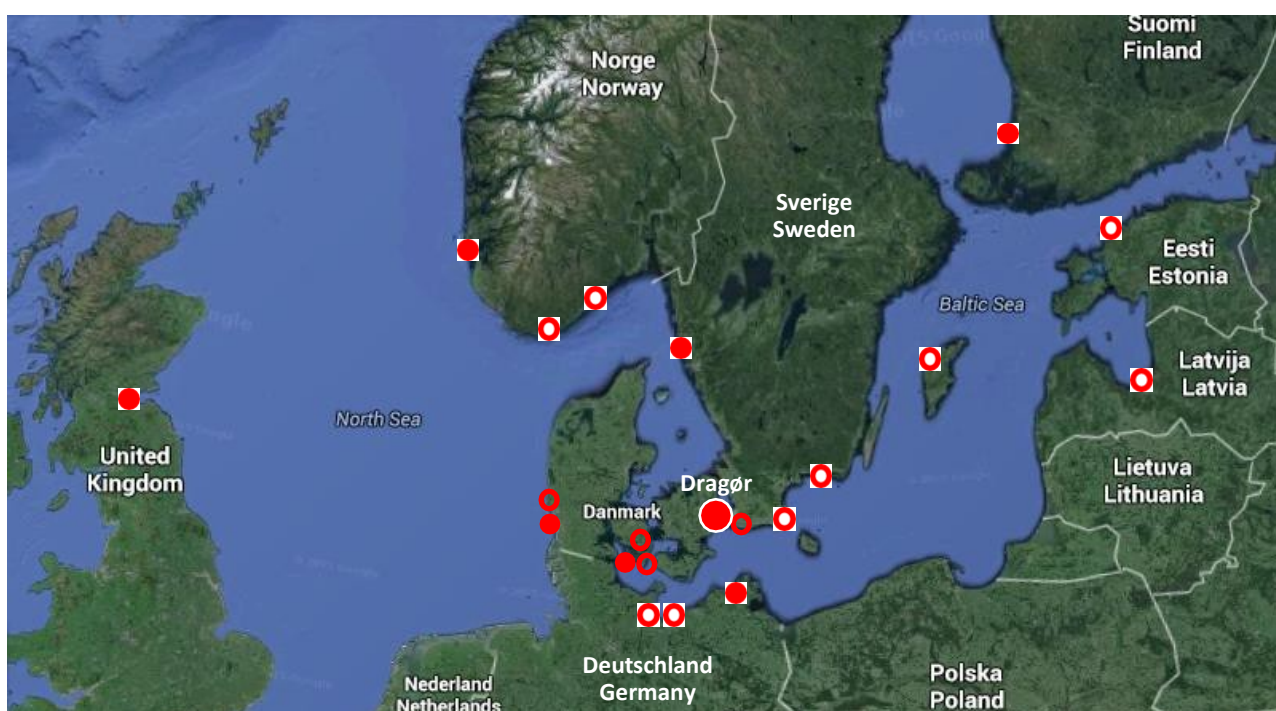


APPENDIKS til "DRAGØR GAMLE BY OG HAVN"

BILAG 3

En skipperby fra verdens store sejlskibstid i 1700- og 1800-tallet UNDERSØGELSE AF SØFARTSBYER SAMMENLIGNET MED DRAGØR

Marts 2018



Oversigtskort over de søfartsbyer, som indgår i den sammenlignende undersøgelse

Fuld rød prik angiver særligt udvalgte byer, som sammenlignes nærmere med Dragør

Kontur rød prik angiver øvrige ikke udvalgte byer

INTRODUKTION

Formålet med denne undersøgelse er at sandsynliggøre, at Dragørs helhed af by, havn, landskab og arkitektur er af enestående værdi i verdenssammenhæng, herunder i forhold til lignende helhedsprægede og velbevarede byer, der allerede er udpeget som kulturel verdensarv af UNESCO.

Det er valgt at afgrænse undersøgelsen geografisk til den nordeuropæiske region, nærmere bestemt til byer i Nordeuropa, som har tilsvarende størrelse, bebyggelsesskala og maritime tilknytning som Dragør, dvs. primært hjemsteder for søfart i sejlskibstiden i 1700- og 1800-tallet. Søfartsbyer defineres som bymæssig bebyggelse fra 1700- og 1800-tallet, hvor den væsentligste del af befolkningen ernærede sig ved søfartsvirksomhed med sejlskibe, som var ejet af handelshuse, rederier eller skippere. Rent praktisk ville det være uoverkommeligt at undersøge og sammenligne alle søfartsbyer i verden eller Europa. Den sammenlignende undersøgelse er afgrænset til bevaringsværdige kystbyer, som i oprindelig størrelse og bebyggelsesskala kan minde om Dragør.

For det første sammenlignes med 4 danske søfartsbyer, der er kendt som såkaldte "skipperbyer", dvs. bysamfund, hvor hovedparten af befolkningen ernærede sig som søfolk i sejlskibstiden: Sønderho, Nordby, Marstal, Troense og Thurø. Disse byer er ikke opstået på grund af stort fiskeri eller på samme måde i middelalderen som Dragør, men de ekspanderede alle for alvor i sejlskibstiden.

For det andet sammenlignes med de 2 byer, der ligesom Dragør opstod på grund af sildefiskeri i forbindelse med Skånemarkedet i middelalderen: Skanør-Falsterbo (Sverige).

For det tredje sammenlignes med 4 nordiske byer, som er opstået i forbindelse med søfart, handel og fiskeri i middelalderen eller senere i sejlskibstiden, og som fik en blomstringstid i sidstnævnte periode: Marstrand og Brantevik (Sverige), Skudesneshavn (Norge) og Rauma (Finland).

For det fjerde sammenlignes med den skotske by Culross (Storbritannien - Skotland), blandt andet for at belyse evt. forskelle til nordisk og baltisk byggeskik. Byens søfartsvirksomhed var specielt knyttet til produktion og eksport af kul og salt.

6 af de undersøgte byer er allerede udpeget som verdensarv af UNESCO. Rauma (Finland) er udpeget som eksempel på en nordeuropæisk velbevaret by af træhuse, der i middelalderen lå ved kysten, men nu ligger 1,5 km inde i landet på grund af en landhævning. Stralsund, Wismar og Lübeck (Tyskland) er udpeget som typiske velbevarede hanseatiske handelsbyer, der ligger med velafgrænsede tætte bykerner ved Østersøen. Disse byer er blandt andet med for at belyse evt. indflydelse på Dragørs byplan og bebyggelsesstruktur fra de baltiske byer, der havde tæt forbindelse med Dragør i middelalderen. Visby (Sverige) er udpeget som en middelalderlig befæstet hansestad og søfartsby og Karlskrona (Sverige) som en militær flådeby. Desuden er Riga (Litauen) og Tallinn (Estland) udpeget som særligt helstøbte og velbevarede handels- og søfartsbyer fra Hansetiden.

Undersøgelsesmetoden har været først at indkredse relevante søfartsbyer (scoping) blandt i alt 20 byer med sejlskibstrafik i 1700- og 1800-tallet, der er undersøgt. Dragør er med som referenceområde. Ud af de 20 byer er 7 byer udvalgt til nærmere sammenligning med Dragør ud fra en samlet vurdering af nedennævnte parametre:

- Landskab/terræn (landskabelig karakter i forhold til Dragør)
- Bystørrelse (samlet by inkl. den ældre bebyggelse i indbyggertal nu og før)
- Funktion (byens anvendelse nu og før)
- Afgrænsning (klar oplevelse af den oprindelige bebyggelse)
- Påvirkning af byudvikling o.a. (dominerende nyere byudvikling)
- Bebyggelsens skala (forskel i bebyggelse med hensyn til f.eks. højde, volumen og delelementer)
- Bystruktur (organisk eller regelret gade- og bebyggelsesmønster, tidsmæssig oprindelse)
- Helhedspræg (integrity) (mangler væsentlige dele af helheden?)
- Oprindelig arkitektur (authenticity) (er oprindelige træk bevaret?)
- UNESCO begrundelse for udpegning (andre kriterier opfyldt end de, der er relevante for Dragør?)

De 7 udvalgte byer (Sønderho, Marstal, Marstrand, Skudesneshavn, Rauma, Stralsund og Culross) er beskrevet og sammenlignet mere udførligt (screening) med Dragør. Byerne er beskrevet kort for en række parametre, som skal belyse byernes værdifulde kulturhistoriske træk.

Den sammenfattende konklusion på undersøgelsen er, at Dragør gamle by og havn med hensyn til både helhedspræg (integrity) og bevaret arkitektur (authenticity) er et enestående eksempel på en søfartsby fra 1700- og 1800-tallet.

REFERENCE SØFARTSBY - DRAGØR (Danmark)

Reference:

Dragør gamle by og havn udgør kerneområdet i ansøgningen om optagelse på UNESCOs liste over verdenskulturarv. Dermed er Dragør referenceområde i den sammenlignende undersøgelse af nordeuropæiske søfartsbyer

Beliggenhed:

Dragør gamle by og havn ligger ud til Øresund på en lav flad kyst med strandenge på øen Amager. Byen ligger 12 km fra Danmarks hovedstad København og nær den internationale lufthavn og vej- og jernbaneforbindelse til Sverige.

Bystørrelse:

Dragør by (den samlede bymæssige bebyggelse) omfatter ca. 12.000 indbyggere i 2015, heraf ca. 850 i den gamle bydel. Til sammenligning var indbyggertallet i den gamle by i 1855 ca. 1.700 indbyggere. Der er ca. 14.000 indbyggere i hele kommunen i 2015

Byens udvikling:

Markedsplads for handel med hansestæderne i middelalderen. Hollandsk indvandring og påvirkning fra 1521 til 1800-tallet. Den nuværende bebyggelse i den gamle bydel stammer hovedsagelig fra de store sejlskibes periode i 1700- og 1800-tallet. Siden er der sket byudvikling, men ikke i den gamle by og havn. Den gamle by fungerer fortsat som boligby med et butiksstrøg i bymidten.

Bystruktur / byplan / arkitektur:

By, havn og det nære kystlandskab er bevaret som en integreret helhed. Den gamle bydel fremtræder klart afgrænset især mod Øresund men også på de øvrige sider trods senere villabebyggelse. Bystrukturen i den tætte gamle by er speciel ved at være meget regelret med et regulært gademønster, uden at man kender nogen decideret byplan. Bebyggelsesmønstret er specielt og består af sammenbyggede rækker af længehuse med gårdhaver imellem rækkerne. Havnen har en åben karakter med få markante fredede bygninger. Husene er lave i 1 ½ etage og fremtræder som en helhed, gulkalkede og med tag af rød tegl eller strå. Arkitekturen har et stærkt homogent præg, men rummer samtidig mange individuelle detaljer og variationer. Kulturmiljøet med byens 350 bevarede ejendomme er generelt i en høj bevaringstilstand, og ca. 1/5 af ejendommene er fredede nationalt. Den kompakte byplan og arkitektur lægger i sjælden grad op til en social følelse af fællesskab med andre – billedligt talt næsten svarende til det oprindelige tætte fællesskab, der var nødvendigt ombord på sejlskibene. Den gamle by er omfattet af en bevarende lokalplan og havnen af en lokalplan til maritime formål, der tager bevaringshensyn.

Sammenfattende vurdering:

Dragør er en decideret søfartsby, hvor hovedparten af befolkningen levede udelukkende af transportvirksomhed med sejlskibe i 1700- og 1800-tallet til forskel fra andre nordeuropæiske kystbyer, som havde søfart men primært eller i ligeså stor grad var handelsbyer eller militære havnebyer. Dragør gamle by og havn er med hensyn til både helhedspræg (integrity) og bevaret arkitektur (authenticity) et enestående eksempel på en velbevaret søfartsby fra 1700- og 1800-tallet.



UDVALGTE SØFARTSBYER - SØNDERHO (Danmark)

Motivering:

Sønderho er udvalgt til sammenligning med Dragør, fordi byen som helhed er en meget velbevaret såkaldt skipperby fra sejskibstiden i 1800-tallet, en periode hvor Danmark udviklede sig som søfartsnation.

Beliggenhed:

Sønderho er beliggende på øen Fanø 3 km (15 min. sejlads) fra den større by, Esbjerg, ved Danmarks vestkyst ud til Nordsøen. Sønderho ligger i et landskab af klitter.

Bystørrelse:

Sønderho by inkl. den gamle bydel omfatter 258 indbyggere i 2015. Til sammenligning omfattede byen 940 indbyggere i 1840.

Byens udvikling:

Byen voksede op omkring en naturhavn og blev en driftig skipperby i sejskibstiden. I 1890 havde Sønderho og Nordby på Fanø tilsammen således landets næststørste sejskibsflåde, men byen stagnerede mod slutningen af 1800-tallet, da dampskibene tog over. Befolkningen ernærede sig ved en kombination af landbrug, fiskeri og senere skibsbyggeri og skibsfart. I dag anvendes de gamle skipperhuse for en stor del til feriemål og ellers til almindelig beboelse.

Bystruktur / byplan / arkitektur:

Bystrukturen er ikke regelmæssig med hensyn til gadenet, og husene ikke placeret efter en byplan. Bebyggelsen udgør alligevel en bevaringsværdig helhed og fremtræder med en åben karakter i klitlandskabet, der flyder ind mellem husene. Bebyggelsen består af fritliggende øst-vestvendte lænehuse i 1 ½ etage. Husene ligger spredt i læ af vestenvinden med grønninger, krogede gader og flere gyder ned mod stranden. Husene er opført i traditionel lokal byggeskik med røde mursten og stråtag samt særlige bygningsdetaljer ved vinduer og døre. Fanø Kommune har udarbejdet af en bevarende lokalplan for den bevaringsværdige og fredede bebyggelse i sin helhed. Byens havn i sejskibstiden var en naturhavn beliggende ved en tidevandsrende, hvor sejskibene kunne sejle ind ved højvande, og man kunne losse med hestevogn ved ebbe. Der har således aldrig været nogen anlagt havn med mole- og kajanlæg.

Vurdering:

Sønderho fremtræder selvgroet, organisk, men husene følger traditionel byggeskik. Dragør adskiller sig markant fra Sønderho ved sin særegne regelrette byplan. Dragørs arkitektur adskiller sig også fra Sønderhos ved et stærkt helhedspræget og kompakt bebyggelsesmønster af sammenbyggede lænehuse samtidig med stor variation i detaljer. Dragør havn har desuden bevaret en oprindelig anlagt havn med moler og kajer fra sejskibstiden.



UDVALGTE SØFARTSBYER - MARSTAL (Danmark)

Motivering:

Marstal er udvalgt til sammenligning med Dragør, da den ligesom Dragør tidligere i en periode omkring 1890 var den største danske skipperby, næstefter København, regnet i skibstonnage. Den ældre bydel har væsentlige helhedstræk og en bystruktur, som kan minde om Dragørs.

Beliggenhed:

Marstal ligger på øen Ærø i det sydfynske øhav ud til Østersøen ca. 25 km (75 min. sejlads) syd for den større by Svendborg. Byen og havnen ligger på østsiden af øen i læ for vestenvinden.

Bystørrelse:

Marstal by inkl. den gamle bydel omfatter 2.266 indbyggere i 2015. Til sammenligning omfattede byen ca. 3.000 indbyggere i 1890.

Byens udvikling:

Byen udviklede sig fra et fiskerleje til en regulær søfartsby i 1700- og 1800-tallet ved en naturlig havn ud for stranden. I 1800-tallet anlagde byens borgere en lang dækmole, som beskyttede farvandet ind mod stranden øst for øen. Byen oplevede en storhedstid i sejskibstiden med søfart og omfattende skibsbyggeri, først med træskibsværfter og senere stålskibsværfter. Byen har i dag to aktive værftsvirksomheder tilbage, et værft for mindre stålskibe og et for træskibe.

Bystruktur / byplan / arkitektur:

Byens struktur er især karakteriseret ved mange lange karréer langs smalle gader, der alle går øst-vest ned mod kysten og havnen. Byen har få men lange nord-sydgående gader ligesom Dragør, men et større og mere broget købstadspræg. Bebyggelsen består dels af sammenbyggede længehuse i 1 ½ etage og dels af villaer i 1 ½ etage i forskellige stilarter, opført i blank rød mursten eller pudset og malet forskellige farver.

Vurdering:

I forhold til Dragør er helhedspræget i Marstal mindre stærkt, og der er ikke fulgt en traditionel byggeskik ligeså konsekvent. Bebyggelsesmønstret er anderledes end i Dragør, da maskerne i gadenettet af nord-sydgående og øst-vestgående gader er større og mere ensidigt orienteret ned mod havnen. Karréerne, der har bebyggelse langs alle 4 sider, adskiller sig markant fra Dragørs specielle bebyggelsesprincip med husrækker, der ikke nødvendigvis afsluttes af bebyggelse på to af karréens sider. Marstal adskiller sig også fra Dragør fysisk ved at være mindre homogen og ved en tydelig social lagdeling udtrykt gennem fritliggende velhavervillaer. Den ældre bydels afgrænsning er ikke så klar som Dragørs på grund af et markant islæt af ny byudvikling.



UDVALGTE SØFARTSBYER - MARSTRAND (Sverige)

Motivering:

Marstrand er udvalgt til sammenligning med Dragør, fordi byen har en helstøbt og velbevaret karakter og har haft betydning som havn i sejlskibstiden i 1700- og 1800-tallet.

Beliggenhed:

Byen Marstrand ligger ud til Kattegat og Skagerak på en skærgårdsø ca. 60 km nordvest for den større by Gøteborg.

Bystørrelse:

Marstrand omfatter 1.319 indbyggere i 2010. Til sammenligning var der 1.500 indbyggere i 1890.

Byens udvikling: Marstrand har sin oprindelse i middelalderen, hvor der især var omfattende sildefiskeri. Byen udviklede sig til handelsby men i 1658 blev den også fæstningsby med opførelse af fæstningen Karlsten. I 1700-tallet fik Marstrand status som frihandelsby. I 1800-tallet blev byen også kendt som bade- og kursted og fik flere hoteller. I dag er byen et stort turistmål for lystbådsturister og andre (over ca. 300.000 turister om året), og flere huse anvendes til ferieboliger.

Bystruktur / byplan / arkitektur:

Marstrands gadenet har delvis præg af en middelalderlig struktur. Bebyggelsen udgør en samlet helhed men fremtræder organisk og ikke skarpt afgrænset. Bebyggelsen består af malede træhuse mest i 2-2 ½ etager og opført i forskellige stilarter. Fæstningen, Karlsten, ligger højest på øen og dominerer byens profil. Byen er udpeget som national kulturhistorisk "riksinteresse" og er omfattet af en bevaringsplan.

Vurdering:

Marstrand adskiller sig helt fra Dragør på grund af sin organiske struktur og klippeterrænet. Bebyggelsen er mere broget og forskelligartet i højde og stil end Dragørs. Byen er visuelt stærkt præget af fæstningen. Øens havn er ikke en menneskeskabt men en naturhavn. Endelig adskiller Marstrand sig fra Dragør ved sin store feriebosætning og sejlturisme.



UDVALGTE SØFARTSBYER - SKUDESNEHAVN (Norge)

Motivering:

Skudesneshavn er udvalgt til sammenligning med Dragør, da bykernen afspejler en velbevaret søfartsby, vokset op omkring en naturhavn. Stedet har været en kendt fiskerilandingsplads fra 1500-tallet, men bykernen, som den ser ud i dag, stammer fra sejlskibstiden i 1700- og 1800-tallet.

Beliggenhed:

Skudesneshavn ligger i skærgården på Norges vestkyst ud mod Atlanterhavet, mellem de større byer Stavanger og Bergen.

Bystørrelse:

Skudesneshavn by inkl. den gamle bydel omfatter 3.327 indbyggere i 2013. Til sammenligning omfattede byen kun 151 indbyggere i 1801 men 1.200 indbyggere i 1866.

Byens udvikling:

Byen udviklede sig især i 1700- og 1800-tallet, hvor der foregik omfattende fiskeri af sild, som blev saltet og eksporteret til Sverige og Østersøområdet. I vore dage er der opstået flere offshore virksomheder samt værftsindustri og anden industri.

Bystruktur / byplan / arkitektur:

Det gamle Skudesneshavn er karakteriseret ved en særlig organisk, selvgroet bebyggelse af træhuse til beboelse, som er placeret efter klippeterrænet, samt søhuse (pakhuse) og saltboder, som ligger tæt langs kysten omkring naturhavnen i læ for vestenvinden. Byens består af 1 ½ etages øst-vestvendte spredte hvidmalede træhuse med røde tegltage og langs havnen tætliggende søhuse i flere etager og også med tegltage. Arkitekturen er helstøbt klassicistisk empirestil. Bebyggelsen i den gamle bydel blev i 1976 omfattet af en bevaringsplan og er nu ved at blive udpeget som et bevaringsværdigt nationalt kulturmiljø.

Vurdering:

Skudesneshavn adskiller sig markant fra Dragør, da bystrukturen er selvgroet og ikke regelret og havnen en naturhavn. Byens afgrænsning er mindre klar end Dragørs på grund af nyere byggeri og byudvikling uden om den gamle bevaringsværdige bydel. Byen har i høj grad været orienteret mod sildefiskeri i sejlskibsperioden.



UDVALGTE SØFARTSBYER - RAUMA (Finland)

Motivering:

Rauma er udvalgt til sammenligning med Dragør, fordi byen er en gammel handels- og sejskibsby med en velbevaret bebyggelse fra 1600- til 1800-tallet. Den gamle bydel er optaget på UNESCOs liste over kulturhistorisk verdensarv som et enestående eksempel på en typisk nordeuropæisk by af træhuse på grund af både sin byplan og arkitektur.

Beliggenhed:

Rauma er en gammel bydel i den nu større by, Rauma, som ligger ved Østersøen. Byen lå oprindeligt helt ud til Den Botniske Bugt, men er i dag omgivet af nyere bydele og på grund af landhævning uden forbindelse med sin havn.

Bystørrelse:

Hele byen Rauma inkl. den gamle bydel omfatter 39.872 indbyggere i 2010. Til sammenligning omfatter byen 5.000 indbyggere ved slutningen af 1800-tallet.

Byens udvikling:

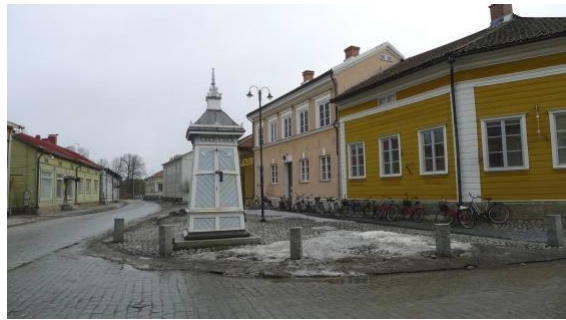
Byen blev grundlagt i middelalderen som en markeds- og handelsplads, der havde en stor udenrigshandel med større byer i Østersøområdet. Byen havde en storhedstid i slutningen af 1800-tallet, hvor man havde den største sejskibsflåde i Finland. Byens træhuse stammer fra sejskibsperioden.

Bystruktur / byplan / arkitektur:

Byplanen er middelalderlig og uregelmæssig og bebyggelsen følger gamle ejendoms- og gadelinjer. Bydelens afgrænsning er påvirket af de omkransende nyere bygninger. Træhusene er sammenbyggede langs gaderne, så de danner karréer, som omslutter åbne, grønne gårde, hvor der også findes fritliggende bygninger. Arkitekturen karakteriseres af træhuse i kun 1 etage, i forskellige farver og med dekorative facadedetaljer. Bydelen er omfattet af en bevarende byplan fra 1981. UNESCO har udpeget Rauma som verdensarv på grund af både byplanen og træhusarkitekturen og bydelens autentiske karakter.

Vurdering:

Rauma gamle bydel har en mindre regelret bystruktur end Dragør, og mønstret af lukkede karréer omkring åbne gårde adskiller sig klart fra Dragørs rækker af lænehuse. Raumas træhusarkitektur er helt forskellig fra Dragørs gulkalkede murstenshuse. En vigtig forskel er ligeledes, at Dragør gamle by har bevaret sammenhængen med sin havn og i mindre grad præges af omkransende byudvikling.



UDVALGTE SØFARTSBYER - STRALSUND (Tyskland)

Motivering:

Stralsund er udvalgt til sammenligning med Dragør, fordi bykernen lige siden middelalderen har været en vigtig handels- og havneby i Østersøområdet. Som gammel hansestad i middelalderen har byen historisk også haft tæt forbindelse med sildemarkederne ved Øresund, herunder Dragør, og det er derfor relevant at sammenligne bebyggelsesstrukturen. Stralsund er sammen med Wismar optaget på UNESCOs liste over kulturhistorisk verdensarv.

Beliggenhed:

Stralsund ligger central tæt ud til Østersøen i læ af øen Rügen.

Bystørrelse:

Hele byen Stralsund inkl. den gamle bydel omfatter 57.540 indbyggere i 2014. Til sammenligning omfattede byen 11.191 indbyggere i 1800.

Byens udvikling:

Stralsund var sammen med Wismar førende handelscentre i Hanseforbundet i middelalderen. I renæssancen i 1600- og 1700-tallet blev byen omgivet af et fæstningsanlæg, og udviklede sig til et administrativt og forsvarsmæssigt center. I moderne tid er der sket en betydelig byudvikling, men den gamle bykerne er bevaret med sin oprindelige afgrænsning inden for fæstningsværkerne.

Bystruktur / byplan / arkitektur:

Bystrukturen har bevaret mange træk, der kan føres tilbage til middelalderen fra 1200- til 1400-tallet men også til perioden 1600-1700. Gadenettet er kun delvis regelret trods byplanlægning i renæssancen. Bebyggelsen omfatter en del gotisk murstensbyggeri, men også senere bygninger. Byen er udpeget af UNESCO blandt andet på grund af dels sine velbevarede strukturer og bygninger fra de to perioder og dels sin byggeteknik for de monumentale bygninger og de karakteristiske tæt sammenbyggede gavlhuse i flere etager.

Vurdering:

Stralsund har en helt anden størrelse og større skala end Dragør. Stralsund adskiller sig markant fra Dragør ved at være en fæstningsby og have et bebyggelsesmønster og byggeform med karréer af gavlhuse i flere etager. Byen er i dag præget af en moderne havn, mens Dragør har bevaret sin gamle havns struktur. Der kan umiddelbart ikke drages entydige paralleller mellem Stralsunds delvis regulære gadestruktur og bebyggelsesmønster med gavlhuse med portindgang og så Dragørs byplan og bebyggelse.



UDVALGTE SØFARTSBYER - CULROSS (Skotland - Storbritannien)

Motivering:

Culross er udvalgt til sammenligning med Dragør, fordi byen er en gammel velbevaret kystby, opført efter en anden tradition og med en speciel historie i forhold til Dragør.

Beliggenhed: Culross ligger ca. 30 km fra Edinburgh ved kysten af Firth of Forth fjorden, som munder ud i Nordsøen.

Bystørrelse:

Byen Culross er en mindre by, som hovedsagelig består ældre velbevaret bebyggelse. Byen omfatter 395 indbyggere i 2006. Til sammenligning omfattede byen 1.502 indbyggere i 1801 og 373 indbyggere i 1881.

Byens udvikling:

Byen ligger på god landbrugsjord, og allerede i middelalderen etableredes et kloster og senere et gods, - begge dele har været styrende for byens udvikling. I 1500- og 1600-tallet var Culross en travl havn, idet byen havde kulminer, som gav grundlag for eksport af kul til Holland og Centraleuropa. Minedriften ophørte imidlertid, og byen opbyggede i stedet en betydelig industri med inddampning af salt fra havet. Der foregik dog også fiskeri af sild. I 1700-tallet mistede havnen sin betydning, og i 1906 anlagde man en jernbane langs kysten, som afskar byen fra havnen.

Bystruktur / byplan / arkitektur:

Bystrukturen i Culross er middelalderlig organisk, og hovedparten af bebyggelsen er samlet omkring den let snoede hovedlandevej langs kysten. Husene langs gaden og i byens indre del er sammenbyggede, mens resten af bebyggelsen ligger frit og mere spredt udenom. Der ligger flere monumentale bygninger. Husene er typisk i 1 ½ - 2 ½ etage og opført i sten og for det meste hvidkalkede med tage i rød tegl eller sort skifer. Stort set hele byen er bevaringsværdig og omfattet af en bevaringsplan fra 2009. Ni bygninger er fredet og vurderet som værende af national og international betydning. Det omgivende landskab med haver indgår i bevaringsplanen.

Vurdering:

Culross havde sin store blomstringstid og opførelsesperiode i 1700-tallet og før og ikke i sidste del af sejlskibstiden. Bystrukturen er organisk og selvgroet og ikke regelret som i Dragør. Den oprindelige havn findes ikke længere, og jernbanen afskærer byen fra kysten. Husene er helt anderledes end Dragørs på grund af den særlige engelske/skotske byggetradition, som ikke ligner den nordeuropæiske. Endelig har byen Culross en noget mindre størrelse, regnet i antal af huse/boliger, end Dragør.



IKKE-UDVALGTE SØFARTSBYER - NORDBY (Danmark)

Motivering:

Nordby (tidligere Odden) er en tidligere søfartsby fra 1700- og 1800-tallet, men er ikke udvalgt til nærmere sammenligning med Dragør, da byen på afgørende parametre ikke er lige så helstøbt og med ligeså oprindelige træk som Dragør, jf. indledningen.

Beliggenhed:

Byen ligger ved østkysten på den nordlige del af øen Fanø ved sejlrenden fra Nordsøen til Fanø og Esbjerg i læ af vestenvinden. Byen ligger 3 km fra den større by Esbjerg.

Bystørrelse:

Byen Nordby inkl. den gamle bydel omfatter 2.658 indbyggere i 2015. Til sammenligning omfattede byen 1.738 indbyggere i 1840.

Byens udvikling:

Byen var et fiskerleje i middelalderen men blev skipperby i sejlskibstiden. I perioden 1780-1807 foregik der skibsbyggeri, rederi- og handelsvirksomhed. Sejlskibstrafikken ebbede ud, da dampskibene fortrængte sejlskibene omkring år 1900. Der er sket ny byudvikling vest for den gamle by.

Bystruktur / byplan / arkitektur:

Bystrukturen er organisk og ikke efter en fastlagt plan. Den gamle bebyggelse ligger på begge sider af den nord-sydgående hovedgade og landevej langs kysten med flere små slipper ned mod vandet. Mod vest er sket en nyere byudvikling, der blander sig med den ældre del. De bevaringsværdige huse er orienteret øst-vest. Bebyggelsen er mere blandet arkitektur end i Sønderho.

Vurdering:

Nordby er ikke så velagrænset mod vest på grund af byudvikling. Byen har en mere broget blanding af forskelligartede huse og er alt i alt mindre helstøbt end Sønderho og Dragør.



IKKE-UDVALGTE SØFARTSBYER - TROENSE (Danmark)

Motivering:

Troense er en tidligere skipperby fra 1700- og 1800-tallet, men er ikke udvalgt til nærmere sammenligning med Dragør, jf. indledningen.

Beliggenhed:

Troense ligger på øen Tåsinge ud til et indre farvand med forbindelse til Østersøen ca. 5 km fra Svendborg. Troense er opstået ved en naturhavn.

Bystørrelse:

Byen Troense inkl. den gamle bydel omfatter 1.143 indbyggere i 2015. Til sammenligning omfattede byen over 1.000 indbyggere i 1860.

Byens udvikling:

Byen var oprindeligt et fiskerleje, senere søfartsby i sejlskibstiden under Valdemar slot. Der foregik skibsbyggeri ved byen.

Bystruktur / byplan / arkitektur:

Den gamle bebyggelse ligger langs en kystvej og en vej (Grønnegade) vinkelret herpå. Husene er fritliggende og med haver, og består blandt andet af flere længehuse med bindingsværk. Bebyggelsen har en åben karakter. 30 huse er fredede og byen er omfattet af en bevarende lokalplan fra 2006.

Vurdering:

Byen er velafgrænset men har en anderledes åben struktur og karakter end i Dragør. Byen har aldrig haft en sejlskibshavn.



IKKE-UDVALGTE SØFARTSBYER - THURØ BY (Danmark)

Motivering:

Thurø by er en tidligere landsby, som ændredes til en skipperby i 1700- og 1800-tallet, men byen er ikke udvalgt til nærmere sammenligning med Dragør, jf. indledningen.

Beliggenhed:

Byen ligger på Thurø ved et indre farvand med forbindelse til Østersøen, ca. 4 km fra Svendborg.

Bystørrelse:

Byen Thurø By inkl. den ældste bebyggelse omfatter 3.244 indbyggere i 2015. Til sammenligning omfattede byen 761 indbyggere i 1845.

Byens udvikling:

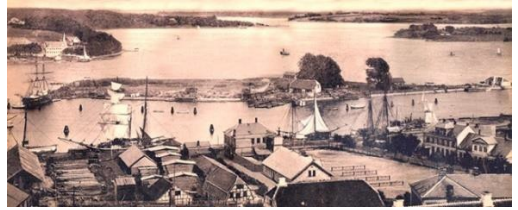
Thurø by er opstået i middelalderen som en vejklyngelandsby baseret på landbrug. I sejlskibstiden vokser landsbyen og bliver til en skipperby med over 100 skibe i år 1900. Der etableres flere træskibsværfter på øen. I nyere tid er der sket en omfattende byudvikling rundt om landsbykernen.

Bystruktur / byplan / arkitektur:

Bystrukturen er uregelmæssig og organisk på grund af den oprindelige landsbystruktur. Den bevaringsværdige bebyggelse består af spredte fritliggende huse.

Vurdering:

Thurø by har på grund af den nyere byudvikling ikke så klar en afgrænsning som Dragør. Byen har haft naturhavn og ikke en anlagt havn. Der er ingen bevarende lokalplan for bebyggelsen fra sejlskibstiden.



IKKE-UDVALGTE SØFARTSBYER - SKANØR-FALSTERBO (Sverige)

Motivering:

De to bebyggelser Skanør og Falsterbo er undersøgt, fordi byerne har oprindelse i middelalderens sildemarked i Skåne og derfor er samtidige med Dragør. De to byer er ikke udvalgt til nærmere sammenligning med Dragør, jf. indledningen.

Beliggenhed:

Bydannelsen Skanør-Falsterbo ligger ud til Øresund og Østersøen ca. 24 km fra den større svenske by Malmø og havde oprindeligt kun naturhavne.

Bystørrelse:

De to byer er vokset sammen til et byområde, der omfatter 6.861 indbyggere i 2015. Til sammenligning omfattede det samlede byområde 735 indbyggere i midten af 1800-tallet)

Byens udvikling:

De to bebyggelser voksede frem i forbindelse med middelalderens Skånemarked og blev centrum for hansestædernes handel med saltede sild til Centraleuropa. Byerne svandt ind i 1500- og 1600-tallet, da sildene forsvandt. I 1800-tallet voksede befolkningstallet og i dag er byen en boligby og forstad til Malmø. Byerne udviklede sig ikke til søfartsbyer i sejskibstiden på grund af dårlige besejlingsforhold.

Bystruktur / byplan / arkitektur:

Den ældste del af Skanør har en regelret gade- og bebyggelsesstruktur, som må være resultat af et egentligt byplanprincip, måske helt tilbage fra middelalderen, og kan minde om Dragørs. Husenes arkitektur er dog nyere efter flere brande. Falsterbos gamle bydel har en mere organisk struktur. Alt i alt har husene i de to bebyggelser en blandet karakter med hensyn til alder og stilart. De to bydele er udpeget som national kulturhistorisk "riksinteresse".

Vurdering:

Skanør har en klar afgrænsning, men hovedparten af bebyggelsen er ikke fra sejskibstiden. Falsterbo har en spredt og organisk struktur sammenlignet med Dragør. Der har ikke været nogen anlagte havne og byen har ikke været søfartsbyer i 1700- og 1800-tallet. I Skanør har man i nyere tid bygget en fritids- og fiskerihavn for enden af en dæmning. Bebyggelsen er mindre homogen og tæt end i Dragør, og mere påvirket af ny byudvikling. Bebyggelsen er mindre homogen og tæt end i Dragør, og mere påvirket af ny byudvikling.



IKKE-UDVALGTE SØFARTSBYER - BRANTEVIK (Sverige)

Motivering:

Brantevik indgår i forundersøgelsen, da byen i 1700- og 1800-tallet var en betydelig søfartsby i Sverige. Byen er dog ikke i udvalgt til nærmere sammenligning med Dragør, jf. indledningen.

Beliggenhed:

Byen ligger ved Skånes østkyst ud til Østersøen 5 km fra byen Simrishamn.

Bystørrelse:

Byen Brantevik, inkl. den ældste bebyggelse omfatter 409 indbyggere i 2010. Til sammenligning omfattede byen 1.056 indbyggere i 1900.

Byens udvikling:

Brantevik voksede voldsomt i perioden 1870-1900, og havde ved århundredeskiftet Sveriges største handelsflåde efter Stockholm, regnet i antal skibe og 2 mindre havne. I dag er byen et mindre fiskerleje og boligby.

Bystruktur / byplan / arkitektur:

Byen har en uregelmæssig organisk struktur, som kan stamme fra middelalderen. Den ældste del af Brantevik består af fritliggende huse ved havnen og kysten. Der er sket en større byudvikling især mod vest, som påvirker den gamle bebyggelses afgrænsning. Husenes arkitektur er forskelligartet og ret blandet. Kysten og det gamle Brantevik er udpeget som kulturhistorisk "riksinteresse".

Vurdering:

Brantevik har en helt anden struktur end Dragør, fordi bebyggelsen er selvgroet og spredt. Byens afgrænsning er mindre klar end Dragørs på grund af byudvikling. Arkitekturen har ikke et markant helhedspræg som i Dragør.



IKKE-UDVALGTE SØFARTSBYER - KARLSKRONA (Sverige)

Motivering:

Centrale dele af Karlskrona er sammen med en række historiske flådeanlæg allerede optaget på UNESCOs liste over kulturhistorisk verdensarv og indgår i forundersøgelsen, men er ikke udvalgt til nærmere sammenligning med Dragør, jf. indledningen.

Beliggenhed:

Karlskrona er i dag en større by, som ligger i skærgården ved Blekinges kyst mod syd ud til Østersøen.

Bystørrelse:

Hele Karlskrona by inkl. den ældre bebyggelse omfatter 35.212 indbyggere i 2010. Til sammenligning omfattede byen 14.097 indbyggere i 1850.

Byens udvikling:

Karlskrona blev anlagt i slutningen af 1600-tallet, og har været flådebase af stor militærstrategisk betydning for Sverige op til i dag. Fra slutningen af 1800-tallet voksede byens befolkning, da byen var både militært og administrativt center og som erhvervs- og boligby.

Bystruktur / byplan / arkitektur:

Bykernen i Karlskrona har en regelret struktur med lige gadeforløb, som er bestemt af samlede byplaner udarbejdet i slutningen af 1600-tallet. De bevaringsværdige bygninger og militære anlæg er fordelt på 33 lokaliteter, som ligger dels centralt og dels spredt i skærgården. Karlskrona er udpeget af UNESCO først og fremmest som en af Europas mest helstøbte og bedst bevarede flådebyer fra 1600-tallet.

Vurdering:

Karlskrona er ikke udvalgt til sammenligning med Dragør, da den har været en overvejende sømilitær søfartsby i 1700- og 1800-tallet.



IKKE-UDVALGTE SØFARTSBYER - VISBY (Sverige)

Motivering:

Den gamle middelalderlige fæstningsby, Visby, er allerede optaget på UNESCOs liste over verdensarv og indgår i forundersøgelsen, men er ikke udvalgt til nærmere sammenligning med Dragør, jf. indledningen.

Beliggenhed:

Visby ligger på øen Gotland ved Østersøen.

Bystørrelse:

Hele byen Visby omfatter 22.593 indbyggere i 2010, inkl. ca. 2.600 i den gamle bydel inden for ringmuren. Til sammenligning omfattede hele byen 4.502 indbyggere i 1850.

Byens udvikling:

Den gamle del af Visby, der ligger inden for ringmuren, stammer fra 1100- til 1300-tallet, hvor byen blev et hovedcenter og en vigtig havn for Hanseforbundet.

Bystruktur / byplan / arkitektur:

Bystrukturen er middelalderlig med 1200-tals ringmur og en organisk struktur for gadenet og bebyggelse. Byen rummer flere bevarede pakhuse og købmandsgårde, og er udpeget af UNESCO som en af de bedst bevarede befæstede handelsbyer i Nordeuropa. Middelalderbyen betegnes som et unikt eksempel på en bymæssig helhed og koncentration af gamle bygninger af høj kvalitet

Vurdering:

Visby er ikke særligt udvalgt til sammenligning med Dragør, da byen først og fremmest er et eksempel på en fæstnings-, handels- og havneby fra middelalderen og ikke har haft en særlig udvikling fra sejskibstiden i 1700- og 1800-tallet.



IKKE-UDVALGTE SØFARTSBYER - RISØR (Norge)

Motivering:

Risør er medtaget i forundersøgelsen, fordi byen har været en vigtig handels- og søfartsby i 1700- og 1800-tallet og har en bevaret ældre bydel fra denne periode. Byen er ikke udvalgt til nærmere sammenligning med Dragør, jf. indledningen.

Beliggenhed:

Byen ligger på Norges sydlige klippekyst ud til Skagerak, ca. 160 km fra Oslo.

Bystørrelse:

Byen Risør inkl. den gamle bydel omfatter 4.535 indbyggere i 2011. Til sammenligning omfattede byen 7.121 indbyggere i 1890.

Byens udvikling:

Grundlaget for bydannelsen var handel med tømmer i 1500- og 1600-tallet. I 1700-tallet blev byen købstad og en rig handels- og søfartsby med et betydeligt antal sejlskibe.

Bystruktur / byplan / arkitektur:

Bystrukturen følger terrænet og er bestemt af naturforholdene, idet den gamle bydel er koncentreret på begge sider af en fjord. En stor del af bydelens bebyggelse af træhuse er hvidmalede og i empirestil og bygget i slutningen af 1800-tallet. Den gamle bydel er omfattet af en bevaringsplan udarbejdet af den norske rigsantikvar.

Vurdering:

Risør har ikke været en ren skipperby som Dragør. Bystrukturen er organisk og ikke regelret som i Dragør. Risørs gamle bydel er mindre velafgrænset end Dragørs, blandt andet på grund af byudvikling mod vest og syd.



IKKE-UDVALGTE SØFARTSBYER - KRISTIANSAND (Norge)

Motivering:

Kristiansand er medtaget i forundersøgelsen, da byen er et eksempel på en søfartsby med et retlinet gadesystem. Byen er grundlagt før sejskibstiden og er ikke udvalgt til nærmere sammenligning med Dragør, jf. indledningen.

Beliggenhed:

Kristiansand er i dag en større by ved Norges sydkyst ud mod Skagerak.

Bystørrelse:

Hele byen Kristiansand, inkl. den gamle bydel omfatter 85.983 indbyggere. Til sammenligning havde byen 7.700 indbyggere i 1833.

Byens udvikling:

Byen er opført som en fæstnings- og garnisonsby ved en god naturhavn. I 1700- og 1800-tallet udvikledes byen som administrativt center og handels- og skibsfartsby.

Bystruktur / byplan / arkitektur:

Bystrukturen er helt regelret med en kvadratur af gader omkring huskarréer, anlagt efter en stram byplan som en ideal renæssanceby. Den gamle bebyggelse i kvadraturen består af træhuse i 1-2 etager, hvoraf mange er hvidmalede. Der findes dog også nyere huse af anden farve og andet materiale.

Vurdering:

Kristiansand har en meget klar gade- og bebyggelsesstruktur, men er omkranset og påvirket af nyere byudvikling. Selve kvadraturens bebyggelse har også en vis blandet karakter. Byen er betydeligt større by end Dragør, selv når nyere bebyggelse udenom bykernen fraregnes, og byens havn er ikke anlagt i sejskibsperioden.



IKKE-UDVALGTE SØFARTSBYER - LÜBECK (Tyskland)

Motivering:

Lübeck er medtaget i forundersøgelsen, da byen er en gammel hansestad, som i sejskibstiden også har været en betydelig handels- og sejskibsby. Dele af den gamle bykerne er optaget på UNESCOs liste over kulturhistorisk verdensarv. Lübeck har haft tæt forbindelse med Dragør i sildemarkedstiden. Byen er ikke udvalgt til nærmere sammenligning med Dragør, jf. indledningen.

Beliggenhed:

Byen ligger ved floden Trave, som udmunder i Østersøen, og bykernen ligger som en ø omgivet af kanaler.

Bystørrelse:

Hele byen Lübeck inkl. den gamle bydel omfatter 215.800 indbyggere i 2014, heraf 13.688 i den gamle bydel. Til sammenligning omfattede hele byen 38.729 indbyggere i 1851.

Byens udvikling:

Lübeck var en hovedby for Hanseforbundet i middelalderen og en rig handelsby helt op til sejskibstiden. Under 2. verdenskrig blev dele af den gamle bykerne stærkt ødelagt af luftbombardementer. I dag er Lübeck vokset til en storby.

Bystruktur / byplan / arkitektur:

Bystrukturen i den gamle bykerne har et middelalderligt gadenet og flere velbevarede karréer med tætte gavlhuse og købmandsgårde. Den gamle by er klart afgrænset af vand og fæstningsanlæg. UNESCO har udpeget 3 velbevarede bydele som verdensarv på grund af den middelalderlige struktur, højklassede individuelle bygninger samt den klare afgrænsning og strukturen af bevarede monumenter.

Vurdering:

Lübeck har en helt anden størrelse og større skala samt en mere organisk byplan end Dragør. Endvidere er kun dele af den gamle by bevaret, og den er præget af mere at have været en handelsby end en ren søfartsby i 1700- og 1800-tallet.



IKKE-UDVALGTE SØFARTSBYER - WISMAR (Tyskland)

Motivering:

Wismar er medtaget i forundersøgelsen, da byen også er en gammel hansestad, som i sejlskibstiden også har været en betydelig handels- og sejlskibsby. Byen er sammen med Stralsund optaget på UNESCOs liste over kulturhistorisk verdensarv, men den er ikke udvalgt til nærmere sammenligning med Dragør, jf. indledningen. Wismar har ligesom Lübeck og Stralsund haft tæt forbindelse med Dragør i sildemarkedstiden i middelalderen.

Beliggenhed:

Wismar ligger inde i en bugt ud til Østersøen mellem Lübeck og Stralsund.

Bystørrelse:

Hele byen Wismar inkl. den gamle bykerne omfatter 42.188 indbyggere i 2013, heraf 8.156 indbygger i den gamle bykerne. Til sammenligning omfattede hele byen ca. 6.000 indbyggere i slutningen af 1800-tallet.

Byens udvikling:

Wismar var ligesom Lübeck og Stralsund en havneby og handelsstad i hanseforbundet i middelalderen. Byen blev i renæssancen omgivet af et fæstningsanlæg, som er delvis bevaret. I nyere tid er Wismar vokset betydeligt. Byen blev udsat for luftbombardementer under 2. verdenskrig.

Bystruktur / byplan / arkitektur:

Wismar har en struktur og arkitektur, som bebyggelses- og tidsmæssigt minder om Stralsunds. Den nyere byudvikling berører delvis den klare afgrænsning af den gamle bykerne. Havnen er udbygget, så forbindelsen med den gamle bykerne ikke er så tydelig længere.

Vurdering:

Wismar har en helt anden størrelse og større skala end Dragør. Byen er præget af mere at have været en handelsby end en ren søfartsby i 1700- og 1800-tallet. Den gamle bys afgrænsning er mindre klar end Stralsunds og Dragørs.



IKKE-UDVALGTE SØFARTSBYER - RIGA (Letland)

Motivering:

Riga indgår i forundersøgelsen, men er ikke udvalgt til nærmere sammenligning med Dragør, jf. indledningen. Den gamle bykerne er optaget på UNESCOs liste over kulturhistorisk verdensarv.

Beliggenhed:

Riga ligger ved en flod, der udmunder i en bugt ud til Østersøen og har været en betydelig by siden middelalderen.

Bystørrelse:

Hele byen Riga, inkl. den gamle bykerne omfatter 701.977 indbyggere i 2014. Til sammenligning omfattede hele byen 102.590 indbyggere i 1867.

Byens udvikling:

Riga var med i Hanseforbundet i middelalderen og en rig handelsby. Byen blev en stor handels- og havneby og et økonomisk center i løbet af 1800- og 1900-tallet. Byen er hovedstad i Letland, og havnen er udbygget til en moderne storhavn.

Bystruktur / byplan / arkitektur:

Rigas historiske bykerne har bevaret en middelalderlig gadestruktur, en del af sit fæstningsværk og mange bygninger fra forskellige perioder, herunder megen art nouveau arkitektur. UNESCO har blandt andet udpeget den gamle bykerne som verdensarv, fordi byen som helhed rummer alle historiske arkitekturelementer fra middelalderen og 1800-tallet og begyndelsen af 1900-tallet.

Vurdering:

Riga som storby har en helt anden størrelse end Dragør, og Rigas gamle bykerne en større skala end Dragørs. Byen er præget af at have været først og fremmest en rig handelsby og ikke så meget en ren sejlskibsby i 1700- og 1800-tallet. Forbindelsen fra den gamle bykerne til havnen er ikke tæt mere og havnen har ikke bevaret sin oprindelige karakter.



IKKE-UDVALGTE SØFARTSBYER - TALLINN (Estland)

Motivering:

Tallinn indgår i forundersøgelsen, men er ikke udvalgt til nærmere sammenligning med Dragør, jf. indledningen. Den gamle bykerne er optaget på UNESCOs liste over kulturhistorisk verdensarv.

Beliggenhed:

Tallinn ligger ud til Den finske Bugt af Østersøen og har været en betydelig handelsby siden middelalderen.

Bystørrelse:

Hele byen Tallinn inkl. den gamle bykerne omfatter 416.144 indbyggere i 2012. Til sammenligning omfattede byen ca. 24.000 indbyggere i 1851.

Byens udvikling:

Tallinn var med i Hanseforbundet i middelalderen og blev en rig handelsby. Byen er hovedstad i Estland.

Bystruktur / byplan / arkitektur:

Tallinns historiske gamle bykerne er omgivet af en middelalderlig fæstningsmur og byen har også bevaret sin gade- og bebyggelsesstruktur fra middelalderen. UNESCO har udpeget den gamle bydel som en unik velbevaret helhed af fæstningsværk og en historisk bymidte fra hansetiden, bebyggelse fra 1600-tallet, bygningsstruktur fra 1800-tallet og arkitektur fra 1800- og 1900-tallet.

Vurdering:

Tallinn som storby har en helt anden størrelse end Dragør, og byens gamle bykerne en større skala end Dragørs. Byen er præget af at have været mere en rig handelsby end en ren sejskibsby i 1700- og 1800-tallet.



OM KILDER TIL APPENDIKS

Appendiks - undersøgelsen af søfartsbyer sammenlignet med Dragør ved UNESCO- arbejdsgruppen er generelt baseret på oplysninger og billeder hentet fra myndigheder via internettet, herunder tilgængelige plandokumenter, samt i øvrigt oplysninger, statistiske opgørelser, satellitfotos og fotos hentet via Google. Materialet betragtes som internt og vil ikke blive offentliggjort eller udnyttet kommercielt.

De kulturhistoriske interesser i planlægningen, Skov- og Naturstyrelsen, afsnittet Kystlandskabet, Ole Mortensøn (1997)

Historisk kystkultur – en ressource i nutiden, Nordisk Råd, Søren Møller Christensen og Mette Guldborg (2004)

Havnemiljø i norden, Nordisk Råd, Ole Mortensøn (2000)

Den maritime kulturarv i Det Sydfynske Øhav, Ærø, Langeland, Faaborg-Midtfyn og Svendborg kommuner (2011)