakt grad en tidlig og forebyggende rådgivning over for grundejere og ansøgere. I 1982 oprettedes en fond, Dragør Byfond, som kan yde økonomisk støtte til ekstraudgifter, der måtte være ved at bygge i et bevaringsværdigt miljø. Dertil kommer en kommunal "kalk-service", hvor husejerne kan erhverve kalk til facadebehandling af husene, samt et "bevaringslager", hvor genanvendelse af traditionelle bygningsdele og materialer formidles.

Byens bygningsregistrant og historie

Nationalmuseet udarbejdede i 1979 en omfattende registrant over samtlige bygninger i det gamle Dragør. Arbejdet vidner om, at man fra statens side anså de historiske huse i Dragør for særligt værdifulde. Registranten havde som indledning en samlet overskuelig og oplysende fremstilling af byens historie og udvikling. Her forklares Dragørs opståen ved kysten i middelalderen og den særegne regelrette byplan i europæisk sammenhæng. Registranten har været et uvurderligt redskab for bevaringsarbejdet og forståelsen af det værdifulde bymiljø.

Den løbende kommuneplanlægning

I 1975 kom den første lov i Danmark med krav om en samlet plan for hver kommune, der revideres hvert 4. år. Kommunalbestyrelsen vedtog Dragørs første kommuneplan i 1982 og bevaringstemaet blev introduceret som en del af den overordnede planlægning. Planen sammenfattede en afvejning af mange interesser, hvor bevaringsindsatsen var højt prioriteret. I kommuneplanen fra 2009 er den gamle by, havn og en del af kystlandskabet afgrænset og fastlagt som et værdifuldt kulturmiljø, dvs. et miljø, der særlig tydeligt fortæller om tidligere tiders levevis, erhverv og bosætning. Kommuneplanen beskriver i det hele taget kommunens målsætninger for bevaring og kulturarv, hvor der for Dragør gamle bydel fokuseres på at sikre det historiske bymiljø og den lokale byggeskik "fra helhed til detalje", samtidig med at byen og dens huse kan udgøre rammen om et moderne liv.

Kommuneplantillæg og lokalplan for havnen

Det mest diskuterede emne i debatten blandt lokalpolitikere og borgere har været udnyttelsen af byens havneareal. Havnen er det mest centrale og besøgte fælles offentligt tilgængelige område i hele byen og kommunen. Diskussionen drejede sig om en del af den gamle havn men især om arealer, som blev ledige efter ophør af færgesejladsen til Sverige. Planer om at bygge private boliger på havnen ligesom i mange andre danske havnebyer blev stoppet på grund af store protester fra borgerne. I 2009 vedtog kommunalbestyrelsen et kommuneplantillæg og en lokalplan for havnens "erhvervsdel" efter længe at have arbejdet med den vanskelige opgave at forene på den ene side ønsker om vækst og erhvervmæssig udvikling og på den anden side ønsker om at fastholde havnen til maritime erhvervs- og fritidsfunktioner og at tage hensyn til bevaringsværdige træk såsom stedets historisk åbne landskabskarakter og til sårbarhed over for intensiv bebyggelse.

DRAGØR I DAG

Byplanen

Dragør er enestående som kulturarv ved sin beliggenhed og sin byplan. Byen er bogstavelig talt vokset op langs strandkanten som ydmyge, tætliggende lave huse, der rejser sig i et stort fladt strandengslandskab. I europæisk sammenhæng et sjældent landskab og en unik helhed mellem by og sted, *genius loci*. Byen og dens byplan er helt særegen, for bortset fra beliggenheden langs kysten er byen ikke groet frem organisk følgende terræn og natur eller bestemte færdselsveje, som det kendes fra middelalderens bykerner eller landsbyer. Byen følger et mønster med gader og stræder, der grundlæggende er rektangulært, selvom det ikke er stramt retlinet. Et helt regulært skakbrætmønster kendes fra mange andre europæiske byers byplaner, i Danmark fra Fredericia og i Norge fra Kristiansand. Men disse byer er planlagt stramt som fæstningsbyer ud fra militære formål, dvs. efter en kendt plan godkendt af kongen eller en overordnet myndighed. I Dragør har der tilsyneladende ikke været en sådan plan. Lokal byggetradition og måde at udstykke ejendomme på må i høj grad have været styrende for byens udvikling.

Byens beliggenhed og udbredelse

Byens beliggenhed og udbredelse er speciel, fordi bydannelsen skete tæt langs kysten allerede i middelalderen, hvor store forekomster af sild i Øresund gav basis for etablering af et marked for eksport af saltede sild til store dele af Europa. Siden midten af 1300-tallet udgjorde Dragør således en vigtig del af *Skånemarkedet*, der i middelalderen udviklede sig til et af Europas største internationale handelsmarkeder. I Dragør var det især købmænd fra de tyske og hollandske hansestæder, der kom sejlene hvert år i eftersommeren. De fik af den danske konge rådighed over store arealer (fed) til deres handelsboder i nærheden af det primitive landingssted ved Dragør.

Det er et bemærkelsesværdigt træk, at udbredelsen af Dragørs gamle bydel og havn i dag netop svarer til arealer, som indgik i sildemarkedet. Det betyder, at byen så at sige ligger oven på en rig arkæologisk kulturarv med op til 2 meter tykke kulturlag fra middelalderen under jorden. Dette er konstateret ved arkæologiske udgravninger.

Den særegne byplan

Det middelalderlige Dragørmarked var af sæsonmæssig karakter uden egentlig fast bebyggelse. Først fra år 1425 tillades fast bebyggelse, og her har arkæologiske undersøgelser vist, at bebyggelsen var anlagt som gavlhuse ud mod et til dels endnu bevaret gadeforløb, sådan som det kendes fra næsten alle byer omkring Østersøen. Dragør blev nedbrændt under Grevens Fejde i 1530'erne, og kun langsomt op gennem 1600-tallet voksede bebyggelsen op på ny. Den nuværende bymønster stammer fra 1600-, 1700- og 1800-tallet, og det vides ikke, hvilken indflydelse middelalderens gadeforløb og inddeling i grundstykker har haft, da den permanente bebyggelse voksede i 1700- og 1800-tallet, hvor byen blev egentlig søfartsby. Gade- og ejendoms- og bebyggelsesstrukturen lægges fast i denne periode og er bevaret stort set uændret lige til i dag. Også den oprindelige gamle del af havnen bevaret i sin struktur af moler.

Den gamle bydel er en tæt by. Byen dækker 11 ha og rummer i dag 350 ejendomme svarende til skønsmæssigt 470 boliger og 850 personer. Det svarer til ca. 43 boliger pr. ha, hvor et normalt parcelhusområde kun har 8-10 boliger pr. ha. Det tætte bebyggelsesmønster er næppe tilfældigt. Byen kunne i 1700- og 1800-tallet ikke udvides. Den var stramt og snævert afgrænset, da de omliggende jorder tilhørte de hollandske bøndergårde og var værdifulde og nødvendige for dyrkning og dyrehold. Byens jord var begrænset til en smal bræmme langs kysten, og man måtte udnytte det sparsomme areal, hvor der kunne bygges, intensivt. I den forbindelse må man huske, at Dragør administrativt og retsligt var underlagt og påvirket af hollændernes interesser. Det var scouten (byfogden) i hollænderbyen, Store Magleby, der overordnet styrede forholdene også i Dragør. Scoutstyret blev først afskaffet i 1910. Amtmanden skulle dog godkende udvisning (udstykning) af byggegrunde i selve Dragør. I 1759 skrev han om retningslinjerne for byens udbygning, idet han bad amtsforvalteren drage omsorg for: "at udvisningen sker således at en lighed i linierne iagttages på det gaderne i byen ej skal blive krogede og trange".

Dragørs husrækker er indpasset i karréer begrænset af 2 øst-vestgående gader og 2 nord-sydgående stræder. Men karréerne har vidt forskellig størrelse, alt efter om husene ligger med indgang ud til en gade eller et stræde. Og karréerne er ofte ikke sammenbygget i enderne, dvs. på alle 4 sider, som karrébebyggelse i større byer. Hovedparten af bebyggelsen i Dragørs gamle bydel følger gaderne og er længehuse, der er orienteret øst-vest. Derved opnår man solbeskinnede haver og undgår vestenvindens afkøling af husenes facader. De sammenbyggede husrækker består af længehuse, individuelle smalle aflange huse, som minder om typiske længehuse på landet i Danmark.

Dragør gamle by kendetegnes af nettet af smalle gader og stræder, der skærer hinanden vinkelret. Nettet masker varierer i størrelse. Man kan let opleve byen labyrintisk og fare vild på grund af både gadestrukturen og bebyggelsens helhedspræg med huse af samme farve og type. Men det regelrette bymønster virker ikke stramt. Gaderne præges af forskydninger, let krumning og udsparinger, der bliver til små torve og pladser, hvor gade og stræde krydser hinanden. Disse byrum var tidligere ofte vandingssteder med vandposter og dermed også sociale samlingssteder for byens befolkning. I dag opleves byens torve og pladser, der har vidt forskellig størrelse og form, som "pauser" og orienteringspunkter i det tætte bymiljø.

Byplanens "spilleregler" og en fælles byggeskik har skabt byens orden og helhedspræg med de gulkalkede længehuse, røde tegltage og brolagte gader. Men bybilledet præges samtidig af en mangfoldighed af variationer i udformning af gader og pladser, husene og deres detaljer, haverne og udhusene, stakitter og plankeværker. De mange små afvigelser fra normen bliver let opfattede, fordi de netop fremtræder på baggrund af det stærke helhedspræg.

Den gamle by har i det hele taget en sjælden menneskelig skala og menneskelige dimensioner, som er affødt af husenes lave højde, de smalle gader med kort afstand mellem husrækkerne og de mange små detaljer ved bygninger og gårdhaver. En kendt dansk arkitekt, som har forsket i byrum, mener, at menneskets nedarvede synssans er indrettet ud fra, at mennesket oprindeligt har færdes til fods, og at synet opfatter mest på korte afstande. Måske netop derfor opleves et tæt bymiljø som Dragørs særlig intenst, når man går rundt i byens gader.

Dragørs gamle havn danner med sine moler og sparsomme bebyggelse en værdifuld kontrast til den tætte by. Havnen er opstået og bevaret som et stort fælles åbent og funktionelt indrettet arbejdsområde. Der skulle være plads til den maritime virksomhed: sejskibe, lastning og lodsning, reparation og fiskeri. De bevarede gamle bygninger på havnen har historisk alle haft en maritim funktion. I dag står til forskel fra den tætte bys samlede bebyggelse som fritstående bygninger, der ligger spredt som en slags forposter til den tætte by men opført efter den samme traditionelle byggeskik. En del af den gamle havn er i dag bebygget med træbygninger til maritime formål, blandt andet en selvgroet enklave af lave, ældre og nyere fiskerskure.

Byens arkitektur

[Under udarbejdelse]

Byens planer for bevaring

Planerne for bevaring af byen, havnen og landskabet i Dragør er dels statslige planer om beskyttelse af særligt værdifulde bygninger og landskaber/naturområder og dels de kommunale planer, som kommunen selv udarbejder - kommuneplan og lokalplaner. De gældende planer af væsentlig bevaringsmæssig betydning for by, havn og kystlandskab gennemgås kort her:

Statens "Fredning af kysten på Sydamerica" har baggrund i naturbeskyttelsesloven. Fredningen beskytter landskabet helt op til den gamle by og havn og omfatter grøningen ved den nye lystbådehavn, søfortet og strandengene helt ud til Vestamager. Fredningen sikrer byens omgivelser og klare landskabelige afgrænsning mod øst og syd. Fredningen har til formål:

- at beskytte de biologiske, landskabelige og kulturhistoriske værdier i kystområdet,
- at forbedre mulighederne for områdets anvendelse til fritidsaktivitet,

- at tilgodese de videnskabelige interesser, der er knyttet til området,
- at sikre opfyldelsen af Danmarks internationale forpligtelser til at værne om naturværdier, og
- at afveje modstridende formål ved regulering af almenhedens færdsel i området.

Kysten og vandet langs Sydamerger samt hele Vestamerger er desuden udpeget som internationalt naturbeskyttelsesområde med baggrund i et EU-direktiv og den danske lov om miljømål mv. Området er både et fuglebeskyttelsesområde og såkaldt habitatområde for plante- og dyrearter. Målet er at sikre og genoprette en gunstig bevaringsstatus for områdernes arter og naturtyper. Fuglebeskyttelsesområderne og habitatområderne indgår i det sammenhængende europæiske, økologiske netværk, som betegnes Natura 2000.

De statslige fredninger af huse i Dragør gamle by og havn har ifølge bygningsfredningsloven til formål at værne landets ældre bygninger af arkitektonisk, kulturhistorisk eller miljømæssig værdi, herunder bygninger, der belyser bolig-, arbejds-, og produktionsvilkår og andre væsentlige træk af den samfundsmæssige udvikling. Fredningerne omfatter alene enkeltbygninger, som såvel i det ydre som det indre vurderes at være af national betydning. Der er i byen og på havnen i alt 85 fredede ejendomme, som stammer fra sejskibstiden, og som tilsammen udgør en af landets største koncentrationer af fredede bygninger.

”Kommuneplan 2009” med senere revisioner og tillæg er den samlede plan for hele kommunens fysiske struktur, udarbejdet efter planloven. I kommuneplanen er den gamle by, havn og grønningen ud for byens nye lystbådehavn og søfort udpeget som et kulturmiljø, der skal bevares i sin helhed. Kommuneplanen fastlægger overordnede målsætninger for bevaringsindsatsen og konkrete retningslinjer for bevaring af den gamle by og havn som kulturmiljø: ”Området omfattende Dragør gamle by og havnen skal beskyttes og styrkes med hensyn til områdets karakter, det visuelle udtryk og oplevelsesmulighederne. Ændret anvendelse, nyt byggeri og nye anlæg (tekniske anlæg, moler og lign.) må kun finde sted, såfremt det kan indpasses uden at forringe områdets eksisterende karakter, visuelle udtryk og oplevelsesmuligheder. Helheden i og samspillet mellem by, havn og kystlandskab skal fortsat kunne opleves. De bevaringsværdige kulturhistoriske træk omfatter såvel den historiske bebyggelse, de historiske moleanlæg og grønninger som de på havnen i nyere tid tilkomne bebyggelser og anlæg (skurbyen, færgemolen mv.)”

Særligt for havnen indeholder kommuneplanen en helhedsplan, der udpeger 2 byggefeltter til erhvervsbebyggelse med mulighed for indpasning af nødvendige funktioner i relation til havnens drift. Mellem byggefeltterne udlægges et ubebygget areal til kombineret parkering og bådoplæg. Byggefeltterne omfatter en del af den gamle havn samt det ledige areal fra den tidligere færgehavn og fastlægges til overvejende havnerelaterede erhverv.

Lokalplan 25 for Dragør gamle bydel har baggrund i planloven og er en såkaldt bevarende lokalplan, idet den angiver nærmere bestemmelser, der er bindende for grundejerne ved nyt byggeri og ændring af eksisterende bygninger og arealanvendelse. Planen har betydet, at den lokale byggeskik fra sejskibstiden stadig præger byen som helhed. Planen tilsigter:

- at fastholde og styrke den karakteristiske byplan,
- at fastholde bebyggelsens anvendelse til primært boligformål i form af helårsbeboelse samt lokale byerhverv og byservice i tilknytning hertil,
- at fastholde og styrke bydelens karakteristiske tæt, lave bebyggelse i overensstemmelse med den traditionelle, lokale byggeskik,
- at bevare karakteristiske detaljer ved såvel bygninger som hegning, gade- og torvearealer samt beplantning,
- at sikre og tilskynde til en vedligeholdelse efter lokale håndværksmæssige traditioner,
- at sikre og tilskynde til, at alle former for nyt byggeri og anlæg i øvrigt tilpasses den traditionelle byplan og byggeskik ved valg af placering, proportioner, konstruktioner, materialer og ydre fremtræden i øvrigt.”

Lokalplan 70 for erhvervsområdet på Dragør havn har også baggrund i planloven og sigter blandt andet mod at udvikle havnens udnyttelse til erhverv, samtidigt med at der tages bevaringsmæssige hensyn. Lokalplanen har til overordnet formål,

- ”- at havnens attraktionsværdi og almen tilgængelighed for alle brugergrupper udvikles
- at havnens mangfoldighed i anvendelsesmuligheder sikres
- at havnens sammensatte og oplevelsesrige karakter opretholdes

Konkret har lokalplanen til formål,

- at muliggøre udvikling af havnens nuværende erhvervsområde og tidligere færgeområde primært til havnerelaterede virksomheder og havneservice

- at fastlægge rammerne for ændringer af havneindløb, moler og broer
- at sikre, at ny bebyggelse og anlæg indpasses med hensyntagen til den nuværende bebyggelses- og landskabskarakter, byens profil og udkig over Øresund fra baglandet.”

Det vestlige byggefelt ved havnens ældste del giver mulighed for opførelse af i alt 3.400 m² træbeklædte bygninger i max. 6 m højde, mens det østlige byggefelt ved færgehavnen kan rumme 4.000 m² nye bygninger i max. 8,5 m højde og med beklædning af træ eller plader med bestemte farver og tekstur.

Illustrationer:

Kort over frednings- og Natura 2000 områder på Sydamer

Kort over fredede bygninger

Kort over lokalplanområdet for Dragør gamle bydel

Kort over lokalplanområdet med byggefelt på havnen

Byens sociale liv

En levende og moderne by

Dragør har altid været en levende og moderne by. Den har været forskånet for store nedgangsperioder. Selv efter sejlskibtidens ophør med udgangen af 1800-tallet udspandt der sig fortsat et levende liv i Dragør

Byens sociale liv er i høj grad med til at skabe den autenticitet, som både byens egne beboere og byens gæster synes at værdsætte.

Det sociale liv har over tid været karakteriseret ved en række forhold, som der kort skal redegøres for:

- Dragør som ”forstad” til København
- Stor omskiftelighed på grund af Dragørs ændrede vilkår
- Spændinger mellem nederlænderne i Store Magleby og fiskersamfundet Dragør
- Spændinger mellem Dragørs oprindelige indbyggere og landliggerne / senere tilflyttere
- Dragør stærke kvinder
- Forholdet mellem beboerne i Dragør Gamle By og i den øvrige del af kommunen (bør måske udgå)
- Forholdet mellem Dragør og det øvrige Amager – herunder særligt Tårnby

Dragør som ”forstad” til København

Dragør – og dermed også det sociale liv i Dragør – har altid været præget af sin relation som forstad til København – i middelalderen som kongens silde- og handelsmarked og under sejlskibstiden som Københavns 2. havn. Byen har altid været et populært udflugtsmål, og i dag fungerer byen i høj grad som en af Københavns boligforstæder.

Det har haft konsekvenser for alle bysamfund tæt på København at ligge tæt på Hovedstaden. Men konsekvenserne for Dragør har haft en anden karakter end for andre bysamfund.

Én af de udfordringer, der er typisk for Københavns forstæder er, at de mere eller mindre er vokset sammen med storbyen og mistet en stor del af deres historie, når den oprindelige bebyggelse er erstattet eller omsluttet af nyt byggeri – og dermed også af nye indbyggere, der ikke følte sammen tilknytning til ”stedet”, som de oprindelige indbyggere har haft.

Også på Amager skete der i begyndelsen af det 20. århundrede en udbygning, der indlemmede Sundby i storbyen. Og i årene efter 2. verdenskrig skete der også en større byudvikling på det centrale Amager ved Tårnby og Kastrup. En stor del af Amager fungerede imidlertid igennem stort set hele det 20. århundrede som et slags ”aflastningsområde” for København, hvor man placerede Københavns lossepladser, særligt forurenende virksomheder. Vestamager blev militært område og tværs over øen udvidedes Københavns Lufthavn.

Disse aktiviteter – særligt lufthavnen – udgjorde en barriere for en byudvikling ud mod Dragør. Dragør har på den måde nogenlunde bibeholdt sit omgivende landskab.

Lige siden begyndelsen af det 20. århundrede er der kommet nye befolkningsgrupper til Dragør – i begyndelsen som landligere i sommermånederne og efterhånden som egentlige tilflyttere. Men disse nye indbyggere var også interesserede i Dragørs særlige, historiske, miljø, da det jo i høj grad var det, der havde tiltrukket dem. Det betød, at Dragør gennem hele det 20. århundrede har oplevet en stærk lokalpatriotisme, der i høj grad har præget udviklingen, ikke mindst i forbindelse med den stærke interesse for at bevare kulturværdierne.

Som forstad – bare 12 km. fra Københavns centrum – kan det synes nærmest mirakuløst, at Dragør dels er så historisk velbevaret og dels fortsat er et så helstøbt bysamfund. Men årsagen ligger som nævnt dels i Dragørs placering på det yderste af Amager på den anden side af lufthavnen, og ikke har gennemgået en byomdannelse, som det øvrige Københavnsområde. Og dels i at Dragørs befolkning har prioriteret bevaring af deres bevaringsværdige bebyggelser så højt.

Stor omskiftelighed pga. Dragørs ændrede vilkår

Det sociale liv har været præget af de store ændringer, byen har gennemgået – ændringer, som i høj grad har været resultat af Dragørs forskellige historiske perioder. I 1300-tallet havde op mod 20.000 mennesker sin gang på sildemarkedet i Dragør, formentlig kun få fastboende. Senere blev Dragør til en fiskerby, der dog aldrig fik stor betydning. Byen blev totalt nedbrændt – først i 1530'erne og senere i 1658.

I 1700- og 1800-tallet, hvor Dragør var en af Danmarks betydeligste søfartsbyer – i 150 år Danmarks næststørste efter København - blev fiskerbefolkningen afløst af en befolkning, der sejlede varer internt i Danmark og internationalt i Europa og oversøisk. Det kom til at ændre livsvilkårene i byen fuldstændig. I slutningen af 1800-tallet var der således kun registreret enkelte tilbageværende fiskere i Dragør, mens næsten samtlige bosatte var beskæftiget med søfart

Det betød også, at der med sejskibstidens afslutning i slutningen af det 20. århundrede igen skete en brat ændring, hvor dampskibssejladser blev dominerende og gik uden om Dragør. På grund af nærheden til København fik beboerne dog andet erhverv og arbejde i storbyen, ligesom landligere i sommerperioden og senere som tilflyttere kom til at præge udviklingen i Dragør. Mange af disse landligere / senere tilflyttere var akademikere og kunstnere og udgjorde en befolkningsmæssig kontrast til byens oprindelige befolkning. Byens kulturliv blev påvirket og ændrede sig efterhånden.

I sær Københavns Lufthavn i Kastrup blev fra midten af det 20. århundrede en attraktiv arbejdsplads for mange Dragør-beboere. Her var både tale om højtuddannede luftkaptajner, men også stewardesser og arbejdsmænd. Sidstnævnte var typisk beboere fra Dragør, der tidligere havde haft forskellige job knyttet til søen eller til landbruget rundt om Dragør.

I dag er der en tendens til, at Dragørs huse overtages af ganske velstående familier med job mange steder i hovedstadsområdet.

Spændinger mellem nederlænderne i Store Magleby og fiskersamfundet Dragør

Der foreligger kun få tilgængelige kilder, der belyser spændingerne mellem Amagers oprindelige befolkning – fiskerne og landarbejderne – over for nederlænderne, der i 1521 af Kong Chr. II blev hentet til Amager. En stor del af den oprindelige befolkning blev fordrevet til andre steder, og de tilbageværende måtte leve med nederlændernes absolutte dominans.

Det er en kendsgerning, at der har været spændinger lige op til vor tid mellem hollændernes landsby, Store Magleby, og Dragør. Flere har haft en meget voldsom karakter grænsende til direkte chikane. I dag betegnes det som en kulturhistorisk kuriositet, at der har været og stadig er små kulturelle forskelle bevaret, f.eks. arbejder Store Maglebys Amagermuseet med den nederlandske kultur og museerne i Dragør med sejskibstiden.

Spændinger mellem Dragørs oprindelige indbyggere og landliggerne / senere tilflyttere

Det var en udfordring i begyndelsen af det 20. århundrede, at mange Dragør borgere af økonomisk grunde var nødt til at udleje værelser eller hele huse til københavnske landliggerne, hvoraf nogle så senere flyttede til byen og blev naboer med oprindelige indbyggere. Hovedparten af landliggerne og de senere beboere havde vellønnede stillinger i København som f.eks. direktører, grosserer eller læger, og bl.a. også kunstnere, arkitekter og lignede følte sit tiltrukket af det særegne miljø i Dragør.

Det er karakteristisk, at man levede side om side, men færdedes forskellige sociale kredse. Man talte i det meste af det 20. århundrede om at være en af "vore" eller "tilflytter". Men det var mere en pudsighed, og i dag er begrebet "vore" blevet en morsom kulturhistorisk kuriositet.

Traditionen i Dragør er generelt stor tolerance over for andre, selvom man kunne gøre grin med og drille. De skiftende forudsætninger har nødvendiggjort dette. Det er således karakteristisk, at rige og fattige altid har boet dør om dør i Dragør; her er hverken rigmandsområder eller fattigmandskvarterer. De 2 etages – større – huse, som har være beboet af flere af de bedre stillede, ligger spredt i byen – side om side med helt små huse.

Forholdet mellem beboerne i Gamle Dragør og i den øvrige del af kommunen

[Under revision]

Der er et særligt forhold mellem de, der bor i Den Gamle By og den øvrige befolkning. Nogle beboere uden for den gamle by taler – ofte nedsættende – om rigmandsghettoen i den gamle by. Der har været forskellige opfattelser, om hvilken skole eller hvilket bibliotek, kommunen skulle nedlægge, eller om hvordan forskellige offentlige udgiftsposter skulle fordeles. Mens der synes at være udtrykt eller udtrykt enighed om, at Dragør med den gamle by og havn har et unikt historisk miljø selvom man ikke er altid enige om den bevaringsindsats, som det historiske miljø kræver.

Forholdet mellem Dragør og det øvrige Amager – herunder særligt Tårnby

Et sidste forhold, der til tider påkalder sig spændinger, er forholdet til det øvrige Amager – især Tårnby Kommune. Selvom store dele af Amager har den nederlandske fortid til fælles med Dragør, så afspejles dette ikke altid i forholdet mellem kommunerne på Amager.

Dette skyldes givetvis de meget forskellige udviklinger, de enkelte dele af Amager har gennemgået det seneste 100 år. Efter traditionelle velfærdsparametre adskiller Dragør (hele kommunen) sig således fra det øvrige Amager. Det gælder f.eks. skattegrundlag men også krav til den offentlige service. Trods sammenlægninger mellem småkommuner i forbindelse med seneste kommunalreform i hele landet, valgte Dragør at forblive selvstændig kommune.

Turisme

Turismen har lige fra slutningen af det 1800-tallet præget det sociale miljø i Dragør. Hoteller og restauranter havde eksisteret mange år forud, men nu kom der flere beskæftigede inden for området, ligesom byens butikker begyndte at henvende sig til turister.

Mange Dragørborgere udlejede værelser – eller hele huset – til københavnere i sommermånederne, landliggerne blev de kaldt. Mange bosatte sig senere i Dragør. Landliggerne var generelt velstående, og de kom til at sætte præg på mange ting i Dragør. Blandt andet lagde de et stort pres for at få forbedret transportforholdene til Hovedstaden, hvilket skete med jernbaneforbindelsen i 1908. Det var også disse "fremmede, der i foreningen "Dragørs Fremme" der fra 1887 til 1947 fremførte og fik gennemført ideer til fremme af velstand og kultur i Dragør.

Der var således gennem hele det 20. århundrede en stigende opmærksomhed på byens kultur- og bevaringsværdier – og på, at Dragør kunne byde sig til som udflugtsmål. Flere kunstmalerne, arkitekter og andre fra de mere kreative erhverv blev gennem århundredet tiltrukket af Dragør.

Den stærke kontrast mellem "de oprindelige beboere", der ikke nødvendigvis var særligt velstående og så det stigende antal – typisk mere velstående "fremmede" – enten nye indbyggere eller gæster har helt op til i dag været med til at skabe en mangfoldighed og spillet en rolle i Dragørs kulturelle og sociale liv.

Gæster har – trods kontrasten – altid været velkomne – og med til at holde byens omsætning i gang. I sær i 1960'erne og 1970'erne blomstrede udflugtsturismen og den egentlige turisme op. Og det kunne skabe visse spændinger i forhold til byens beboere, der holdt af deres miljø men ikke så det som genstand for masseturisme. Særligt var perioden med færgeren Dragør-Linhamn fra 1960 en stor udfordring. Den medførte en voldsom og tung trafik rundt om den gamle by, og de svenske gæster kom næsten udelukkende for at købe øl, vin og spiritus, og opførte sig ikke altid lige hensynsfuldt i byens gader og stræder.

Efter Sverige-færgens ophør og i de senere års kraftige er der sket en udvikling i kultur- og familieturismen, som har virket mere skånsom for byens miljø og lokale liv. Glæden ved selv at bo i det historiske miljø har samtidig givet mange en stolthed ved at vise byen frem for byens gæster, blot udviklingen sker på borgernes præmisser. Man accepterer således familie- og kulturturismen som positiv, blot den ikke udvikler sig for voldsomt og får et præg af tivoli med massiv indslag af forlystelses- og turistbutiksvirksomhed (Disneyfication). Og turismen er med til at holde liv i byens cafeer, restauranter og butikker til glæde for byen. Men borgernes og turisternes interesser må hele tiden vurderes og afpasses i forhold til hinanden med respekt for byens sociale liv og bevaringsværdige miljø.

Borgernes aktive deltagelse

I forhold til mange andre storbykommuner kan der nok konstateres en noget større fællesskabsfølelse i Dragør. Der er reel lyst til at deltage aktivt i det kulturelle og sociale liv og være aktive i debatten om udviklingen. Her spiller det særlige fysiske miljø også en stor rolle. Man bor småt og tæt ved naboer, hvilket ikke alle vil finde attraktivt – men gør man det, gør man det også med stort engagement.

Det gælder både engagementet i bevaringsarbejdet og interessen for at støtte lokalt – butikker, restauranter og institutioner. Og det har samtidig resulteret i et intensivt foreningsliv og socialt liv i øvrigt i byen. Og dette udgør en særlig tiltrækningskraft for nye tilflyttere og for byens gæster. Byens liv følges tæt af en engageret lokal presse, der lægger vægt på at lade netop foreninger, det lokale erhvervsliv og borgerne komme frit til orde. Debat fylder således langt hovedparten af det journalistiske indhold i den lokale avis, som læses af næsten alle.

Det sociale liv og omsorgen for byen skinner særligt igennem i forbindelse med traditionsrige arrangementer, som ved højtiderne, jul, fastelavn, påske og pinse men også ved afholdelsen af "særlige havnedage", Sildens dag", Lodsens dag osv.

Løbende gøres der en kæmpe indsats for at vedligeholde byen. Udvikling og fornyelser i en by som Dragør er bundet op af mange regler for ombygning og renovering, som mange steder bliver betragtet som irriterende restriktioner eller snærende bånd for borgeren. I Dragør er sådanne regler alment accepteret og betragtes typisk som en håndsækning til ejerne – man får hjælp til at handle i overensstemmelse med byens ånd og forstår, hvilke værdier man har. Det betyder da også, at de mange penge der løbende investeres i ombygninger og renoveringer, som oftest også tjener et bevaringsformål. Lignende penge til vedligeholdelse ville aldrig kunne dækkes ved offentlige midler.

DRAGØR I FREMTIDEN

Udfordringer

En bevaringsværdig, men levende by

Dragør har på grund af sin nærhed til storbyen og sine landskabelige og bymæssige kvaliteter ingen problemer med at fastholde huse som helårsboliger. Det gælder både den gamle bydel og det øvrige byområde. I den gamle bydel sker der en løbende udskiftning af beboere, med en tendens til at stadig flere familier med gode indtægter overtager husene. Det betyder på den ene side, at der hos de nye købere er økonomisk grundlag for at vedligeholde de gamle huse. På den anden side er det også en udfordring, at mange nye købere har ønsker om at udnytte hver af de ofte få m² maksimalt og er indstillet på at foretage omfattende og kostbare ombygninger og moderniseringer som ramme om et moderne liv.

Da mange Dragørhuse har en ganske enkel og ydmyg karakter, er det et problem, hvis husene får et helt ændret eller kunstigt præg, som langsomt fjerner de bevaringsværdige træk. F.eks. er udnyttelsen af loftetagerne til boligformål blevet mere intensiv med ønsker om flere og flere kviste og skråvinduer på tagfladerne. Det kræver fortsat en god løbende administration at sørge for, at fremtidige løsninger er tilpasset den lokale byggeskik for Dragørhuse.

I øvrigt har det altid været en udfordring ved Dragørhusene at indpasse det nye i det gamle. Siden 1960'erne og 1970'erne har der været et pres for at gøre boligerne mere "moderne" ved f.eks. at nedbryde vægge for at få større rum og at etablere "samtalekøkkener" mm. I det store og hele er husenes ydre dog blevet fastholdt, således at bymiljøet og de forskellige gadebilleder som helhed er bevaret, når man færdes i gader og stræder.

Det er gennem den kommunale administration af den bevarende lokalplan og et stort oplysningsarbejde fra både Dragør Kommune, det nedsatte Dragør Bevaringsnævn, Beboerforeningen for Dragør Gamle By og gennem enkelte borgernes initiativer, at det er lykkedes at fastholde byens oprindelige karakter.

Denne positive udvikling er også en naturlig følge af, at husene altid har været beboet, hvilket blandt andet er opnået gennem bopælspligt. Hvis byen ikke hele tiden havde været beboet og dermed levende, som den er i dag, kunne husene og bymiljøet næppe være bevaret intakt og velholdt, som tilfældet er.

Udfordringen fremover er fortsat at undgå, at byens helhed ændrer karakter og bliver en ren kunstig kulisse. Det kræver også, at bygningsdetaljerne, der er med til at danne helheden, bevares og udformes med omtanke. Den gamle bydel er kommunens hovedcenter med butikker og restaurations- og cafeliv langs hovedgaden og havnefronten. Det vil være en stadig løbende udfordring for de forretningsdrivende at følge op på kundernes skiftende behov inden for de bevaringsværdige og specielle fysiske rammer og de særlige hensyn til skiltning og udseende. For kommunen er udfordringen at sikre en høj kvalitet på butiksgadens miljø, dens byudstyr og facadernes udformning. Alt sammen vil være nødvendigt for at fastholde en attraktiv levende bymidte fremover.

Med til at skabe et levende miljø er, at befolkningssammensætningen i Dragør stadig er ganske mangfoldig. Nok kommer mange tilflyttere fra mere indbringende erhverv, men i Dragør lever man side om side med – stadig – mange af byens oprindelige beboere, ligesom også tilflyttere fra mindre indbringende erhverv flytter til Dragør. Dette skyldes, at mange af byens huse – trods høje ejendomsvurderinger – er så små, så de på den ene side ikke altid er tilstrækkeligt tiltrækkende for alle mere velstående familier, og på den anden side – trods alt – er økonomisk overkommelige at bo i for både de oprindelige beboere og familier med mere jævne indkomster. Det spiller også ind på befolkningssammensætningen, at man skal acceptere at skulle bo meget tæt på sine naboer, og at hensynet til det samlede kulturmiljø kan være en begrænsning for nogen med hensyn til mulighederne for at foretage mere luksusrægede bygningsændringer.

Udvikling af havnen

Dragørs gamle del af havnen har bevaret den oprindelige struktur af moler fra 1800-tallet til i dag, selvom molerne er blevet renoveret undervejs. Inddelingen i relativt små havnebassiner giver havnen dens særlige intime karakter. De få gamle murede bygninger på havnen (museum, pakhús, lodsmuseum, beghus, karantænestation og tolderbolig) er alle meget bevaringsværdige og fredede. Havnen er med disse kvaliteter således nok det mest yndede område både for den lokale befolkning og besøgende udefra. Havnen giver hele byen og kommunen en stærk identitet. Havnen har altid været et sparsomt bebygget arbejdsareal og haft en åben karakter med udsigt mod Øresund. Et gammelt mindre bådværft og en selvgroet samling af gamle og nyere fiskerskure samt gamle stejle- og nettorringspladser ligger umiddelbart ved siden af det gamle fiskerihavnsbassin.

Længere ude mod sundet ligger arealerne fra den nyere færgehavn, hvor mange lystfartøjer i dag opbevares om vinteren, hvor byen har sit største parkeringsareal – og vigtigste særligt for byens gæster og busser. Herudover ligger der nogle ikke-bevaringsværdige bygninger af træ fra færgetiden.

Der er af kommunen fastlagt planer for erhvervsmæssig udvikling af både færgehavnsområdet og en del af den gamle havn. Det er valgt ikke at bygge boliger på havnen, som man har gjort i mange andre danske byer. I stedet ønsker man at anvende havneområdet til overvejende havnerelaterede erhverv, som kan bidrage til fastholde havnen som et levende maritimt kulturmiljø. Det er en stor udfordring at sikre, at kommende erhvervsudvikling tilpasses havnens særlige bevaringsværdige træk, blandt andet den åbne landskabs- og bebyggelseskarakter og de åbne græsarealer syd for skurbyen, samt at sikre at de nye funktioner, der placeres, bliver af en art, som er til gavn for hele byens befolkning og det samlede miljø.

Mange danske havne har ønsker om at bevare og udvikle havnen til havnerelaterede formål. Det har Dragør Havn imidlertid særlige forudsætninger for at kunne opfylde. Dels betyder udviklingen på hele Amager, at der er en stigende efterspørgsel på havnepladser, ligesom mange udenfor Dragør søger om optagelse i Dragørs mange maritimt orienterede klubber, sejl-, motor-, ro- og kajakklubber mv. Dels efterspørger den stærkt stigende turisme både havepladser og aktiviteter i selve havnen, f.eks. restaurationer og cafeer. Endelig har nedlæggelsen af mange såkaldte reparationsværfter i andre byer betydet, at værftet i Dragør har fået øget sine muligheder for at kunne fungere og udvikles som et af Hovedstadens vigtige værfter.

Det stigende fokus på maritime aktiviteter betyder i det hele taget, at Dragør Havn med sin placering tæt ved København og ved Øresund har gode muligheder for at kunne fastholdes til havnerelaterede formål. F.eks. er det sandsynligt, at Dragør kan blive lokalitet som træskibshavn.

Øget rekreation og turisme

Turismen har været kendt i Dragør siden det 20. århundredes begyndelse med de mange landliggere og udflugtsturister fra den voksende hovedstad. Turismen har været et grundlag for hotel- og restaurationsdrift- og senest caféerne, ligesom byens butikker har nydt godt af de besøgende gæster.

Med den stærkt stigende kulturturisme er antallet af turister i byen vokset betydeligt de senere år. Dragør er da også udpeget af Kulturstyrelsen, Naturstyrelsen samt turistorganisationen VisitDenmark som national seværdighed, der har tildelt byen turistmærket Det Brune Johanneskors. Men samtidig er det et mål for Dragør at fastholde, at turismen skal ske på kulturmiljøets og beboernes betingelser; man har undgået, hvad man kan kalde "tivolisering" med karakter af ren forlystelsespark og alene turistbutikker. Dragørs beboere og erhvervsdrivende er opmærksomme på, at turismepolitik i Dragør understøttes bedst ved at bevare den gamle by og havns kvaliteter. Dragør Kommune, den lokale turistforening, Dragør Turistråd og det lokale museum ønsker at markedsføre Dragør gamle by og havn som den kulturhistoriske perle, det er.

Byen oplever også stigende international opmærksomhed og flere besøg af udenlandske turister. Blandt andet kommer mange krydstogtturister til Dragør, når skibene lægger til i København. Sejlturismen har også fået stadig større betydning for havnen og byen, fordi både den gamle havn og den nye lystbådehavn ligger attraktivt for stop på tursejls og nær ved København.

Men det stigende besøgstal af gæster til Dragør kommer dog fra almindelige folk fra storbyområdet, der ønsker en rekreativ oplevelse i det gamle Dragørs autentiske bymiljø eller i kystlandskabet i den nu fastlagte Amager Naturpark, der strækker sig fra den gamle by langs kysten til skoven i Kongelunden og helt ud til det store inddæmmede, naturprægede areal på Vestamager.

Udfordringen i forhold til rekreation og turisme i Dragør er at sikre en kvalitetspræget formidling af byens særlige kulturværdier, landskab og natur og dels at planlægge for den "gode turisme", som har opbakning fra byens egne borgere og ikke skaber gener for lokalsamfundet. En sådan planlægning omfatter således en sikring af gode adgangsforhold og faciliteter for byens gæster samtidig med, at byens kvaliteter fastholdes og udbygges.

Storkøbenhavns udvikling og den overordnede infrastruktur

Dragør er på godt og ondt en del af hovedstadsområdet – landets største by- og befolkningskoncentration. Udviklingen i Dragør påvirkes i væsentlig grad af storbyens udvikling og planlægning. Det drejer sig om de samfundsmæssigt begrundede overordnede rammer for storbyens udvikling og infrastruktur, herunder den regionale trafikbetjening.

Dragør er og bliver en boligby, hvor den væsentligste erhvervmæssige mulighed formentlig ligger i den øgede turisme. Langt hovedparten af Dragørs befolkning vil fortsat – og formentlig i øget omfang – have sin daglige arbejdsgang i København – og i lufthavnen. Dragør har derfor også interesse i udviklingen af arbejdspladser i hele Hovedstadsområdet, herunder at lufthavnen er velfungerende og klarer sig godt, så det store udbud af arbejdspladser fastholdes. Og Dragør har stor interesse i, at trafikforholdene til og fra Dragør forbedres., så afstanden – 12 km fra Københavns centrum – ikke føles som en barriere for Dragør som bosætningskommune og rekreations- og turismæssig attraktion.

Klimatilpasning

De forventede fremtidige klimaændringer udgør en samfundsmæssig udfordring, som vi i dag ikke kender den fulde dimension af. Dragør er beliggende lavt og tæt ved kysten og har derfor særlig for risiko for mulige havstigninger og oversvømmelse. Dragør er da også sammen med det øvrige Amager og områderne langs Køge Bugt udpeget blandt de nationale risikoområder for oversvømmelse, som er fastlagt af staten. Kommunen har udarbejdet en klimatilpasningsplan, som efterfølges af en handlingsplan med foranstaltninger for at imødegå oversvømmelserne.

Det bliver en stor udfordring at sikre, at kulturværdierne, der knytter sig den gamle by og havn, ikke kan gå tabt, og at der opnås den mest skånsomme udformning af eventuelle nødvendige beskyttelsesforanstaltninger, kystsikring, diger mv.

Den fremtidige forvaltning af kulturarven

Med forvaltning tænkes først og fremmest på "offentlig forvaltning". Men i Dragør er bevaringstanken udsprunget af en folkelig interesse og et folkeligt engagement. Det er grundlæggende for det fortsatte engagement, at kommunen går forrest og stimulerer og vejleder. Det har været tradition i mange år, at kommunens politikere og administration har støttet op om borgerne – særligt foreninger, når bevaring af kulturmiljøet er på dagsordenen. Der er således flere foreninger med interesse i bevaring i Dragør: 2 museumsforeninger for henholdsvis Dragør Museum og Danmarks Lødmuseum men også Dragør Borgerforening, Beboerforeningen for Dragør Gamle By, Havnens Brugerråd, Havnens Erhvervsudvalg samt Dragør Turistråd og Dragør Erhverv. Disse foreninger gør en uvurderlig bevaringsindsats – Beboerforeningen benævner ligefrem sig selv som bevaringsforening, samtidig med den i øvrigt erstatter en traditionel grundejerforening. Gadelaugget for Kongevejen gør et stort arbejde for at fastholde og fremme et gademiljø, der er tilpasset den bevaringsværdige by. Dragør Bios forening tager vare på, at byens biograf midt i byen kan fortsætte med at fungere. Andre foreninger kunne nævnes, herunder foreninger i forbindelse med særlige arrangementer – Sildens dag, fastelavn, Jul i Dragør mv. Langt det meste af foreningsarbejdet udføres af frivillig arbejdskraft.

Dragørs kommunalbestyrelse ville aldrig selv kunne overtage dette arbejde – endsigse betale for det. Men kommunen har vedtaget en frivillighedspolitik, hvor man fra det offentlige side støtter op om foreningerne, herunder deres arbejde med bevaring. Dels søger Kommunen gennem planlægningen at inddrage borgerne og de mange foreninger. Dels støttes mange aktiviteter med økonomisk tilskud. Og endelig bidrager politikere og administration ofte selv aktivt til foreningslivet.

Det er for både foreningerne og Dragør Kommune et afgørende succeskriterium at samarbejde omkring de forskellige aktiviteter, der har et bevaringssigte – det er en kvalitetssikring, at det officielle Dragør, beboerne og det lokale erhvervsliv på den måde står samlet. Den folkelige opbakning bag bevaringsarbejdet er den væsentligste årsag til, at bevaringstanken har solid grobund i Dragør.

Lovgivningen og administrationen

Den danske lovgivning indeholder en "værktøjskasse" for de offentlige myndigheder der har helt afgørende betydning i bevaringsarbejdet. Staten er selv en vigtig medspiller f.eks. i forbindelse med bygningsfredninger, hvor Dragør rummer landets største koncentration af fredede huse, i alt 84 fredede bygninger, samt også naturfredninger, hvor Dragørs kyststrækninger helt ind til byen og havnen er fredet. Staten har også udpeget Dragør som national seværdighed for turisme med tildeling af symbolet "Det Brune Johanneskors". Det er afgørende, at den danske stat, gennem Kulturstyrelsen vil bakke op om Dragørs intentioner om komme på listen over verdens kulturarv.

Aktuelt foretager staten en såkaldt fredningsgennemgang, hvor alle Danmarks fredede bygninger registreres. Her er grundlaget, at en fredning alene vedrører det enkelte hus og ikke dettes sammenhæng i et samlet miljø. Det overvejes p.t., om dette vil medføre en svækkelse af det samlede kulturmiljø i Dragør, hvor mange fredede bygninger, netop er udpeget fordi de indgår i det samlede bymiljø. Resultatet af fredningsgennemgangen kan betyde, at nogle huse affredes.

Administrationen af det samlede kulturmiljø i Dragør påhviler dog i alle tilfælde først og fremmest Dragør Kommune. Hele Dragør gamle by og havn er da også udpeget som kulturhistorisk interesseområde, hvilket indgår i såvel kommunens planlægning som administration.

Dragør Kommune har udarbejdet en lovpligtig kommuneplan, og med hjemmel i planloven er der tilmed udarbejdet en bevarende lokalplan for et område, der omfatter den tætte gamle bydel, samt en lokalplan for havnen. Lokalplanerne dækker tilsammen kerneområdet i ansøgningen til UNESCO.

Kommuneplanen indeholder de helt overordnede rammer for den videre planlægning og administration af den gamle bydel, og den bevarende lokalplan indeholder detaljerede bestemmelser for både de enkelte bygninger og ejendomme, samt gader, stræder og pladser. Den fastsætter således bestemmelser for bygningernes udseende, f.eks. højde, sokkel og facader, tage, vindure og døre samt skorstene osv. Den indeholder også visse bestemmelser for materialevalg, hvor dette har en bevaringsmæssig betydning.

Både kommuneplan og den bevarende lokalplan administreres bl.a. i forbindelse med den konkrete byggesagsbehandling. Både kommuneplanen og den bevarende lokalplan er bindende for administrationen, og kommunen har altid handlet i overensstemmelse hermed.

Der foreligger også både kommuneplanretningslinjer samt en lokalplan for udvikling af Dragør Havn, som også udgør grundlaget for efterfølgende administration. Gennem planlægningen er det således sikret, at både den ældre og nye del af havnen fastholdes til overvejende maritim anvendelse. Og det forudsættes, at såvel størrelsen på evt. fremtidigt byggeri som udformningen i øvrigt skal ske under hensyn til Dragør by og havns samlede bevaringsværdi.

Endelig er det gennem planlægningen sikret, at man har hold på udviklingen af de umiddelbart omgivende naboområder, fortrinsvis villakvarterer uden for den gamle by ud fra, at omgivelserne spiller en rolle for oplevelsen af byen. Der er således planbestemmelser, der sikrer en harmonisk tilpasning til den bevaringsmæssige bebyggelse i det såkaldte bufferområde, som UNESCO forudsætter omkring det værdifulde bevaringsområde.

Både kommuneplan og lokalplan kan ændres, hvis der er politisk tilslutning til det. Den danske lovgivning om planlægning sikrer dog en planproces, hvor både borgere, det lokale erhvervsliv og de mange foreninger inddrages, hvis der skal ske ændringer.

Det er værd at bemærke, at Dragør gennem de sidste 50 år har været en foregangskommune i Danmark på bevaringsområdet – både med hensyn til kommuneplanen og i særlig grad den bevarende lokalplan. Også internationalt har den bevarende lokalplan skabt stor opmærksomhed på grund af sin pædagogiske udformning. Det bliver også en særlig udfordring at holde styr på den turisme, der kan forudses øget efter en Europa Nostra og UNESCO-udmærkelse. I Dragør er man meget bevidst om, at turisme for enhver pris på længere sigt vil ødelægge grundlaget for turismen. Man kan selvsagt være interesseret i at kunne høste gevinsten ved den øgede turisme gennem indtægter til turisterhvervet, der samlet set vil komme byen til gavn. Men attraktionsværdien i Dragør er og bliver det autentiske helstøbte, historiske miljø, også set turistmæssigt.

Dragør Kommune ser det som en vigtig opgave – i tæt samarbejde med relevante foreninger – at formidle bevaringsværdierne og give anvisninger på, hvordan den enkelte borger bedst kan varetage bevaringshensynene – også ud over de formelle krav i kommune- og lokalplaner. Formidlingsarbejdet er alfa og omega, da den vigtigste sikring af de bevaringsværdige bygninger og ejendomme er beboernes selv.

Bevaringsnævn/-fond

Særligt for Dragør har der siden [19xx] eksisteret et bevaringsnævn, Dragør Bevaringsnævn, samt en Bevaringsfond, som både Dragør Kommune og diverse foreninger har deltaget i. Nævnet har haft til formål at rådgive kommunalbestyrelsen i bevaringssspørgsmål og fonden har haft en sum penge at dele ud af til renoveringsarbejder af bygninger i byen, som har særlig betydning for hele Dragør. Både Dragør Bevaringsnævn og Bevaringsfonden vil fortsat spille en aktiv rolle i bevaringsarbejdet.

Formidling af kulturarven

Hvis Dragør udpeges som et område med international kulturarv, bliver det en central opgave at formidle kulturarven for den lokale befolkning og for turister. Museum Amager og Dragør Kommune er i gang med en opgradering af den del af Museum Amager, der ligger i Dragør, og som netop med sin beliggenhed og sit kulturmiljø har særlige forudsætninger for at formidle sejlskibstiden.

I et tæt samarbejde mellem Dragør Kommune og bl.a. museerne og Dragør Turistråd er det oplagt at overveje og koordinere en etablering af et slags besøgscenter for byen (og kommunen), som blandt andet kan formidle Dragør som verdens kulturarv.

APPENDIKS

[Under udarbejdelse]

