

Dragør – på vej mod verdensarven



INDHOLD

Indledning.....	8
Hvad gør Dragør enestående?.....	9
Forslag til Dragør som verdensarv.....	12
Kerneområde.....	13
Bufferzone.....	13
Dragør i europæisk perspektiv.....	15
En søfartsby i Østersøområdet.....	16
Nabo til Kongens København - en storby i Europa.....	18
Dragør sammenlignet med andre søfartsbyer.....	21
By, havn og landskab.....	24
Byens struktur.....	24
Byens afgrænsninger.....	26
Mod vest.....	26
Mod nord.....	27
Mod øst.....	28
Mod syd.....	29
DRAGØRS HISTORISKE UDVIKLING.....	30
Navnene Dragør og Store Magleby.....	30
Dragør som international markedsplads (1300- til 1500-tallet).....	30
Skånemarkedet.....	30
Markedet i Dragør.....	31
Dragør som handelscenter for Nordeuropa.....	32
Markedet bliver til by.....	32
Markedets betydning mindskes.....	33
Spor af Dragørmarkedet.....	34
Den nederlandske koloni i Store Magleby (1500-tallet).....	35
Den nederlandske koloni.....	35
Særlige rettigheder.....	35
Hollænderbønderne som søfolk.....	36
Hollændersamfundets afvikling.....	36
Dragør i sejlskibstiden (ca. 1700 til ca. 1900).....	38

Dragør og Danmark som søfartsnation og kolonimagt	40
Dragørsøfartens krigstab og den anden blomstringsperiode	41
Sejlskibstidens afslutning.....	42
Havnens udvikling.....	44
Dragør Havn før sejlskibstiden	44
Havnen under sejlskibstiden	44
1800-tallet	45
Havnen i dag.....	47
Byen der levede af havet.....	48
Fyrvæsen.....	48
Lodseri	48
Bjergning.....	50
Kadrejere	50
Fiskeri.....	50
Det maritime bysamfund.....	50
Væverierne	51
Kvindernes status	52
Dragør på vej mod nutiden (1900 -).....	54
Den industrielle udvikling	54
Landbrug og gartneri på Amager.....	54
Handelsliv	55
Den tidlige turisme	56
Nye beboere i Dragør	56
Fort, færgehavn og lufthavn.....	57
Bevaringsarbejds start og udvikling	58
Borgerne som en stærk drivkraft	58
Fredning af landskab og bygninger.....	58
Den første bevarende byplan i Danmark.....	59
Kommunens afgørende rolle	60
Byens bygningsregistrant og historie	60
Den løbende kommuneplanlægning	60
Kommuneplantillæg og lokalplan for havnen	60
DRAGØR I DAG.....	61
Byplanen	61

Byens beliggenhed og udbredelse.....	62
Den særegne byplan.....	63
Byens arkitektur.....	65
Gader, stræder og gange.....	66
Byens pladser.....	68
Husene i den tætte by.....	70
Havnens huse.....	72
Byens detaljer.....	73
Byens planer for bevaring.....	76
Naturfredning og Natura 2000.....	76
Kommuneplan.....	77
Bevarende lokalplan.....	77
Lokalplan for havnen.....	78
Byens sociale liv og fællesskab.....	79
En levende og moderne by.....	79
Dragør som "forstad" til København.....	79
Dragørs ændrede vilkår.....	80
Forholdet mellem Store Magleby og Dragør.....	80
Dragørs oprindelige beboere over for landliggerne og tilflytterne.....	80
Forholdet mellem Dragør og det øvrige Amager.....	81
Turisme.....	81
Borgernes aktive deltagelse.....	82
FREMTIDIGE UDFORDRINGER.....	84
En bevaringsværdig, men moderne by.....	84
Udvikling af havnen.....	85
Øget rekreation og turisme.....	85
Storkøbenhavns udvikling og den overordnede infrastruktur.....	86
Klimatilpasning.....	86
FORVALTNING AF KULTURARVEN.....	88
UNESCOS kriterier for kulturarv.....	88
Forvaltning af kulturarven og borgerne.....	88
Statslig lovgivning og administration.....	89
Kommunal planlægning og administration.....	90
Fremtidig forvaltning.....	91

Kerneområde og bufferzone	91
Bevaringsnævn/-fond	91
Borgerinddragelse	92
Formidling af kulturarven	92
Sitemanager.....	92
Turisme	93

Denne udgave af "Dragør – på vej mod verdensarven" består af de tekster, som UNESCO-gruppens medlemmer har skrevet frem til ca. 1.11 2015. Teksterne er efterfølgende redigeret af gruppens sekretariat og dispositionen ændret i december 2015. Prospektet er suppleret med yderligere afsnit februar-marts 2016.

Denne udgave er afsluttet 13.5.2016.

INDLEDNING



Luftfoto af Dragør i dag. Forrest de to nye færebassiner. Bagest den gamle havn og den gamle by. Til venstre Dragørfortet og strandengene.

Dragørs gamle by og havn er formet af historien. Den nuværende by med sin struktur og arkitektur, med huse, gader, stræder og pladser samt den gamle havn og landskabet rundt om, er stort set bevaret uændret siden sejlskibenes epoke i 1700- og 1800-tallet. Byen var dengang en af Danmarks største og betydeligste sejlskibsbyer - med livlig skibstrafik både internt i Danmark og i hele Østersøområdet og store dele af resten af verden. Tidligere i middelalderen lå her en af Europas største markedspladser for handel og skibstrafik med Hansestæderne i Nordeuropa.

Dragør gamle by og havn fremtræder i dag som en autentisk helhed, uden at dele af byens oprindelige struktur og arkitektur er gået tabt. Den udgør på den måde et enestående kulturmiljø fra Danmarks storhedstid som søfartsnation. Og byen og havnen tegner ikke alene billedet af en vigtig periode i dansk historie, men også i Europas og verdens historie, hvor de fleste lande alene var handelsmæssigt forbundet ad søvejene.

Den historiske forudsætning for Dragør er selvsagt byens centrale placering ved et af verdens – gennem alle tider – mest trafikerede farvande, Øresund, samtidig med at byen ligger i ganske kort afstand fra København, landets hovedstad og den danske konges residens.

Samme forudsætning kunne have betydet, at Dragør havde været helt ødelagt som historisk miljø, da storbyen senere voksede. Men Dragør har mirakuløst overlevet trods nærheden til København og udgør et af Danmarks bedst bevarede, samlede bymiljøer.

Det særlige ved Dragør er helheden, byens velbevarede fysiske struktur – bystrukturen og landskabet, men også den gamle havn og stort set samtlige byens huse med deres homogene arkitektur har bevaret en karakter, der afspejler tiden som søfartsby i 1700- og 1800-tallet.

Byen repræsenterer også en sjælden social arkitektur, bygget til fællesskab, men samtidig med mulighed for individuel udfoldelse og variation. Stort set hele byen var i sejlskibstiden beboet med mennesker med fælles livsgrundlag knyttet til søfarten – som skippere, styrmænd og matroser men også som lodser, bjergere og kadrejer, samt i forskellige erhverv på land, affødt af søfarten.

Byen er fortsat levende, selvom byens indbyggere i dag er beskæftiget med alt muligt andet end søfart. Husene er fortsat beboede, og havnen fungerer fortsat som havn. Med byens tætte og lave bebyggelse er Dragør dog også en moderne by, der tiltrækker miljøbevidste mennesker.

På den måde har Dragør været med til at udvikle en særlig dansk byggetradition helt op til i dag med såkaldt tæt lav-bebyggelse. Denne type boligbebyggelse har fået stor udbredelse i Danmark, og dannet forbillede for dansk arkitektur og gjort denne kendt over hele verden.

Byen afspejler således på den ene side livet i en søfartsby i 1700- og 1800-tallet. På den anden side er Dragør nu en helt moderne boligby, hvor det er lykkedes at integrere nutidens krav i gamle rammer.

At Dragør er velbevaret og autentisk – både i helheden og i detaljerne – skyldes en solid bevaringsindsats i mere end 100 år, hvor ”kunststykket” har været at indpasse ”det nye” i det gamle, uden at de historiske 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 den danske stat og Dragør Kommune – en indsats, der har dannet forbillede i ind- og udland.

Hvad gør Dragør enestående?

UNESCO benytter en række kriterier, når man skal vurdere, om et område er af enestående universel værdi og derfor bør udpeges som verdens kulturarv. Dragør kan falde ind under flere af disse kriterier (forkortet resumé):

- samspil mellem menneskelige værdier i forbindelse med arkitektur og byplanlægning i en periode eller kultur
- enestående eller exceptionelt vidnesbyrd om kulturel tradition
- eksempel på bestemt arkitektonisk samhørighed eller landskab, der illustrerer menneskets historie
- eksempel på bosættelse eller udnyttelse af jord eller hav, der repræsenterer en eller flere kulturer.

UNESCO lægger endvidere afgørende vægt på, at kulturarven skal have *integritet (integrity)*, dvs. være en bevaringsmæssig helhed, hvor ingen væsentlige dele mangler eller er ødelagt. Endelig skal kulturarven have *autenticitet (authenticity)*, dvs. de oprindelige strukturer og bestanddele og detaljer skal være til stede og være velbevarede.

I Dragør gamle by og havn er det ikke enkeltstående bygninger eller monumenter, der gør byen enestående. Det er den bevarede historiske *helhed*, som omfatter den gamle 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 sejlskibstiden i 1700- og 1800-tallet – en historisk periode, hvor Danmark var en vigtig søfartsnation både i Europa og oversøisk. Byen er unik, fordi den fremstår med en helt særegen bystruktur, byplan og arkitektur, som kun findes i Dragør.

Byen har stor *autenticitet* (authenticity) med et bymiljø, der har bevaret alle sine oprindelige hovedtræk i bebyggelsen og bygningernes detaljer. Dragør er ikke som flere andre gamle byer forfaldet eller blevet et lukket museum. Men det er ikke længere skippere og søfolk, der bor i husene, og det er ikke længere gamle sejlskibe, men mest moderne lystbåde, der lægger til i havnen. Men alligevel fremtræder by og havn intakt og velbevaret og fortæller om de livsvilkår, der eksisterede i 1700- og 1800-tallet. Byens moler er velbevarede, og byplanen er stringent præget af en arkitektur bygget til et særligt fællesskab, som næppe findes mange andre steder i verden. Alle husene er forskellige, og dog rummer arkitekturen et stærkt præg af helhed – hovedparten af husene er i én etage og kun enkelte i to etager. Dragør repræsenterer således den del af europæisk kulturarv, som viser almindelige menneskers – arbejdende søfolks beskedne huse.

DRAGØRS VÆRDI SOM ENESTÅENDE VERDENS KULTURARV (OUTSTANDING UNIVERSAL VALUE)

Dragør er værdig som europæisk og verdens kulturarv, fordi:

- *Byen, havnen og kystlandskabet afspejler med integritet og autenticitet en søfartsby fra de store sejlskibes tid i 1700- og 1800-tallet*
- *Byen afspejler med sin tætte og regelrette bystruktur i sjælden grad et oprindeligt socialt og arbejdsmæssigt fællesskab – svarende til det tætte og disciplinerede fællesskab om bord på sejlskibene*
- *By, havn og kystlandskab er bevaret intakt igennem en 100-årig tradition, og det oprindelige fællesskab er videreført som en stærk bevidsthed og fællesskab blandt borgerne om at bevare og vise omsorg for by og landskab helt op til i dag*
- *By, havn og kystlandskab udgør til sammen et helstøbt kulturmiljø, der er bevaret og fortæller om tidligere tiders levevis, - samtidig med at kulturmiljøet er en levende by, hvor beboerne lever et helt almindeligt nutidsliv i husenes og byens historiske rammer*
- *Byen er forbillede for dansk byggetradition og international inspiration med hensyn til tæt lave boliger – boligarkitektur, som med tætte fysiske relationer og beherskede dimensioner er beregnet for mennesker*

Byen og havnen afspejler således også en helt enestående *immateriel kulturarv*, idet der er en tæt sammenhæng mellem den særegne og tætte bystruktur og de politiske, økonomiske og sociale forhold i sejlskibstiden. Disse forhold bestod i tætte menneskelige relationer i form af familie- og partrederier, et kollektivt, senere kommunalt bjergningsvæsen, som kunne betale bl.a. byens skoler og fattigvæsen samt et særegent bystyre med demokratisk islæt. De tætte relationer materialiserer sig i en tæt og ensartet bystruktur, som bygger på lighed og samhørighed. Selvom rig og fattig ikke boede under samme tag, levede man i et ligestillet fysisk fællesskab.

Denne sammenhængskraft mellem det fysiske og det sociale kan også ses i dag om end i nutidig form. Indsatsen for byens bevaring startede for over 100 år siden, og den giver sig i dag udtryk i markant borgerdeltagelse og stor bevidsthed og interesse for at bevare byens kulturværdier. Kommunen har konsekvent støttet bevaringsarbejdet.

Dragør gamle by og havn er først og fremmest et usædvanligt helstøbt bymiljø, der er bevaret fra sejlskibstiden. Og måske netop derfor er byen i dag også et eftertragtet sted at bo og leve. Byen er ikke et museum, men en moderne og levende by med handels- og kulturliv og plads til at leve med moderne bekvemmeligheder i de gamle huse, som man hæger om.

Endelig er Dragør som et tæt og lavt bymiljø kommet til at danne inspirerende forbilleder i dansk byplanlægning og arkitektur med hensyn til udformningen af moderne boligmiljøer ikke bare i Danmark, men også i udlandet. Den tæt-lave boligform har nogle store fordele, fordi den befordrer et tæt og trygt miljø for familier og børn, og har menneskelige dimensioner, blandt andet på grund af tætheden og den lave højde.

Forslag til Dragør som verdensarv

Dragør er en helstøbt søfartsby, som er af enestående kulturhistorisk værdi for Danmark, Europa og verden. Ingen byer i Europa har en tilsvarende byplan, bebyggelse og havn, og byen illustrerer en markant periode i historien, de store sejlskibes tid i 1700- og 1800-tallet.

Byen er anlagt oven på middelalderens sildemarked, dets 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 og med 1800-tallet på en smal afgrænset arealstribе langs kysten til Øresund.

Byen var i 1400-tallet kongens fiskerleje, men blev – på kongens befaling – underlagt nederlandsk schoutstyre, retsvæsen og forkyndelse i nederlændernes egen kirke, da kong Christian den 2. i 1521 forærede Amager – men ikke selve fiskerlejet – til nederlandske bønder.

Dragør er i dag 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 ejendomme er bebygget med længehuse af forskellig størrelse og arkitektur i karréer med fra to og op til fem husrækker mellem gaderne. Væsentlige håndværksdetaljer, udtrykt i husenes facader og tag samt materialevalget, er bevaret.



Kerneområde



1. Dragørs gamle bydel fra 1700- og 1800-tallet. Tæt-lav bebyggelse, i dag fortrinsvis med boliger, opført efter et særegent, regelret byplanprincip. 75 ejendomme er bygningsfredet, og alle bydelens 350 ejendomme er i kraft af en bevarende lokalplan udpeget som bevaringsværdige.

2. Dragør gamle havn med struktur bevaret ligeledes fra 1700- og 1800-tallet. Overvejende åbne ubebyggede havnearealer, enkelte fredede bygninger, samt lav, interimistisk træbebyggelse. Omfattet af lokalplan, der fastlægger fremtidig overvejende maritim anvendelse med mulighed for indpasning af nye lave træbygninger og skure under hensyntagen til den nuværende bebyggelses- og landskabskarakter, byens profil mm.

Bufferzone

3. Tidligere færgehavn fra 1960'erne med ubebyggede arealer, omfattet af lokalplan, der fastlægger mulighed for ny bebyggelse til overvejende maritime formål (værkstedsbebyggelse mm.) samt parkering under hensyntagen til den nuværende bebyggelses- og landskabskarakter, byens profil mm.

4. Fredet, ubebygget grønning anlagt i 1960'erne i forbindelse med færgehavnen ved opfyldning af tidligere vandarealer. Den store åbne grønne græsslette opretholder det oprindelige, værdifulde frie udkig fra den gamle by ud over sundet og omvendt ind mod byens profil.

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

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 en enestående mulighed for udsigt over den gamle by, havnen, strandene og Øresund.

7. De fredede strandene nærmest den gamle by og havn indgår i *Naturpark Amager*, der strækker sig langs hele sydkysten og ud til den store, vestlige del af Amager. Strandene udgør Dragørs autentiske landskab, som det så ud oprindeligt, da det blev udnyttet til blandt andet dyrehold og blegning af lærred.

8. De omgivne naboområder: Overvejende villabebyggelse samt skole m.m.

Dragør i europæisk perspektiv

I 1600- og 1700-tallet udviklede Dragør sig som en vigtig søfartsby. Dragør Havn var i en periode Danmarks næststørste havn efter København, regnet efter skibstonnage. Fra midten af 1800-tallet var den fortsat en af landets største havne.

Hovedkræfterne bag havnens udviklingen var nederlænderne, der kom til Amager i 1521. I 1700-tallet fragtede byens skibe først og fremmest gods fra provinshavnene til København, men i 1800-tallet udvikledes sejladsen mellem Østersøens bysamfund og oversøiske destinationer.

Udviklingen i søfarten var begrundet i området placering i forhold til de vigtige sejlruiter gennem Øresund, men også i høj grad i forhold til hovedstaden, København. Dragør var "satellithavn" til København, hvad der f.eks. ses også ved, at Dragør slet ikke fik de havnerelaterede bygninger, som i København og andre store søfartsbyer.

I Dragør findes således ikke store pakhuse, domiciler fra handelskompagnier, store købmandsvirksomheder eller pakhuse. Man har alene boet i Dragør og styret sin søfartsvirksomhed herfra. Når gæster besøger Dragør i dag, er mange da også overrasket over, at Dragør har været en så betydelig søfartsby.

Vi ved fra forskning, at Dragør også 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 særlige områder af sildemarkedet i Dragør, fed, og havde egne byrettigheder. Forudsætningen herfor var selvsagt den gunstige placering ved Øresund - søvejen til landene omkring Østersøen, men også til 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. Den danske konge behøvede ikke satse på det ligeså betydningsfulde marked i Skanør og Falsterbo i Skåne på grund af stadige konflikter med Sverige.

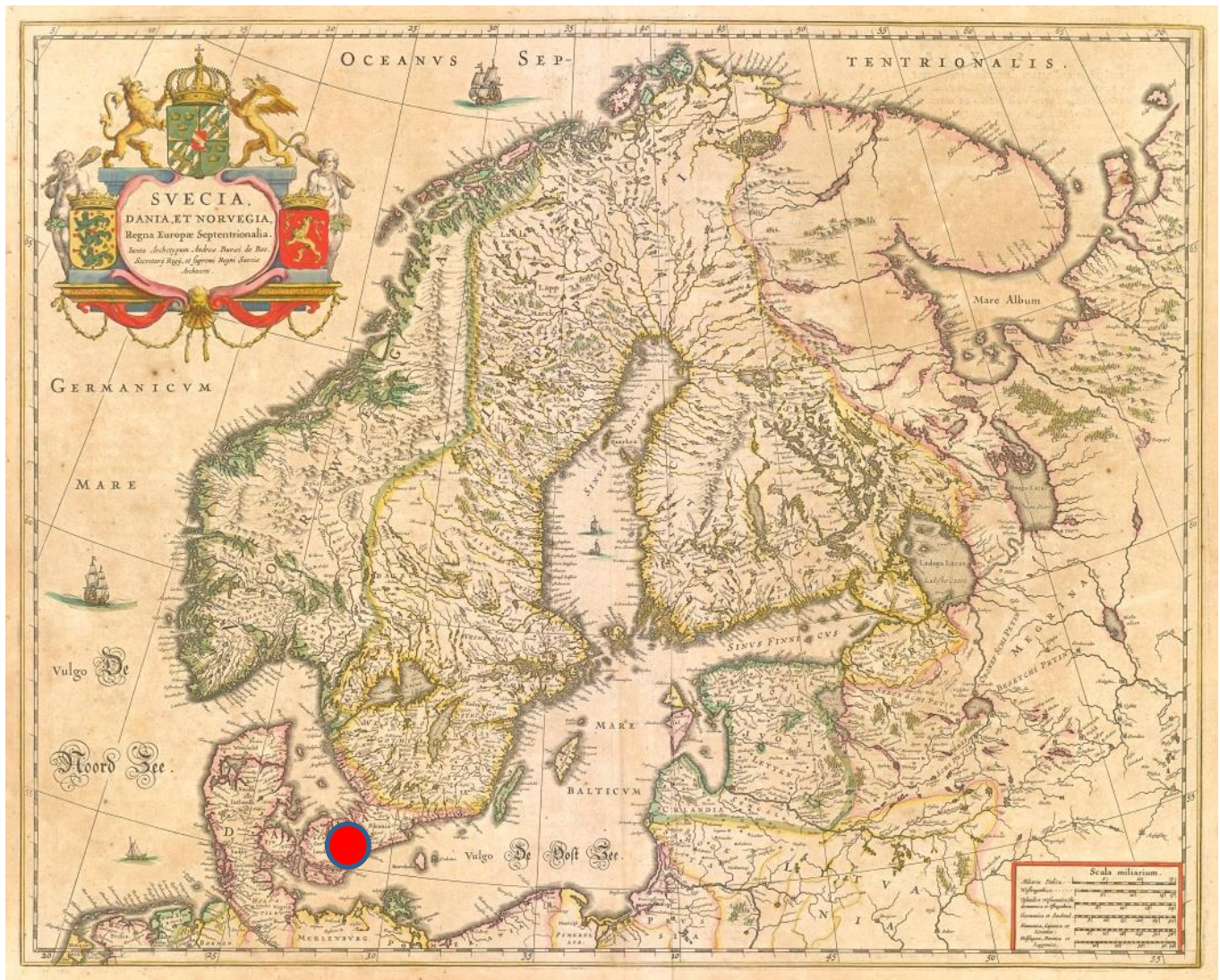
I Dragør var der til at begynde med alene tale om en markedsplads. Først i 1400-tallet skete en begyndende bosætning og bebyggelse, som dog under den danske borgerkrig, Grevens Fejde, i 1530'erne blev brændt ned. Senere i 1658 blev byen igen nedbrændt under krigen med Sverige.

Sporene fra middelalderen er stort set begrænset til viden om, at Dragørmarkedet lå, hvor byen ligger i dag. Der er dog foretaget nogle udgravninger af Nationalmuseet, men byens tætte bebyggelse fra 1700- til 1800-tallet umuliggør store og systematiske udgravninger.

Hvor der gennem tiden er foretaget mindre ombygninger, og dermed er blevet gravet i jorden, er der dog overalt fundet levn fra middelalderens markedstid. 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 middelalderens silde- og handelsmarked.

Dragørs betydning i europæisk perspektiv blev mindsket efter sejlskibstidens ophør, da dampskibene vandt frem. Dragør lå dog fortsat strategisk i forhold til Østersøen. Det var baggrunden for, at der som led i Københavns befæstning blev anlagt et kystfort ved Dragør i 1910, der kunne beskyde skibe på Øresund. Under 2. Verdenskrig blev danske jøder reddet til Sverige fra Dragør havn. Byen er i dag primært kendt internationalt som en kulturhistorisk attraktion.

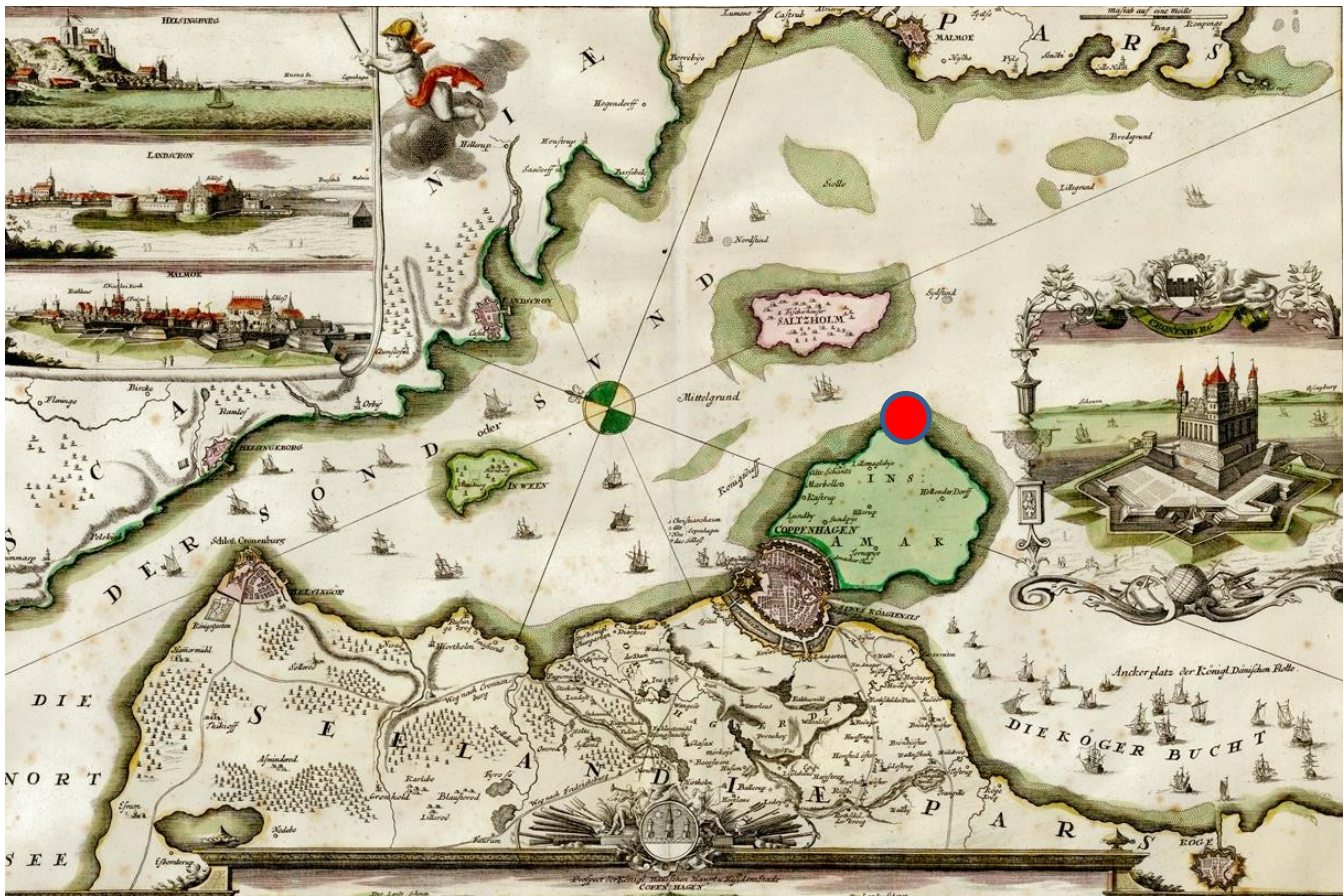
En søfartsby i Østersøområdet



Østersøen var i sejskibstiden i 1700- og 1800-tallet et af Europas mest besejlede farvande. I alle de forskellige nordeuropæiske lande rundt om Østersøen lå der rige byer ud til kysten. Der foregik en omfattende handel mellem landene, og stort set alle varer måtte transporteres med sejskib. Dragør spillede en vigtig rolle i denne europæiske trafik. Dragør lå ved Øresund, hvor en meget stor del af skibstrafikken løb igennem i forbindelse med samhandlen mellem de nordiske og centraleuropæiske lande.

Allerede i middelalderen var Øresund som nævnt en vigtig sejlroute, som skabte forbindelse mellem byer i Tyskland og Holland og byer i Norden og Baltikum. I 1100 – 1400-tallet opstod store, vigtige markeder i Skåne og Dragør, som først og fremmest var baseret på handel med og eksport af sild til brug i de katolske lande i Europa. I 1500-tallet kom en indvandring af hollandske bønder i nabobyen Store Magleby, som fik stor indflydelse på Dragørs udvikling. I 1700- og 1800-tallet voksede den faste befolkning i Dragør for alvor, og byen blev en af landets største og vigtigste byer for skibsfart.

En del af Øresundsregionen - en europæisk subregion



Øresundsområdet har især på grund af sin strategiske beliggenhed, men også som værdifuldt fiskevand, stort set altid været i centrum for Danmarks udvikling. Told for udenlandske skibe, der passerede gennem Øresund, var fra 1400-tallet og helt op til 1857 en afgørende indtægtskilde for den danske konge og stat.

Øresund var samtidig af afgørende militær betydning i mange europæiske krige. Dragørs søfolk var til stadighed indrulleret i den danske orlogsflåde.

I dag kan Øresundsområdet betegnes som en europæisk subregion med over 3 millioner indbyggere, og er dermed Nordens tættest befolkede område.

Samtidig med skibstrafikken på langs ad Øresund har der altid foregået en tæt trafik på tværs af sundet. En betydelig lokal sejlskibstrafik har bundet kystområderne på begge sider af sundet sammen. Indtil 1658, hvor Danmark mistede Sydsverige (Skåne, Halland og Blekinge) efter krig med Sverige, var hele Øresund et rent dansk farvand.

Både før og efter 1658 eksisterede der en rig kystkultur med store bydannelser og livligt handelsliv og samkvem

mellem de to sider af sundet, trods de vanskeligheder krigen skabte.

De største kystbyer, Helsingør, Helsingborg, Landskrona, København og Malmø var alle befæstede og betydningsfulde. De store landområder med landbrug i baglandet på Sjælland og i Skåne var særdeles frugtbare og økonomisk vigtige.

I forbindelse med afslutningen af krigen mod Sverige i 1658 flygtede dele af befolkningen fra Sydsverige og bosatte sig i Danmark i løbet af 1600- og 1700-tallet, blandt andet i Dragør. Her fik de arbejde ved den fremvoksende søfartsvirksomhed eller ved det intensive landbrug på Amager. Senere i 1800-tallet, hvor Dragør var midt i en storhedstid i søfarten med sejlskibe, kom der endnu en svensk indvandring. Denne gang var årsagen misvækst i landbruget og økonomisk lavkonjunktur i Sverige, samt bedre løn- og levedmuligheder i og omkring København.

De svenske indvandring i 1700- og 1800-tallet har ikke sat sig mærkbare fysiske spor i Dragør. Betydningen har snarere været, at indvandringen sammen med søfarten til andre og fremmede egne skabte bevidsthed om en verden uden for det lokale og evnen til at assimilere folk udefra.

Dragør er med sin gamle by og havn og sit omgivende kystlandskab et særligt autentisk eksempel på Øresundsregionens kystkultur og af uvurderlig betydning for fremtidigt fritidsliv, kultur- og naturturisme.

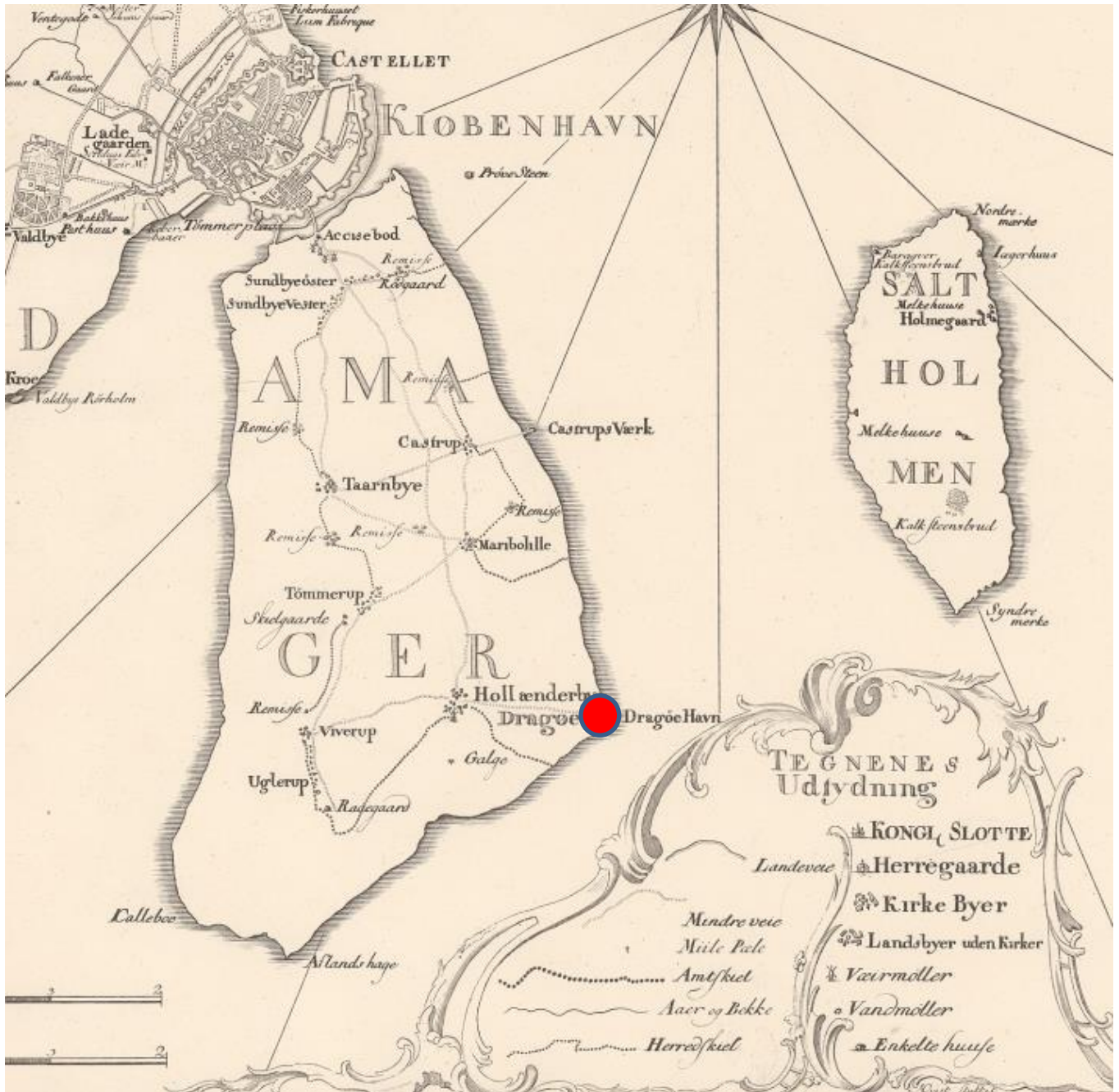
Nabo til Kongens København - en storby i Europa

Dragør ligger tæt ved København, Danmarks hovedstad og eneste danske storbyregion af europæisk og international betydning. Historisk har Dragør altid været tæt forbundet med og afhængig af København.

I 1700- og 1800-tallet først og fremmest ved, at byens sejlskibe transporterede brænde og andre varer til hovedstaden. Dragørs beliggenhed, kun 12 km fra landets administrative, befolknings- og erhvervsmæssige tyngdepunkt, har betydet, at byen også altid har ligget centralt i forhold til overordnede færdselsruter for både skibs- og landtransport. Den trafikale tilgængelighed er blevet styrket enormt i moderne tid ved udbygning af Københavns internationale lufthavn og anlægget af Øresundsforbindelsen med jernbane og motorvej mellem Danmark og Sverige.

Den tætte kobling til København afspejler sig på alle tidspunkter af historien. I middelalderen var København meget afhængig af Dragørmarkedet, som supplerede markedet i selve København. I 1700- og 1800-tallet havde mange af skibene, der var hjemmehørende i Dragør, plads i havnen i København. De to havne supplerede således hinanden.

I dag knytter Dragørs afhængighed af København sig ikke længere til skibsfarten. I slutningen af 1800-tallet, da sejlskibsperioden sluttede, kunne mange finde beskæftigelse i København. Nye beskæftigelser opstod i Dragør, og man pendlede til København. Samtidig har Dragør allerede fra slutningen af 1800-tallet på grund af sine herlighedsværdier oplevet en stigende turisme.



Dragør, selve Øresund og kysten, frembyder i dag store muligheder for storbyens befolkning til rekreation og for turister, der søger natur- og kulturoplevelser. Øresund er særdeles velegnet til mange former for søsportsaktiviteter.

Det må betegnes som forunderligt, at Dragørs historiske bygninger og bymiljø som helhed har overlevet intakt under presset fra den samfundsmæssige udvikling i moderne tid, en tid med voldsom byvækst omkring København, store trafikanlæg og tekniske anlæg, ikke mindst udbygning af lufthavnen.

Dragør sammenlignet med andre 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 bred sammenlignende undersøgelse (scoping) af i alt 20 kystbyer, beliggende først og fremmest ved Østersøen og Nordsøen. (Se sammenligningen i Appendiks "Undersøgelse af søfartsbyer sammenlignet med Dragør"). Undersøgelsens formål har været at indkredse søfartsbyer, der eventuelt kunne sammenlignes med Dragør. Derefter er udvalgt 7 byer (screening), som i særlig grad er sammenlignelige med Dragør med hensyn til alder, størrelse, bystruktur, arkitektur og god bevaringstilstand. De 7 byer er:

- *Sønderho* (Danmark)
- *Marstal* (Danmark)
- *Marstrand* (Sverige)
- *Skudesnes* (Norge)
- *Rauma* (Finland) - UNESCO verdensarv

- *Stralsund* (Tyskland) - UNESCO verdensarv
- *Culross* (Storbritannien-Skotland)

De øvrige 13 byer er ikke særligt udvalgt, fordi de i mindre grad sammenlignelige med Dragør på grund af anderledes alder, størrelse, funktion, bystruktur, karakter eller tidsmæssig placering. De øvrige 13 byer er:

Nordby (Danmark)

Troense Danmark)

Thurø by (Danmark)

Skånør-Falsterbo (Sverige)

Brantevik (Sverige)

Visby (Sverige) (Udpeget som UNESCO verdensarv)

Karlskrona (Sverige) (Udpeget som UNESCO verdensarv)

Kristiansand(Norge)

Risør (Norge)

Lübeck (Tyskland) (Udpeget som UNESCO verdensarv)

Wismar (Tyskland) (Udpeget som UNESCO verdensarv)

Riga (Letland) (Udpeget som UNESCO verdensarv)

Tallinn (Estland) (Udpeget som UNESCO verdensarv)

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 uklar 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 ligesom *Sønderho* 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 hovedsagelig fra 1700- og 1800-tallet. Bystrukturen er bestemt af gader kantet af sammenbyggede træhuse i forskellige farver og med bagvedliggende indre gårdhaver. Bymønstret 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, velbevarede træk fra middelalderen, men bebyggelsen i dag er overvejende fra 1600- til 1800-tallet. Gademønstret er kun delvis regulært, selvom byen 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. Bebyggelsesmønstret er således langt mere organisk end i Dragør. Bygningerne består af stenhuse, der er sammenbyggede langs en hovedgade, men ellers er de 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 kan betegnes som 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 ejendomsmonster, tilsyneladende byggende på tilegnede regelrette 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.
- at byens byplan og arkitektur har en fysisk udformning, der i sjældnen grad udtrykker et tæt menneskeligt fællesskab.

BY, HAVN OG LANDSKAB

Byens struktur

I Dragør er der en uløselig sammenhæng mellem by, havn og landskab. Ingen by uden havn, hav og kyst. Den gamle by 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 arbejdsareal med få gamle huse. Her oplever man at være "ude".

De naturgivne forudsætninger, Øresunds vand, et gruset næs og den lave strand, har lige fra de første sildemarkeder opstod, været væsentlige faktorer i udviklingen af byen og dens struktur.

På den rekonstruerede skitse over Dragørlejet i middelalderen, finder man strukturer, som kan genkendes i nutidens byplan: Den gamle vejforbindelse til København, en smal nord- sydgående placering af fed og pladser samt en koncentration af boder og huse langs med strandlinjen netop hvor havneområdet voksede op.



I 1700-tallet er boder og småhuse blevet til en egentlig bydannelse med tydelige øst-vest gående gader, sammenhængende husrækker langs gaderne og klare grænser mod nord og syd, hvor de sumpede strandenge og hollændernes marker forhindrede videre udbygning.

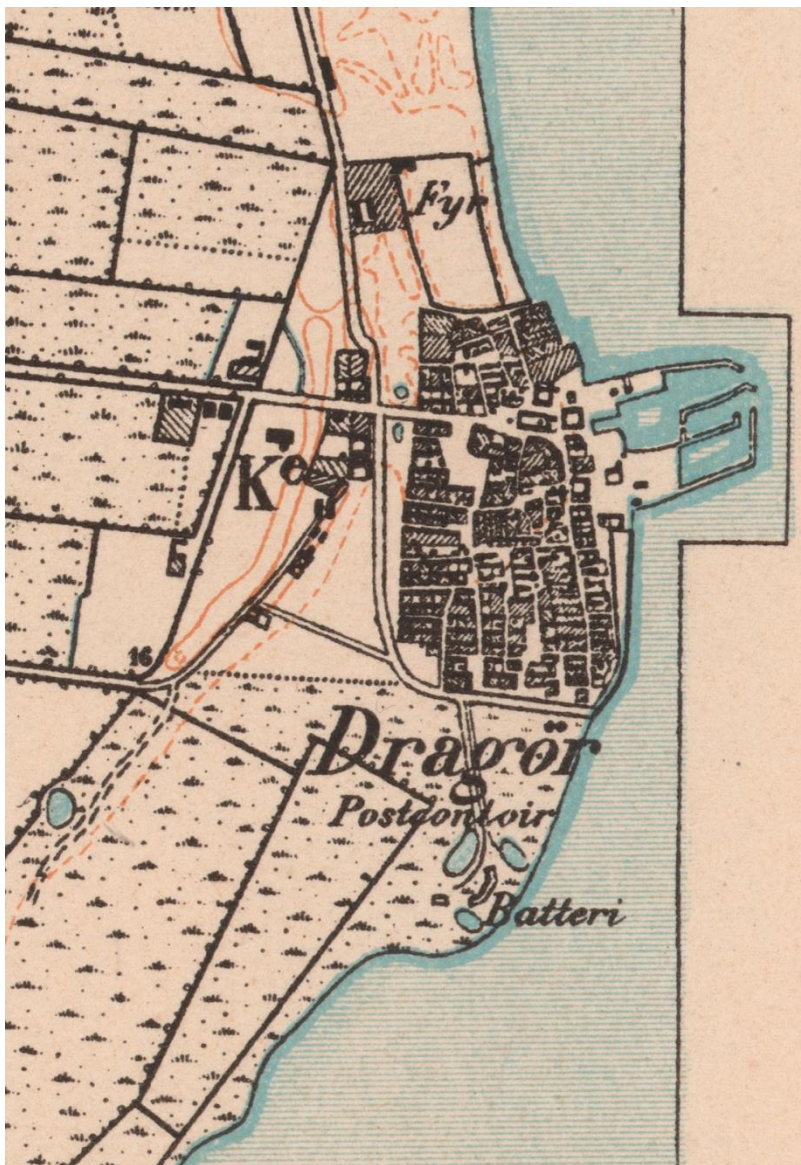
Havnen med faste moler fremstår som byens nerve mod Øresund, den ligger som en forlængelse af bydannelsen. Havnen er byens eksistensgrundlag, forbindelsen til Europa og videre rundt i verden - en kilde til vitalitet og rigdom og fortsat vækst.

Dragørlejet er blevet til en by, der har fundet sin rytme og særlige udtryk, et klart byplanmæssigt mønster. Logisk og overskuelig i sin opbygning og harmonisk i sit udtryk.

En by befolket af søens mænd, deres kvinder og børn. På skibene var man vant til trange forhold, men også system og orden, et princip, der tydeligt kan aflæses i byens struktur og husenes plan og form.

Denne tætte gamle bydel har en særegen regelret byplan, som skaber en usædvanlig helhed af både orden og mangfoldig variation. Bystrukturen er skabt af et regelret gadenet, af husenes arkitektur og placering i rækker samt af den måde ejendommene er udstykket på.

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.



Byplaner fra perioden 1700- til 1800-tallet viser, hvor overbevisende og klar byens hovedstruktur er. I denne periode føjes flere huse til, men uden at byens klare identitet forstyrres. Præcise afgrænsninger til alle sider, et logisk opbygget gadenet, en rytme af stræder, snævre slipper og åbne pladser. Byen er blevet kompakt og tæt bebygget, mens havnen stadig er et frit åbent område.

Havnen ligger stadig som en fortsættelse af byen, hvor byen slutter mod øst, ligger havnen. Den har sin egen logiske udformning med moler og havnebassiner samt enkelte fritliggende huse til brug for havnens aktiviteter på de åbne havnearealer.

Den by, vi kender i dag, fremstår med det samme genkendelige mønster af gader, stræder, slipper og pladser. Grænserne mod nord, vest og syd fremstår som for 200 år siden, men Øresund er rykket lidt længere mod øst på grund af ny lystbådehavn og opfyldning, men stadig med respekt for byens udsigt og præcise overgang til åbent land.

Den kulturhistoriske fortælling med start i 1300-tallets sildemarkeder over 1500-tallets hollændere, 1700-tallets sejskibe, 1800-tallets fortsat omfattende skibsfart og lodseri, 1900-tallets lufthavn og bro kan aflæses i Dragør, den gamle by er blevet et

særligt og moderne boligkvarter.

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 bevaret sit helt oprindelige udtryk, lave vandrette linjer i dialog med hav og himmel. Dengang der bare var et lille ØR, et gruset og stenfyldt 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 grusede ØR.

I 1100-tallet blev fiskeriet efter sild intensiveret. Øresund var et godt fangstområde, og ligeså 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 grusede 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 et ensartet præg. Som noget meget væsentligt blev der skabt en tydelig grænse mellem by og landskab og de vandrette linjer, hvor horisonten står ubrudt.

Afgrænsningerne, som de var mellem byen i sejskibstiden og det omgivende landskab aflæses endnu tydeligt i det moderne Dragør.

Mod vest



Byen mod vest - Vestgrønningen

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 orientering ude fra havet.

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 areal forblev åbent, og byen udviklede sig senere længere mod vest, uden at den klare bygrænse blev forstyrret.

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

I 1960'erne blev den gamle bykerne gjort bilfri for parkering, 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 1785, rammer i dag bygrænsen samme sted som tidligere, nu med en åben plads møbleret med en vandkunst, som symboliserer den tidligere sejlskibsfart og afslutter et langt åbent kig mod syd. Dragørbåden, som er vandkunstens titel, er udført af Poul Isbak i 1999.

Mod nord



Byen mod nord – Vartovslængen afslutning før det nyere villakvarter.

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 Hansestæder holdt til i middelalderen og satte deres præg på byens udvikling.

I dag fremstår Nørregade som en klar grænse mellem det gamle Dragør og et nyere villakvarter nord for. Den brolagte gade og en husrække med facader ført frem til gaden 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 selvfølgerlig afslutning.

Mod øst



Byen mod øst – husgavle på række

Nærheden til Øresund var fra start byens grundlag, hvilket ses meget tydeligt, idet der stadig er en sammenhæng uden forstyrrende senere byggeri mellem by og havn. Havnen - nu fyldt med lystbåde - ligger med sine oprindelige moler samt fritliggende 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. Øresundsbroen kan opleves som en moderne skulptur, teknikens videreudvikling i forbindelse med sammenknytning af lande og folk.

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

I forbindelse med anlæg af færgehavn og ny lystbådehavn sydøst for den gamle havn blev et større kystareal inddæmnet og opfyldt. En græsslette som et landskabeligt "mellemværk" opstod, og den præcise afgrænsning mellem by og landskab blev bevaret. Og samtidig fik byen et stort rekreativt grønt friareal. Fra byen er stadig udsigt til hav og horisont. Græssletten er nu 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 byen, havnen og kystlandskabet giver et helt specielt og meget klart indtryk af en helstøbt by med 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



Byen mod syd – sydvendte haver ved Rønne Allé

De vidtstrakte strandenge, det sumpede kystland med strandsø, siv og græs syd for Dragør, indgik i byens dagligliv. Her blev de vævede hørstoffer lagt til blegning, tagrør til tagene skåret, køer, 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 en større naturpark. Gæssene har nu fået et eget fristed, en "Gåserepublik" med bure, som blev etableret, da gæssene i 1960'erne, blandt andet 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 en allé, Rønne Allé. Netop her ses så tydeligt den gamle bys række af sydvendte haver med store længehuse trukket væk fra havesiden. Byen har vokset sig lidt større mod syd, men alléen opfattes stadig som en klar grænse og tydelig overgang til det lave Amager kystlandskab.

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

DRAGØRS HISTORISKE 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 sig spor i form af gravhøje, der især har ligget på det østlige Amager. Én af dem, Blushøj, er bevaret tæt ved byen.

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

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, at stedet oprindeligt ikke har haft en havn. De ældste bevarede kilder, der nævner Dragør, er fra 1332 og 1333. En tysk forfatter omtaler i 1332 de holstenske grevers kamp om Danmark og nævner navnet *dracoe*. Af Københavns Diplomatarium fremgår det, at et skib fra Stralsund i 1333 har lidt skibbrud ved *Drakøør*.

Navnet på landsbyen Store Magleby, hvis udvikling er vævet tæt sammen med Dragørs udvikling, har 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 landsbyer på Amager ved at være den største. 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. Markedet i Dragør, der kom til senere og blev en del af Skånemarkedet, lå på landområder på Amager tilhørende roskildebispen, indtil de blev overdraget til kongen i 1300-tallet. Skatterne på markedsaktiviteterne gik til den danske konge, og kirken havde opnået udstrakte privilegier og rettigheder på markedet.

Fra begyndelsen af 1200-tallet begyndte købmænd fra den tyske handelsby Lübeck at komme på markedet Skanör og blev af kongen 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 feddet. 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 *Hanseforbundet*, som var en handelsalliance, der også til tider fungerede som en politisk alliance. Forbundet bestod gennem hele middelalderen. Købmænd fra hansestæderne begyndte også at besøge markedet i Skåne (Skanör og Falsterbo) 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 afgiften for at handle på markedet, blev en kæmpemæssig indtægtskilde for de danske konger.

Det kom dog til en afslutning i den svage kong Christoffer den 2.'s regeringstid (1320-1332), da han pantsatte næsten hele sit rige til 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 kong Christoffers søn, *Valdemar*, kronet til konge i Viborg som Valdemar Atterdag. Det første den nye konge behøvede, var penge til at tilbagekøbe de mistede danske territorier og til at betale soldater for at erobre blandt andet Skåne og Gotland tilbage. 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 er 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 overdrog København og slottet der 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 Atterdag 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 gratis til den tyske by *Stralsund* og til den nederlandske by *Kampen*. Senere fulgte rettigheder til Lübeck, Greifswald, Stettin, Wollin m.fl.

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 Skanör og Falsterbo.

På feddet var det tilladt at udøve håndværk, at forarbejde lærred, kød, brød og læder og desuden udøve alle 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 Zytphen 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 fortsat en sådan succes, at det blev bibeholdt, og de danske konger havde nu markeder på begge sider af Øresund.

Dragør som handelscenter for Nordeuropa

I år 1400 var markederne i Dragør, Skanör og Falsterbo ekspanderet til nogle af de store handelscentre i Nordeuropa. Der blev saltet og eksporteret store mængder af sild fra markederne ved Øresund. 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 Hanseforbundet, 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. Højkvalitetsjern blev købt fra smelteovne i det centrale Sverige og solgt på markedet til danske, nederlandske og tyske byer. Endelig blev luksusvarer som rhinskvin og franske vine, tysk øl og eksotiske krydderier også solgt på markedet.

De enorme mængder af varer, der strømmede til markederne, krævede en omfattende skibsfart. I 1399 var der næsten 700 sejladser alene mellem Lübeck og Skånemarkedet. Til sammenligning havde London, som var en af de største byer i Nordeuropa på den tid, 750 sejladser til og fra andre byer. Dragør havde på det tidspunkt endnu ikke en egentlig havn, så alle varer blev lastet og losset på reden uden for 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 kapeller 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. Omkring det, der i dag er Dragør Havn, var et centralt område med f.eks. administrative og religiøse funktioner. Markedet var 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 fandtes midlertidige bygninger eller telte, som stod så længe markedet varede, og derefter blev pakket ned. I 1420'erne giver kongen tilladelse til, at markedsboderne kan stå i Dragør vinteren over, og i 1400-tallet kommer der flere og flere permanente huse.

halvdel af 1500-tallet, men ved begyndelsen af 1600-tallet ebbede handelen ud. Opkrævningen af Øresundtold mindskede markedets betydning som indtægtskilde, og den religiøse overgang til protestantismen i Nordeuropa ændrede den tidligere afhængighed af silden, da der ikke længere var religiøst påbud om at spise fisk.

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 hansestædernes huse og boder. Efter Grevens Fejde i 1536 rådede der andre tilstande i Dragør. Byen lå nedbrændt, og sildefiskeriet var gået drastisk tilbage i 1500-tallet. Kong Christian III nægtede endvidere at forny de fremmede købmænds privilegier af frygt for den konkurrence, Dragør betød for København. Og uden de fremmede købmænd kunne den brandhærgede by ikke genopbygges.

På dette tidspunkt havde hollændene i Store Magleby, der var indvandret på foranledning af kong Christian den 2., allerede bygget en bondegård midt i byen, og en del af de gamle fed var blevet tilskødet københavnske borgere. Det store internationale silde- og handelsmarked eksisterede ikke længere, og bortset fra nogle gentagne forsøg fra Stettins side om fornyelse af de gamle privilegier kom de fremmede købmænd aldrig tilbage til Dragør.

Langt senere i 1700-tallet beskriver hofbygmester Laurids de Thura situationen således, at der "i Dragør henligger mange øde fed og bodesteder, hvoraf der ikke betales afgift til kongen".

Det endegyldige punktum for det internationale sildemarked i Dragør blev sat af kong Christian den 4. i 1622, da han forbød al handel her for at styrke Københavns position som handelscentrum. Dragør sildemarked opstod, blomstrede og døde hen først og fremmest på grund af politiske og økonomiske interesser regionalt og internationalt.

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 Nationalmuseet i 1970'erne lejlighed til at foretage 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.



Fra udgravningerne i Stakhaven i 1973.

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.

Store Magleby kirke blev også brugt af markedsgæsterne, hvilket en bevaret gravsten fra 1409 over en tysk købmand viser.

Hele Amager, og dermed også Store Magleby og Dragør, havde indtil midten af 1300-tallet tilhørt Roskilde bispedømme, men blev overdraget til kongens eje i 1342.



Kong Christian den 2. (til venstre) og hans mor Sigbritt der står på Amager med København i baggrunden (til højre).

Den nederlandske koloni

Omkring 1521 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 fæstegårde andre steder på kongens godsbesiddelser. Efter blot to år blev kolonisterne koncentreret i Store Magleby landsby, der blev kaldt "Hollænderbyen".

Man kender ikke den præcise årsag til etableringen af den nederlandske koloni. Men meget tyder på, at kong 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. De indvandrede bønder skulle drive mønsterbrug, med en kombination af dyrehold, mejeridrift og grøntsagsdyrkning efter nederlandske driftsmetoder.

Særlige rettigheder

Hollænderne (som eftertiden har benævnt dem, idet man ikke har kunnet stedsfæste deres nøjagtige oprindelsessted i Nederlandene) 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 så 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 samt til at 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 egen retsinstans, 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 derimod ikke en del af privilegierne, og den forblev kongens ejendom, men fire bønder fra Store Magleby 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. Gårdmændene fik pligt til at drive herberg samt bruge jorden uden for fiskerlejet til deres husdyr.

Hollænderne i Store Magleby fik i kraft af deres jurisdiktion og øvrige rettigheder og dygtighed stor indflydelse på udviklingen i Dragør by. De var velhavende og kompetente på både landbrug, fiskeri og søfart.

Hollænderbønderne som søfolk

Hollænderne fik også 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 også godt kendskab til sejlads.

Tidligt har hollænderne 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 mange år med de hollandske indvandrere fra 1521 til midten af 1700-tallet, giftede man sig stort set udelukkende inden for sin egen kulturkreds, og kombineret med de særlige ejendomsforhold og arveregler betød det, at byens befolkning voksede til mere, end landsbyen kunne rumme. I begyndelsen af 1600-tallet blev der etableret en udflytterby ved det nuværende Frederiksberg, Ny Hollænderby, som dog ikke fik en lang levetid, fordi byen brændte i både 1659 og 1697.

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

Dragør var placeret fordelagtigt lige ud til gennemsejlingsfarvandet i Øresund, og skibstransport fra Dragør har været mindst lige så praktisk som fra København, der først i løbet af 1600-tallet fik gode havnefaciliteter. Desuden var det let at betjene København med skibe fra Dragør.

Hollændersamfundets afvikling

Den nederlandske koloni bestod som en administrativ og kulturel enklave i flere hundrede år. Først omkring år 1800 begyndte en normalisering i forhold til de danske administrative og kulturelle forhold. Schoutstyret og Hollænderbyen som særlig retskreds forsvandt, men langt op imod vores tid har landsbysamfundet båret præg af den lange tid med særlig status, blandt andet eksisterer der stadig et bylaug efter gammelt mønster.

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

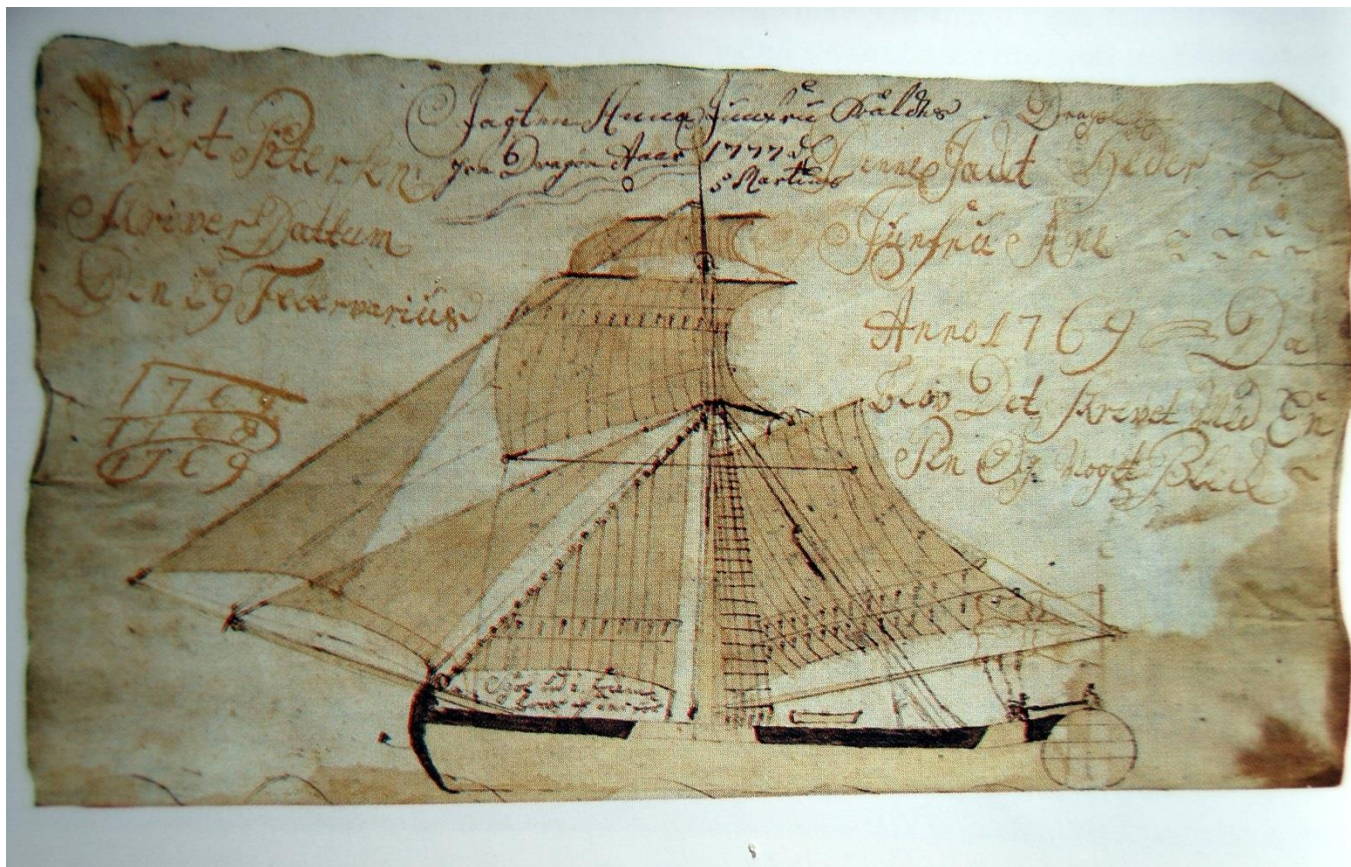
stadig i brug blandt hollændernes efterkommere, så man i og omkring Store Magleby stadig finder pigenavne som f.eks. Grith, Leise, Neel, Marchen og Leisbeth og drengenavne som Dirch, Theis, Chrilles, Jan og Zibrandt.

I lokalbefolkningen har den hollandske baggrund helt op til vores tid været med til at skabe en særlig identitet i Store Magleby og Dragør. Det kommer til udtryk blandt andet i bevarelsen af kulturelle traditioner som f.eks. brug af de særlige amagerdragter, der var den hollandske kolonis særlige kendetegn på grønttorvet i København, samt fastelavnsridning, som har været praktiseret af hollænderne i århundreder.



Store Magleby Kirke har i sit nuværende udseende mange ligheder med kirker i Nederlandene.

Dragør i sejskibstiden (ca. 1700 til ca. 1900)



Den lille, enmastede jagt var en dominerende skibstype i Dragør i 1700-tallet. Billedet viser jagten JOMFRU ANNA på en tegning fra 1777.

Dragørsøfartens udvikling før 1700 og den efterfølgende første blomstringsperiode

Efter den intensive besejling af Dragør i sildemarkedstiden i middelalderen fulgte en afdæmpet periode, men gennemsejlingen af skibe gennem Øresund tog generelt til i alle de efterfølgende århundreder. Den havn, som hollænderne anlagde i løbet af 1500-tallet, voksede støt i antal hjemmehørende skibe. Allerede i 1500-tallet passerede omkring 2.000 fartøjer igennem Sundet hvert år. Antallet af gennemsejlinger voksede til 5.000 om året omkring 1750 og 10.000 i 1800. I 1870 kulminerede gennemsejlingen med 32.000 sejskibe.

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 sejladsen efterhånden have fået et vist omfang. I 1650 klager Københavns Magistrat til kongen over hollændernes søfart og handel ved Børsen i København, så på det tidspunkt har aktiviteten 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. I anden halvdel af 1700-tallet var Dragør landets næststørste 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 sejladserne udstrakt til hele den østlige del af landet. Foruden brænde sejlede dragørskipperne også korn fra de kongelige magasiner ude i landet og ind 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 sejlede der 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 og 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 sejladserne fra landets andre søfartsbyer. Dette skyldes muligvis, at de laster dragørskibene sejlede med, ikke nødvendiggjorde lang liggetid i København i modsætning til fartøjer fra andre byer, som sejlede med letfordærlige varer som æg, smør, flæsk og lignende, og som måtte sælge 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 hjemmehørende skibe kom måske aldrig til Dragør. Skipperne kunne have haft hjemhavn alle steder, fordi deres aktiviteter var frigjort fra deres hjemhavn og opland. De var nogle af datidens entreprenante folk.

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

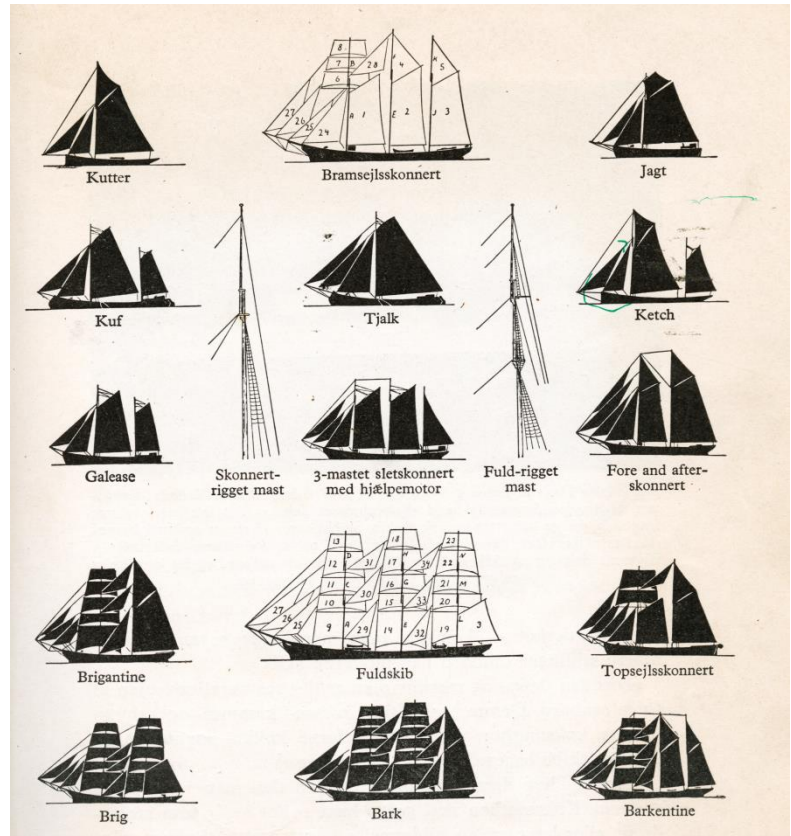
I 1769 havde Dragør ifølge en skibsliste i alt 92 fartøjer, fordelt på 27 galeoter og galeaser samt 64 jagter. Ifølge en optegnelse fra 1798 var næsten samtlige store galeaser bygget i Pommern. Det samme var tilfældet med de fleste af jagterne.

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

Skibene var for langt de flestes vedkommende drevet som partsrederier, hvor skipperen altid selv var medejer. Ejerskabet var fordelt på mange hænder – ofte inden for en familie. Partsrederiet opstod typisk i forbindelse med arvesager, der gjorde rederiet til et familieforetagende.

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 harveri.

Der var i Dragør næsten ingen udenbys redere, hvis man ser bort fra de beboere i Hollænderbyen/ Store Magleby, der havde anparter i Dragørskibe. Der var heller ingen storkøbmænd med en handelsflåde, men mange små ligeværdige bedrifter baseret på partshavere. Denne ejendomsform og struktur er usædvanlig i forhold til andre søfartsbyer i Danmark på det tidspunkt.



Dragør og Danmark som søfartsnation og kolonimagt

Med handlen på Østen og de danske kolonibesiddelser i Nordatlanten, Vestindien, Guldkysten og Ostindien var dobbeltmonarkiet Danmark-Norge i 1700-tallet en ikke ubetydelig europæisk kolonimagt. I 1806, hvor højkonjunkturerne toppede, nåede handelsflåden under dansk flag op på sit højeste med omkring 3.500 skibe. Målt i forhold til folketallet gjorde dette antal Danmark til en af tidens store søfartsnationer. København blev en metropol med handelsforbindelser over hele kloden. København voksede takket være enevældens massive satsning på hovedstaden som produktions-, handels- og flådecenter.

Udover handlen på Østen var handlen på Vestindien uhyre indbringende. Råvareproduktionen af sukker, rom og tobak på De Dansk-Vestindiske Øer var udelukkende baseret på slavearbejde. I perioden 1670-erne til 1803 var Danmark den syvende største slavehandlarnation, der deltog i den transatlantiske slavehandel.

I 1733 lå Dragør på fjerdepladsen blandt Danmarks søfartsbyer og fra midten af 1700-tallet på andenpladsen, fordi Dragørskipperne forstod at imødekomme den konstant voksende efterspørgsel fra det voksende København, især med levering af brænde og korn, helt fundamentale fornødenheder. Så når Københavns handel og søfart ekspanderede, ekspanderede Dragørs søfart; de to byers vækst var som forbundne kar.

De materielle spor efter denne blomstrende sejskibsperiode kan ses mange steder i den gamle by i dag. En velhavende brændeskipper byggede for eksempel et stort, smukt stråttækt hus på Jens Eyberts plads 6, som i dag står stort set som, da det blev bygget omkring midten af 1700-tallet. Mange søfolk fra Dragør sejlede med på de store skibe, der besejlede kolonierne. Handel og søfart på Vestindien, som mange Dragør søfolk deltog i, var som sagt også en rigtig god forretning. Et eksempel er kaptajn Peder Nielsen, der tjente så meget på sine togter, at han kunne bygge et af de store, smukke skipperhuse i to etager på Fogdens Plads 2.

Dragørs vækst og velstand i 1700-tallet spejler såvel Københavns som hele Danmarks blomstrende periode som søfartsnation og kolonimagt. Rigdommen skabt i denne periode er en meget væsentlig baggrund for den enestående, materielle kulturarv, som er bevaret og kan opleves i Dragør i dag.

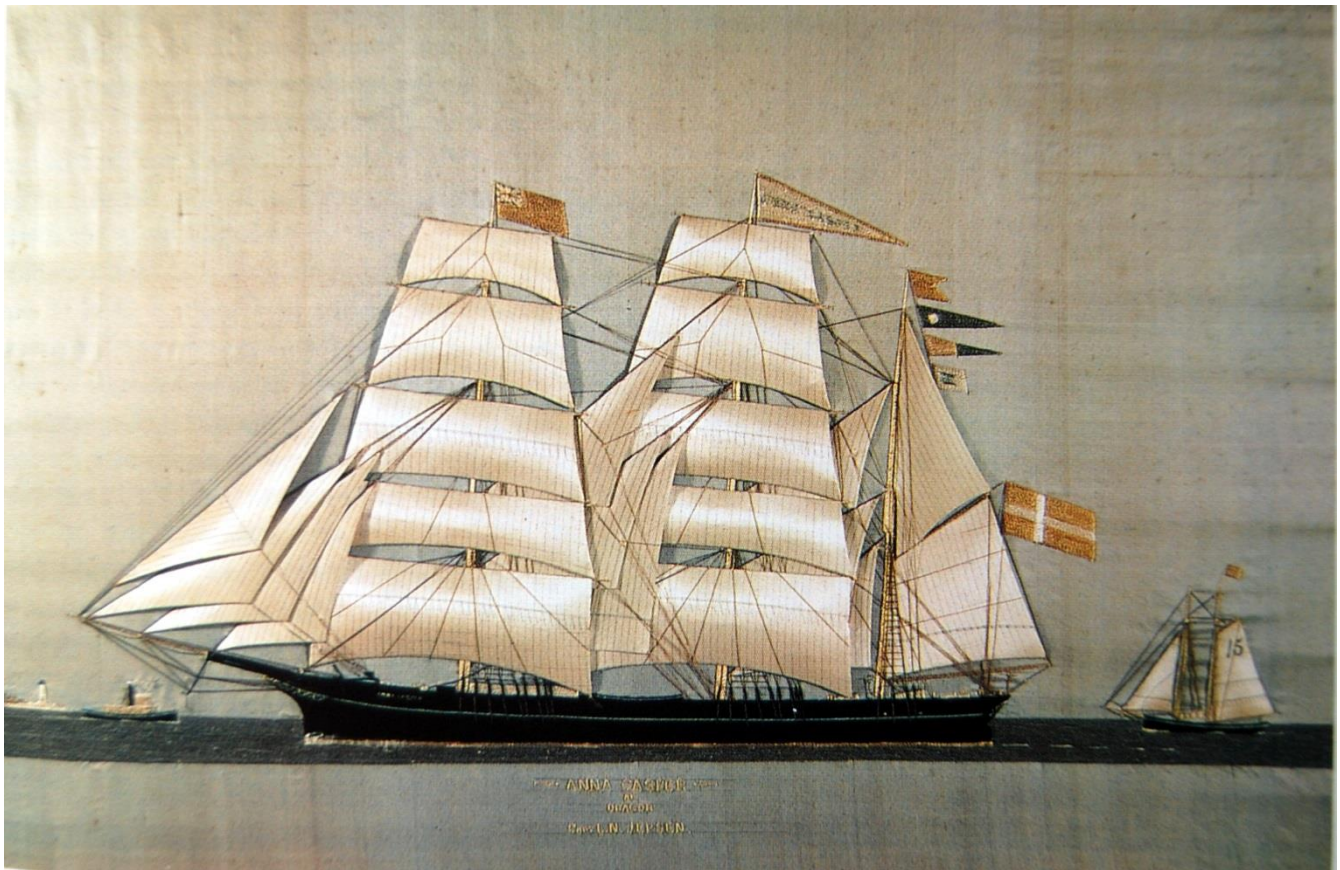
Dragørsøfartens krigstab og den anden blomstringsperiode

I 1780'erne nåede dragørflåden sin foreløbige kulmination. Antallet af skibe stagnerede, men derimod blev skibene større. Englandskrigene i begyndelsen af 1800-tallet havde katastrofale følger for den danske søfart. Dette gjaldt ikke mindst for Dragør, som led væsentligt større tab end 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 kun under 20 tilbage efter krigen.

Byens dominerende erhverv blev altså tvunget i knæ, selv om en del af byens skipper fik en mulighed for ekstraordinære indtægter i krigsårene ved at drive *kaperi*. Det var en form for autoriseret sørøveri, idet kongen udstedte et reglement, hvorefter danske fartøjer kunne få såkaldt kaperbrev, der gav ret til at erobre fjendtlige handelsskibe i danske farvande. 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 imidlertid igen med i en generel opblomstring inden for søfarten og fik 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 oftest kun havde ét fartøj, betød, at en del måtte have søfarten som bierhverv ved siden af landbrug, lodseri, bjergningsvæsen og lign.

Denne særlige struktur, der gjorde sig gældende for Dragørs rederier, afspejles også i byens relativt ensartede bebyggelse. I andre søfartsbyer byggede magtfulde handelskompagnier, rederier og rederiejere ganske prangende kontorbygninger og pakhuse eller herskabsboliger. Sådanne store handelskompagnier og rederier fandtes ikke i Dragør.



Barken "Anna Caspar", repræsenterer den mest populære skibstype 1850 – 1880.

En meget stor del af Dragørs søfart i 1800-tallet omfattede transport af tømmer fra Finland og Sverige til britiske havne og retursejlad over Nordsøen med kul til baltiske havne. Om vinteren, når isen truede, blev de større fartøjer ofte dirigeret til Middelhavet eller til fjernere, oversøiske destinationer. Fartøjer på mere end hundrede tons kunne ofte være engageret i længere perioder med transatlantiske transporter især til de Vestindiske Øer og til Sydamerika. Der var også fartøjer fra Dragør, som transporterede frugt fra Middelhavslandene til New York og sejlede retur med olie i tønner til Tyskland. Dragørskipperne var desuden fortrolige med Nordatlanten og sejlede blandt andet med tran fra Grønland til København og med kryolit til Philadelphia, med saltet fisk fra Norge og med tørfisk og uld fra Island. Dragørskippere sejlede også på det fjerne Østen, dog fortrinsvis med større fartøjer fra københavnske rederier.

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 uden for København, kun overgået af Svendborg, Fanø og Marstal. I 1878 havde Dragør 63 skibe med en tonnage på i alt 11.355 nettoregisterton.

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. 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 fragtrater på grund af den voksende konkurrence fra dampskibene. Dragørs sejlskibsflåde var 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, H.N. Jeppesen sikrede sine døtre giftermål med driftige og søkyndige mænd. Heriblandt var *Peter Mærsk Møller*. Han 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 en anden af Jeppesens slægtninge fra Dragør, *Hans Isbrandtsen*, emigrerede til USA under 1. verdenskrig, da han erkendte, at Dragør ikke var stor nok til hans ambitioner om rederivirksomhed. Han dannede sit eget rederi *Hans Isbrandtsens Inc.* i New York.

Havnens udvikling

Havnen har været Dragørs livsgrundlag gennem historien, og havnen er i dag om end i moderne skikkelse en samlende livsnerve for befolkningen, både lokale folk og de, der besøger byen. Havnen har altid været ramme om et arbejdsliv, et socialt liv og nu også et moderne fritidsliv. Havnen har bevaret sin struktur med moler og mindre havnebassiner nogenlunde uændret siden sejlskibstiden.

Dragør Havn før sejlskibstiden

I middelalderen var der ikke noget havneanlæg ved Dragør. De mange større og mindre fartøjer, der kom hertil, blev enten trukket på land eller lå for svaj i ly af "Øret".

Da sildemarkedet ebbede ud i begyndelsen af 1500-tallet, var der kun få fiskere tilbage. Men med hollændernes bosætning, først og fremmest i Store Magleby, blev der også lagt kim til den søfart, der voksede frem i sejlskibstiden i 1700- og 1800-tallet. De hollandske bønder var nemlig ikke alene dygtige landmænd, men også erfarne med hensyn til sejlads og handel. De havde gennem kongelig gunstbevisning ret til ålefiskeri omkring Amager. De havde også behov for at opretholde en forbindelse til øen Saltholm, hvor de havde kvæg på græs om sommeren.

Den første havn var egentlig en anløbsbro ud fra "Øret" ved Nordre mole. Men havnen udvikledes efterhånden til en egentlig sejlskibshavn, som blev grundlaget for etableringen af byen Dragør. Her boede skippere og søfolk.

Men havnen var en alsidigt fungerende havn. På grund af det smalle farvand igennem Drogden opstod der allerede gennem 1600-tallet behov for hjælp til at lodse fartøjer gennem Sundet. Her gjorde Dragørs fiskere stor nytte med deres kendskab til strøm- og bundforhold. Under de mange krige blandt andet med Sverige var Dragør Havn station for orlogsflådens mindre skibe, og byens søfolk og fiskere bistod med at føre de store flåde fartøjer sikkert gennem Sundet. I denne forbindelse oprettedes Dragør Lodseri endvidere i 1664, som det første i Danmark med kongeligt privilegium. Der opførtes en smedje og et materielhus, som senere blev byens første rådhus (nu Dragør Museum)

Bjergning var et andet af havnens meget vigtige maritime erhverv. Bjergning i Dragør kendes helt tilbage fra 1300-tallet. Der var store penge at tjene på at bjerge grundstødte skibe i det grundede farvand. Pengene gik dels til de deltagende borgere og dels til byens kasse.

Havnen under sejlskibstiden

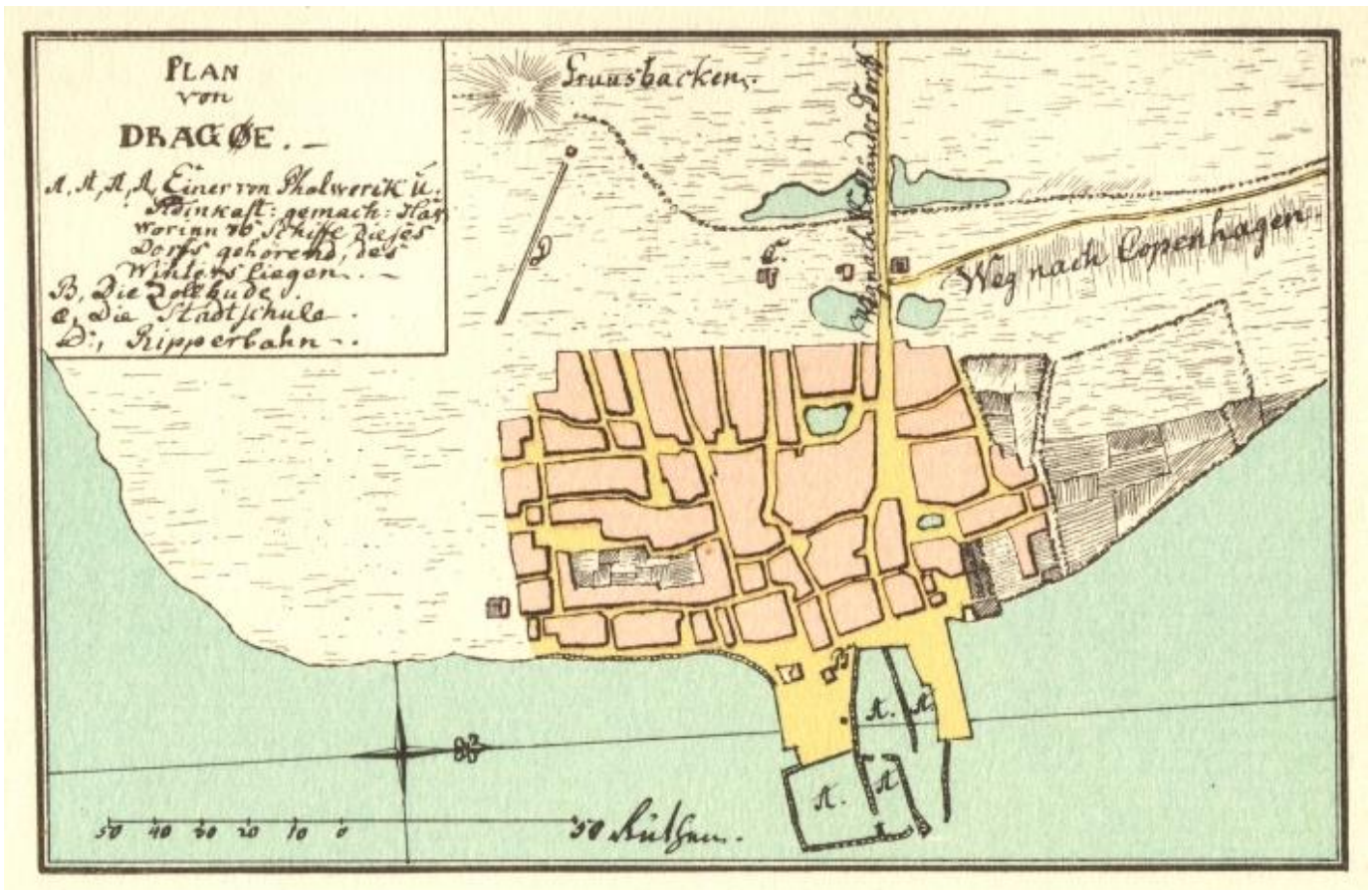
Først fra ca. 1700 er der flere oplysninger om Dragør Havn. På dette tidspunkt etableres der et organiseret bjerningsvæsen, som gennem tiden giver så store indtægter til byens fælles kasse, at det både kan dække havneanlæg og havnens drift og vedligeholdelse samt andre af byens udgifter.

Et stadigt problem var tilsanding og tilmudring af havnen, men der var også knebent med plads til skibene. Der kom flere skibe – jagter og både -, og det var nødvendigt at udvide havnen. Efter at have fået tilladelse af staten, men ingen økonomisk støtte, besluttede borgerne i 1725 selv at gå i gang med anlægsarbejdet. Man uddybede havnen for sand og brugte det opgravede materiale til en ny havneplads, og man byggede nye moler og et bassin til den fiskerihavn, som stadig er der i dag. Havnens vedligeholdelse påhvilede borgerne som pligtarbejde.

Havnen var nu blevet større og fik en havnefoged. Der var igen vækst i skibsfarten i sidste halvdel af 1700-tallet, og Dragørs skibsflåde blev, målt i tonnage, landets næststørste efter København. Indtil århundredskiftet var der

mest tale om indenrigssejlads, men senere i høj grad også sejlads til både europæiske byer og oversøiske steder. De fleste af Dragørs skibe var vinteroplagt i fremmede havne, og de fleste blev hverken lastet eller lodset i Dragør Havn, fordi man satsede på opsøgende sejlads til og fra andre havne.

Da mange af Dragørs skibe nødtvungent måtte ligge i vinterleje i Københavns havn, og udvidelsen fra 1725 ikke slog til, foretog byen igen en udvidelse af havnen mod syd, som svarer til den havn, vi kender i dag. Havnen i 1785 bestod af pæleværk og stenmoler.



Dragør gengivet på kort fra 1785.

1800-tallet

Under de to katastrofale krige mod England i 1801 og 1807 var søfolk fra Dragør var med til at bemane roede kanonbåde, og de deltog også i kapersejlads. Men krigen ramte landet og Dragør hårdt. Der indtraf en økonomisk afmatning, og den danske stat gik bankerot. Antallet af skibe i havnen gik kraftigt tilbage. Der var fattigdom og stilhed i byen.

I løbet af 1800-tallet opførte byen de fleste af de maritime bygninger, som findes på havnen i dag: kogehus, der senere blev karantænehus, ny lodsbygning, havnepakhus, nyt karantænehus (senere tolderbolig). Alle disse bygninger har i dag fået andre funktioner.

I midten af 1800-tallet var der atter problemer med havnens vanddybde. Man ansøgte staten om penge til en udvidelse af havnen endnu en gang. Staten stillede skrappe betingelser om kommunens økonomiske medvirken.

Bystyret blev modvilligt og ville selv bestemme, og der kom intern uenighed i byen. I 1853 besluttede man igen selv at gå i gang, da der var opgang på fragtmarkedet, og sejlskibe kunne købes billigt. Havnen blev uddybet, og man byggede længere moler. Opgangen fortsatte, og i 1860'erne og 1870'erne havde Dragør stadig én af landets største sejlskibsflåder. Kun Københavns, Svendborgs, Fanøs og Marstals var større. Der lå nu skonnerter, brigger og barkskibe i havnen.

Dragør Havn i dens storhedstid i 1800-tallet var ikke alene vigtig for søens folk. Den særlige stemning vakte også opmærksomhed blandt kendte danske malere: C.W. Eckersberg, Christian Mølsted og F.T. Kloos



C.W. Eckersberg. Havnen ved Dragør 1825.

Havnen i dag

Dragør Havn fik en stor udvidelse med etableringen af en færgeforbindelse til Sverige i 1960, hvor hele strandområdet syd for den gamle havn og frem til Dragør Fort blev inddæmmet. Heldigvis skete havneudvidelsen i forbindelse med færgerne ved opfyldninger uden for den gamle havn, som derved undgik direkte indgreb. Det kunne have været et farvel til billedet af den historiske havn og ind- og udblikket mod sundet fra den gamle by, hvis der samtidig med færgeforbindelsen var givet los for byggeri tæt foran den gamle by. De opfyldte arealer ind mod byen er i dag fredet og opretholder den fri udsigt som før. Der ligger dog stadig ved den gamle havn en række midlertidige bygninger fra færgetiden, som ikke er bevaringsværdige.

Set i sammenligning med de fleste andre danske havne er det et særkende for Dragør, at stort set al aktivitet på havnen i dag er havnerelateret. Og sammenholdt med andre havne i hovedstadsområdet har havnen ikke problemer med at fastholde udlejning af havneplads til skibe, dvs. først og fremmest lystbåde. Der foregår fortsat en vis fiskeriaktivitet, men mest som fritidsfiskeri. Et område med gamle fiskerskure og stejlepladser hører også med til havnens kulturhistoriske værdi. Havnen er attraktiv på grund af nærheden til København og de store byområder på Amager, ligesom det spiller ind, at Øresund i dag er et rent farvand - rigt på fisk.

Dragør Kommunes gældende planer for havnen har fortsat til formål at udnytte havnen til primært havnerelaterede formål. Det er her centralt, at der åbnes op for en udflytning af det eksisterende bådværft til den yderste del af havnen, hvor der er bedre vanddybde. Den gældende byplan fastlægger et vestligt og et østligt område til nyt erhvervsbyggeri, der er tilpasset havnens miljø og de bevaringsværdige gamle bygninger.

Historien fra sejlskibsperioden viser, at havnen altid har været byens fælles anliggende. Bystyret og borgerne har selv gennem historien bestemt og taget hånd om havnens udvikling. Havnen var nok den vigtigste del af fællesskabet i byen. Og havnens udvikling er fortsat i vores tid noget, som noget alle i den lokale befolkning kerer sig om og identificerer sig med.



Byen der levede af havet

Dragørs 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 samtidig med intensiv skibstrafik og sejlskibenes afhængighed af vindforholdene. Grundstødninger og forlis var tidligere ret hyppige.

Fyrvæsen

For at lette sejladsen i Øresund gav Kong Frederik II, i 1558, tilladelse til blusseri i Dragør. Det foregik formentlig på den gamle bronzealderhøj syd for byen, hvor der skulle blusses om natten under hele høstfiskeriet. Hertil kom yderligere en kongelig bestemmelse fra 1560 om, at sejlruiter blev afmærket med fyr og søtønder (bøjer). Det blev senere udvidet med blandt andet sømærker på land.

Indtil dampskibene kom til, satte sejlskibene ofte anker for natten, hvor det nærmest var umuligt at sejle, ligesom de fleste skibe blev lagt op om vinteren. Dampskibene gjorde sejlads om natten mulig, men krævede faste fyr. I 1837 blev fyrskibet Drogden lagt ud sydøst for Dragør, hvor det 100 år senere blev afløst af det faste fyrtårn, Drogden Fyr. I 1877 blev der bygget to fyrtårne på land nord for Dragør, som var i brug indtil 1906. Der er i dag overvejelser om at nedlægge Drogden Fyr, da skibsfarten nu benytter satellitnavigering.

Lodseri

Søfolk fra Dragør assisterede tidligt skibe gennem Øresund, og de blev kaldt *”kendtmænd”*. Det var lokale søkyndige og kunne f.eks. være fiskere, der var fortrolig med farvandet.

Seks fiskere fra Dragør havde spillet en afgørende rolle i slaget i Køge Bugt under den skånske krig 1675-1679, hvor de af kongen blev beordret til at lodse danske flådeskibe gennem Øresund.

De seks mænd fik ikke løn, men ansøgte herefter kong Christian den 5. om ret til at lodse handelsskibe og få en årsløn, der svarede til en månedsløn for en søofficer. I 1684 fik de så kongeligt privilegium til at drive lodseri og endog løn. Dermed var Dragør Lodseri grundlagt. Lodseriet er Danmarks – og måske ét af verdens – første, organiserede lodserier.

Lodseriets regnskaber blev ført grundigt, og gør det muligt at følge udviklingen gennem flere århundreder. I takt med at skibstrafikken voksede, øgedes antallet af lodser. I midten af 1700-tallet havde byen 12 lodser, og 100 år senere var tallet fordoblet. I dragørsøfartens storhedstid i 1800-tallet var der 50 lodser, men da sejlskibene hen mod slutningen af århundredet blev afløst af dampskibe, blev behovet for lodsning mindre. I 1906 var der syv lodser tilbage i Dragør.



C.W. Eckersberg. Lodsbåde ved Dragør.

I tidsrummet fra 1684 til 1984 blev der i alt ansat godt 250 lodser ved Dragør Lodseri. Hertil kom det mandskab, der sejlede lodserne til og fra skibene, så lodserhvervet har været et væsentligt erhverv i Dragør. I 1984 blev lodseriet fusioneret til en større organisation for hele Øresund. Der foretages stadig lodsning fra Dragør, nu fra en ny mindre lodsstation yderst på havnen.

I lodseriets første år gik lodserne rundt på havnen og holdt med kikkert øje med, om der var skibe ude i Sundet, der havde sat lodsflag, fordi de ønskede assistance. Men i 1820'erne besluttede man at bygge et hus på havnen, så lodserne kunne holde udkig i tørvejr. Bygningen blev opført ved siden af en smedje og forsynet med en kvist, hvorfra der var godt udsyn. Senere opførtes der et egentligt udkigstårn.

Da lodseriet voksede op gennem 1800-tallet, måtte bygningen udvides. Det oprindelige tårn blev til en tagrytter, der endnu i dag ses på bygningen. Anlægget af Dragør Fort i 1910 viste sig imidlertid at hindre lodsernes frie udsyn, og det blev nødvendigt i 1912, at bygge det nuværende 15 meter høje udsigtstårn. Lodshuset er den ældste og bedst bevarede bygning af sin slags i Danmark. Huset og lodstårnet, der blev fredet i 1987, er enestående i dansk lodshistorie og som dansk maritim kulturarv.

Indtægten som lods var svingende, men generelt blev det et af byens bedre lønnede erhverv. Det ser man f.eks. af lodsernes boliger. Lodserne boede med undtagelser ligesom skipperne i nogle af byens større huse.

Bjergning

Det var ikke alle skibe, der tog lods om bord, selvom der ofte skete grundstødning. Den tidligste beskrivelse af *bjergning* ved Dragør er fra ca. 1333, af et skib fra Stralsund. Bjergning af grundstødte skibe blev en beskæftigelse, som Dragørs borgere kunne tjene penge på. I begyndelsen var det Dragørs egne borgere, der tjente på bjergningen. Men i 1713 år indgås en overenskomst mellem dragørerne og hollænderne i Store Magleby, hvor det fremgår, at hollænderne ikke må holdes ude fra bjergningsarbejdet.

Bjergning blev i 1713 organiseret som et kommunalt anliggende. Indtægterne ved bjergningen blev en del af den lokale økonomi, hvor den procentvis blev fordelt til byens, skolens og havnens kasser, samt til de deltagende både og deres mandskab. I mange år kunne en stor del af byens udgifter afholdes af indtægter fra bjergning-

Når et skib var grundstødt, sejlede byens bjergningsbåd kaldet "Byens båd" ud til det grundstødte skib og aftalte bjergningsprocessen. Herefter blev lasten flyttet over i mindre fartøjer, så det grundstødte skib kunne gå fri af grunden. Større opgaver kunne tage flere dage og beskæftige 100-200 mand. "Byens hus", som i dag huser Dragør Museum opbevarede det bjergede gods.

Konkurrencen fra bjergere i nabobyen Kastrup var dog meget stor, og det kommunale bjergningsvæsen blev nedlagt i 1910, hvor bjergningen overgik til et privat bjergelav. Allerede i 1833 etableredes et stort mere konkurrencedygtigt privat bjergningsselskab Svitser, der bl.a. udgik fra Kastrup.

Kadrejere

Den livlige besejling af Øresund gav også mulighed for at tjene penge på at forsyne skibene med proviant. I åbne både – *kadrejersjoller* – sejlede handelsfolk fra Dragør ud til de forbigående sejskibe og solgte kartofler, rugbrød, tobak, spiritus mm. Hvis skipperen ombord på sejskibet selv ville handle hos en købmand i Dragør, kunne kadrejeren tilbyde at sejle ham i land og tjene penge på færgetjenesten og måske provision på handelen. Da dampskibene overtog sejladsen, forsvandt muligheden for at tjene penge som kadrejer.

Fiskeri

Der har gennem alle tider været fiskeri i Dragør. Men efter middelalderens sildeeventyr har det kun spillet en mere lokal rolle for byen. Igennem 1500- og 1600-tallet var en relativ stor del af byens indbyggere beskæftiget med fiskeri, men i følge folketællingerne fra midten af 1800-tallet nævnes ikke en eneste fisker i Dragør. Antallet af fiskere steg så igen i begyndelsen af 1900-tallet; typisk er det søfolk, der er gået i land, som herefter ernærer sig ved fiskeri. Fiskeriet var den gang nærmest et bierhverv i forhold til søfart, lodseri m.m. I dag er der mest tale om fritids- og hobbyfiskeri, som drives af folk fra alle mulige erhverv. De holder til i havnens gamle og nyere fiskerskure, som nu er en synlig rest og videreførelse af gammel fiskerkultur.

Det maritime bysamfund

Indtil begyndelsen af det 20. århundrede kunne Dragør betegnes som et maritimt bysamfund. I middelalderen med sildemarkedet var hele aktiviteten maritim. I perioden 1500- og 1600-tallet var fiskeriet også dominerende i byen.



Fiskeriet har gennem tiden haft skiftende betydning i Dragør. I dag er der enkelte fritidsfiskere tilbage, og deres karakteristiske skurby er bevaret som et særligt miljø på havnen.

Men efterhånden i 1700- og 1800-tallet blev hovedbeskæftigelsen søfart. Ved en folketælling i 1787 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. Og som i andre danske søfartsbyer skulle en stor del af byens mænd også stå til rådighed og periodevis gøre tjeneste i orlogsflåden.

Om vinteren var dragørskibene enten på langfart til varmere himmelstrøg eller oplagt i Dragør Havn, i København eller i en svensk havneby ved Øresund. Vintertiden i Dragør var dog alligevel 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 de indrullerede søfolk, dvs. matroser der kunne indkaldes til tjeneste i orlogsflåden, og deres familier i Dragør helt tilbage i 1704 tilladelse til at supplere indtægten med *hjemmevævning*. I 1741 blev tilladelsen også givet til lodsernes ægtefæller. Vævning var et vigtigt supplement til beskedne indkomster, som så mange andre steder i landet. Det var for kvinderne i Dragør en form for direkte sikring af familiens overlevelse, hvis manden var indkaldt, eller et skib forliste, og manden ikke vendte hjem.

I øvrigt var væveerhvervet ellers forbeholdt de københavnske vævemestre, der da også protesterede over konkurrencen fra Dragør.

Allerede midt i 1770'erne stod der mange væve rundt om i de små dragørhuse. Hundrede år efter var antallet steget til 300, så der stort set stod en væv i hvert hus. Der blev først og fremmest produceret til firmaer og virksomheder i København. Ifølge en folketælling fra 1850 er der registreret 100 kvinder som væversker i byen

Allerede i 1785 samarbejdede Dragørs vævere i kraft af deres erfaring og ekspertise med industrifolk. Det drejede sig f.eks. om storkøbmanden Niels Ryberg, hvis vævevirksomhed i Køng på Sjælland havde overproduktion af hør-garn, som væverskerne i Dragør så forarbejdede. I midten af 1800-tallet opbyggede en københavnsk købmand et væveri, hvor han entrede med omkring 100 af byens hjemmevævere, som han leverede garn til dagligt. Dette væveri blev udvidet med både farvning og blegning og kunne efterhånden betegnes som egentlig industri.

Senere etableredes en egentlig væverivirksomhed, *Wieders Væverier*. Virksomheden fungerede lige indtil begyndelsen af 1980'erne. Her blev de erfarne kvinder ansat, men med indførelsen af tunge jernvæve blev der også brug for mandlig arbejdskraft.

Samtidig med vævningens start tog flere familier sig af at *blege* de grå og umedgørlige lærredsbaner af hør, som blev produceret i hjemmene. Blegning var en tung, langsommelig og omstændelig proces, der udnyttede byens nærhed til havet. Stofferne blev først kogt i lud, derefter skyllet i vandet ved stranden og til sidst spændt ud på strandengene, så de kunne ligge og blege i solen.

I mere end 200 år var vævningen – ved siden af de maritime erhverv - et betydningsfuldt erhverv i byen.

Kvindernes status

I det maritime samfund i Dragør, hvor mange mænd befandt sig på havet det meste af året, var kvinderne alene i hverdagen med børnepasning, hushold mm. De varetog således både den daglige husholdning og praktiske og sociale funktioner i familien. Hvis det gik galt, og en skipper omkom på havet, kunne det også ske, at enken pludselig måtte overtage mandens skibspart.

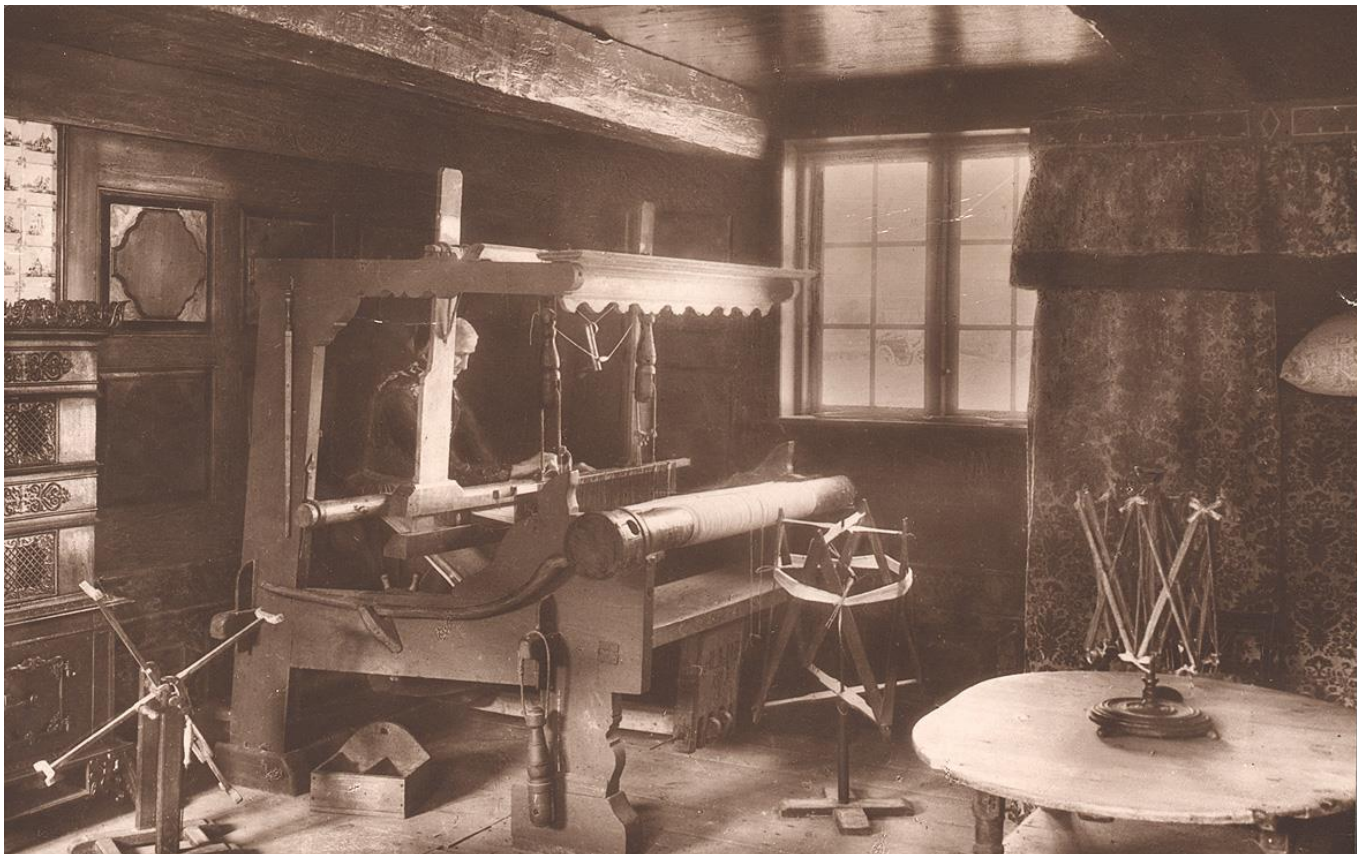
Både i Store Magleby og Dragør havde kvinderne særlige privilegier og rettigheder udstedt af den danske konge. I Store Magleby havde de siden 1500-tallet været underlagt hollandsk lov som betød, at kvinderne arvede på lige fod med mændene. I Dragør havde kvinder, der var gift med søfolk, som nævnt haft tilladelse til at væve, når manden gjorde tjeneste i flåden.

I Dragør boede der desuden en del enker, der havde mistet deres mænd på søen og måtte forsørge sig selv. Særlige tilladelser til vævning, starten af egentlige væveindustrier, blegeri som familievirksomhed, gåsehold samt næringsbreve til salg af købmandsvarer og linge gjorde, at enkerne var i stand til at klare sig økonomisk.

Så selvom væveri var et vigtigt erhverv i mange byer, havde de særlige tilladelser til vævning gjort kvindeerhverv til noget helt særligt i Dragør og givet kvinderne en særlig position i byen.

Om det var Dragørs mange selverhvervende kvinder, der trak flere kvinder til byen i begyndelsen af 1900-tallet, er uvist. Bemærkelsesværdigt er det dog, at et stort antal af kvindelige kunstnere og fotografer, som nærmest udgjorde en slags kunstnerkoloni, bosatte sig i byen. Kvinderne svarede stort set til de mandlige kunstnere i antal, hvilket er bemærkelsesværdigt, da maleri overvejende var et mandefag. Kvinderne slog sig ned enten alene eller

sammen med en anden kvindelig kunstner. I Dragør var man således vant til, at kvinder boede alene og var selverhvervende; de kvindelige kunstnere kunne derfor arbejde og bo i byen uden at træde ved siden af normerne.



Næsten ethvert hjem i Dragør havde en væv stående. Foto fra "Dragørstuen" på Amagermuseet.

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 havde hjemsted i København. De, der blev i Dragør, måtte gå over til andre erhverv. Lodseriet var som tidligere nævnt også væsentligt reduceret. Fiskeriet fik en vis lokal betydning, men det blev aldrig rigtigt omfattende, selv om Dragør af nogle opfattes som en fiskerby og ikke som søfartsby.

Byens lokale handelsliv var forholdsvis 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 til de private hjem, og 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 jordarealer hørte til Store Magleby Sogn, bortset fra en beskedne og snævert afgrænset bræmme langs kysten.

Den økonomiske afmatning kom imidlertid paradoksalt nok også 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 omkring begyndelsen af 1900-tallet opstod der en øget bevidsthed om byen som bevaringsværdig kulturarv.

Den industrielle udvikling

Allerede i 1800-tallet havde en del af hjemmevæveriet fået karakter af industriel produktion. Der var gjort enkelte forsøg med vævefabrikker, og i 1870'erne var der vest for den gamle by etableret et større industrielt væveri. Her blev der arbejde til en del af de kvinder, der i søfartstiden havde erhvervet kompetence som væversker, mens mændene var på havet. Også mandlig arbejdskraft, som efterhånden blev ledig på grund af nedgangen i søfarten, fandt beskæftigelse her. Fabrikken havde endvidere brug for mænd til smedearbejde, kørsel og håndtering af de meget store jernvæve. Væveriet var i mere end 100 år Dragørs største industrivirksomhed, men det ophørte endeligt i 1982.

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 dragørere arbejde i nabobyen Kastrup, hvor der skete en industriudvikling, eller i den voksende storby København.

Landbrug og gartneri på Amager

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 1900-tallet, hvorefter den relativt arbejdskrævende gartneriproduktion gradvis er blevet ændret til især kornavl, hvor såning og høst foregår maskinelt. Tidligere tiders husdyrhold forsvandt, idet kunstgødning overflødiggjorde husdyrgødning og latrin fra københavnske lokummer, der tidligere var forudsætningen for dyrkningen på Amager. Til gengæld overtog rideheste til fritidsbrug mange bygninger og arealer.

I selve Dragør by var der også en vis grønsagsproduktion på jorder ejet af gårdene inde i selve den gamle bydel. Hertil kom enkelte mindre brug, der også havde jordlodder uden for byen. Kvægholdet i byen ophørte først i 1950'erne. Man så i 1950'erne ofte gæs, ænder og høns i den gamle bys gader og stræder som en reminiscens af det traditionelle dyrehold ved mange af husene og deres gårdsplads. Men siden blev gåse-, ande- og hønsehold forbudt og henvist til fjerkræbure uden for byen.

Handelsliv

Der var gennem hele 1900-tallet et livligt handelsliv i Dragør. Ud over handlende på hovedgaden, Kongevejen, der var byens primære hande­lsgade, lå der en række butikker spredt rundt i byen. Dette var ikke ualmindeligt i de fleste danske byer, men Dragørs små huse og små grunde – og tætheden mellem husene og folk – gjorde, at der var en vis overvægt af visse typer butikker – f.eks. bagere og grønthandlere.

Udsalg af linge­ri, porcelæn og galanteri har også været at finde rundt om i byens små huse. Udsalg fra dagligstuen kunne senere blive til faste butikker. Endelig betød den spirende turisme, at der kom gang i slikbutikker, konditorier og boghandlere, hvor man bl.a. producerede og solgte postkort. Gennem 1900-tallet har Dragør, til trods for nærheden til Københavns stormagasiner og specialbutikker, haft et relativt større vareudbud i forhold til andre byer af tilsvarende størrelse.



Amagerbanen gjorde det fra 1907 nemt for turisterne at komme til Dragør og var et vigtigt led i byens omstilling fra søfartsby til turistby.

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", oprettet i 1887, blev der arbejdet målrettet på at få turister til byen. Der blev etableret af lystanlæg, badeanstalt mm., og måske væsentligst, arbejdede foreningen aktivt på at få en jernbaneforbindelse fra København til Dragør.

Åbningen af Amagerbanen i 1907 fik da også stor betydning for både korttidsturisme og landligere, der i første halvdel af 1900-tallet kom til at præge bybilledet i 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. Ofte flyttede de indfødte beboere op på loftsetagen eller ud i et udhus, når landliggerne rykkede ind. Flere steder opstod sommerhusområder, ligesom der var teltpladser.

De fleste landligere kom fra København og var nok fortrinsvis funktionærer, fabrikanter og lignende, 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. Det charmerende by- og havnemiljø var attraktivt og udgjorde en kontrast til storbyen.

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

Efter krigen begyndte kultur- og udflugtsturisme for alvor at vokse betydeligt, og denne turisme er støt øget op til i dag.

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 omdannedes til helårsbeboelser. Landliggerbefolkningen var et nyt element i det gamle Dragør, og den 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 interesse for byens kultur- og bevaringsværdier. Flere gjorde opmærksom på, at Dragørs særlige bygningsmiljø skulle sikres mod at blive omfattet af en forstadsudvikling, som andre byer i omegnen af København var vidne til. Denne bevidsthed førte til dannelsen af et museum i Dragør i 1930 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 støjbeskyttelseszoner i forbindelse med lufthavnen, dels på grund af de regionale planer for hovedstadsområdet, som prioriterer nybyggeri i tæt sammenhæng med højklasset banebetjening. Amagerbanens persontrafik på jernbanen blev nedlagt i 1947, og siden har busser været Dragørs eneste, kollektive transportmiddel.

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 mange af de oprindelige ejere af husene i den gamle by flyttede til nye og moderne boliger i villa- og etagehusbebyggelse, og ind flyttede i stedet især beboere fra Københavns mere vellønnede middelklasse.

Fort, færgehavn og lufthavn

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 blev 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 offentlig 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. Den 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 derimod ikke voldsomt påvirket af flytrafikken, idet den i den største del 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. Færgesejlsden 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 ubebygget 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, regelrette gade-, udstyknings- og bebyggelsesmønstre. Men indsatsen for at bevare byen og dens omgivelser startede tidligt, allerede i 1930'erne som et af de første steder i Danmark.

Borgerne som 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, navnlig siden 1930'erne. Fra dette tidspunkt og til i dag har der været en levende debat om byens bevaring og udvikling både i den lokale presse og på borgermøder.

Den første bevarende byplanvedtægt fra 1973 for den gamle by blev til med stor opbakning fra borgerne. Og borgerne har i tidens løb ivrigt debatteret spørgsmålet 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 og åbne 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.

Denne del af kulturarven består i dag af et stærkt fællesskab og en fælles omsorg for byens bevaring og miljø.

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 på 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 (såkaldt NATURA 2000 område). I 2015 blev hele den store fredning en del af en stor Naturpark Amager, der strækker sig helt ind til hjertet af København.

Strandengene nærmest Dragørs gamle bydel og havnen er kun en mindre del af naturparken, men ligger strategisk som en port og rekreativt støttepunkt.

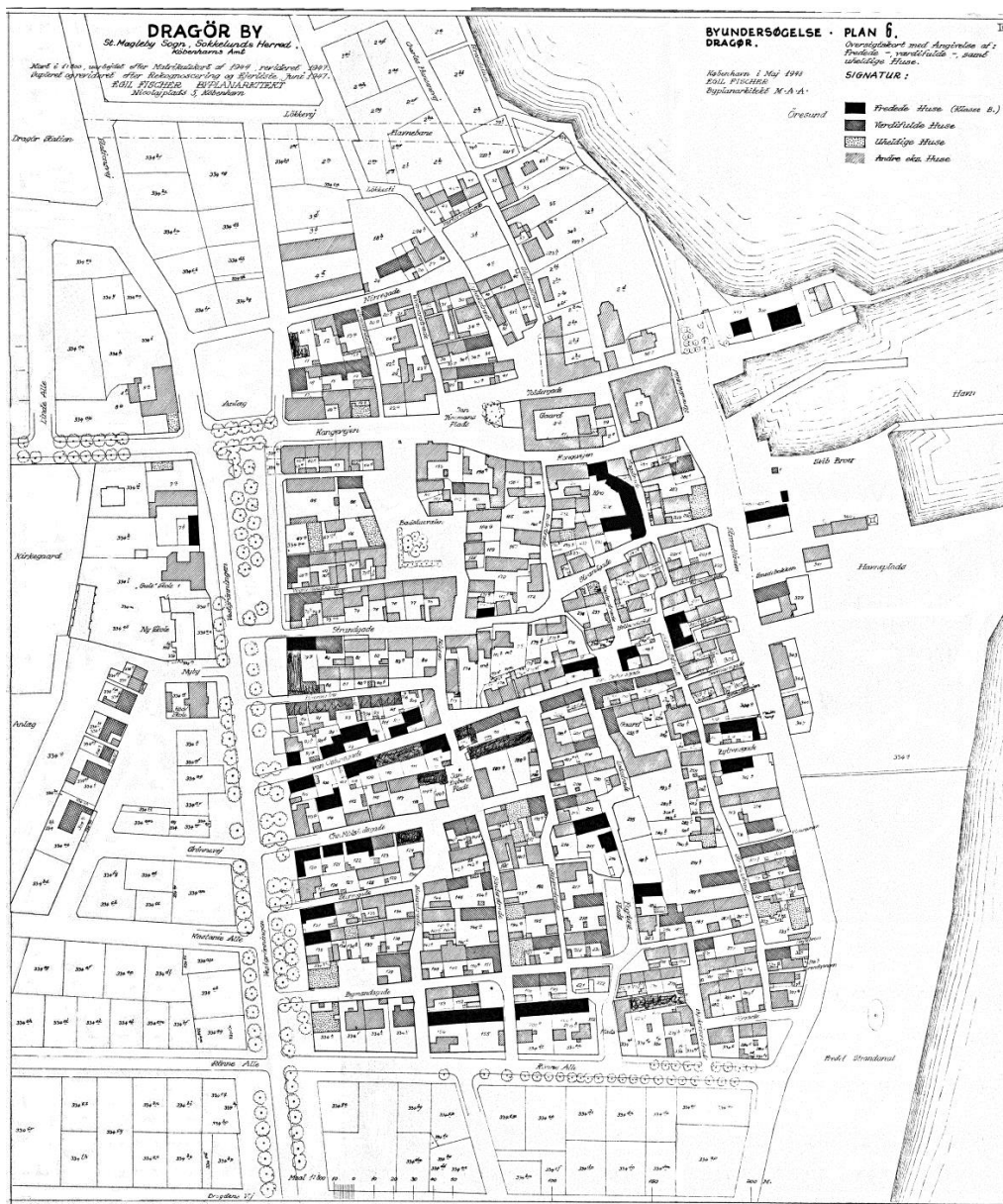
I 1940'erne påbegyndte staten, igen på lokal opfordring, en fredning af flere enkeltbygninger i den gamle bydel. I 1960'erne blev dette suppleret med fredning af bygninger udvendigt, som udgjorde særlige og velbevarede

gadebilleder/husrækker. I dag er der i alt 75 fredede ejendomme i Dragør gamle bydel og på havnen, og der gennemføres pt. en gennemgang, hvor alle fredede bygninger vurderes.

Både Dragørs 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 byngs arven. Planen er siden blevet revideret og forbedret flere gange, senest i form af en bevarende lokalplan fra 1989. Gennem håndhævelsen af lokalplanen er det lykkedes at fastholde byen som helhed som en autentisk, men levende og moderne boligby og at friholde den fra spekulativ feriebosætning, som man har oplevet i en del andre kulturhistorisk interessante danske småbyer.



Allerede i 1940'erne startede kortlægningen af bevaringsværdier i Dragørs gamle bydel. Kortet er udarbejdet af byplanarkitekt Egil Fischer.

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 også 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 de 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 har drejet sig om en del af den gamle havn men især om arealer, som blev ledige efter ophør af færgesejlsden 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", der på den ene side sigter mod erhvervsmæssig udvikling, og på den anden side fastholder havnen til maritime erhvervs- og fritidsfunktioner og tager hensyn til bevaringsværdige træk såsom stedets historisk åbne landskabskarakter og sårbarhed over for intensiv bebyggelse.

DRAGØR I DAG

Byplanen

Dragør er enestående som kulturarv først og fremmest ved sin byplan og den tilhørende arkitektur. 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, en helt særlig *genius loci*. Byen og dens byplan er helt særegen, for bortset fra beliggenheden langs kysten er byen ikke groet frem organisk, dvs. følgende terræn og naturtræk eller bestemte færdselsveje, som det kendes fra middelalderens bykerner eller landsbyer.



Kort over Dragør 1801.

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

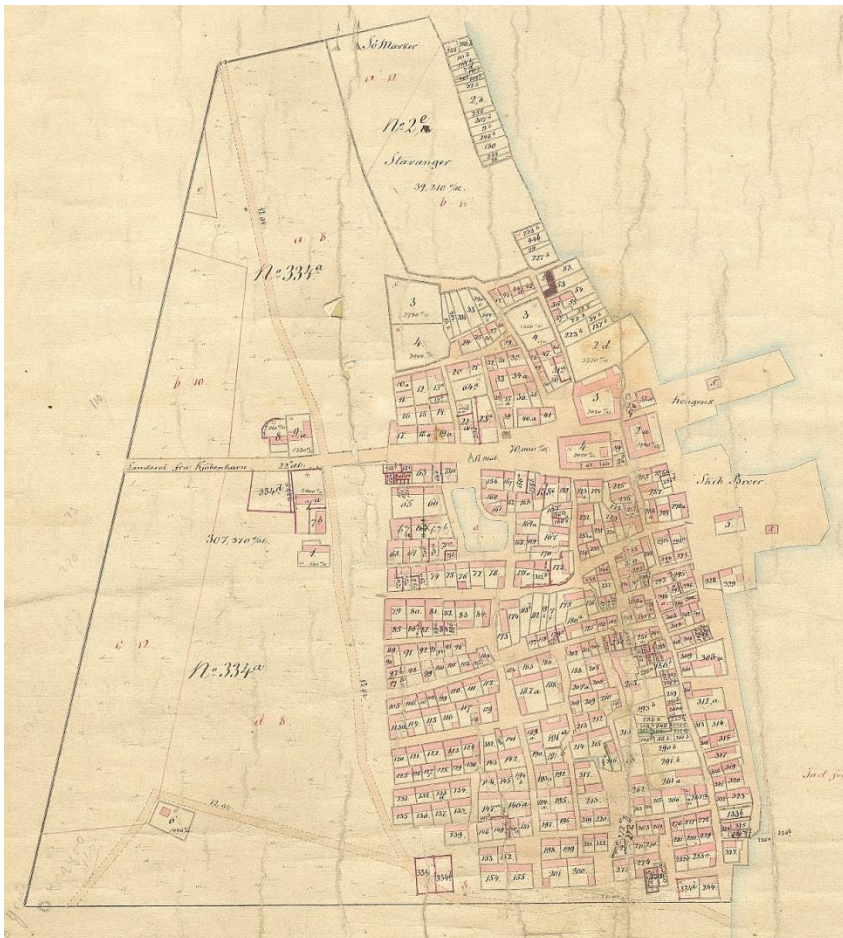
formål, dvs. efter en kendt plan godkendt af kongen eller en overordnet myndighed. I Dragør har der tilsyneladende ikke været en sådan plan. Lokal byggetradition og traditionsbestemt måde at udstykke ejendomme på må i høj grad have været styrende for byens udvikling.

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 ligesom *Skånemarkedet* i Skanör-Falsterbo store pladser, 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 til hvert år i eftersommeren. De havde af den danske konge fået rådighed over store arealer til deres handelsboder ved 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 to meter tykke kulturlag fra middelalderen under jorden. Dette er konstateret ved arkæologiske udgravninger foretaget af Nationalmuseet.



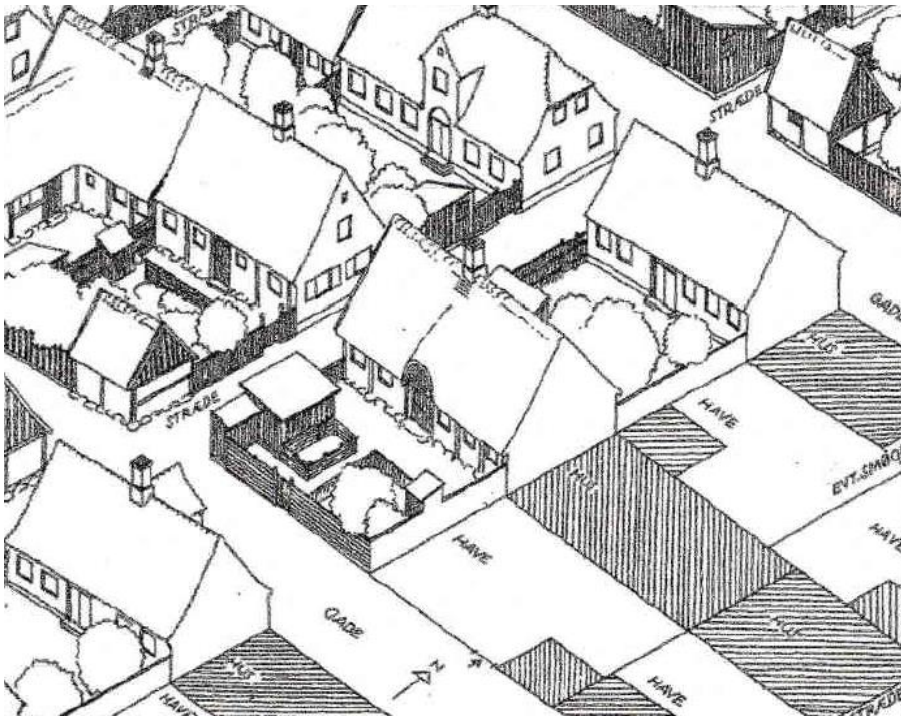
Matrikelkort over Dragør, 1857,

Den særegne byplan

Det middelalderlige Dragørmarked var af sæsonmæssig karakter og uden egentlig fast bebyggelse. Først i 1420'erne tillades fast bebyggelse, og arkæologiske undersøgelser har vist, at bebyggelsen var anlagt som gavlhuse ud mod et til dels endnu bevaret gadeforløb, sådan som det kendes fra mange byer omkring Østersøen. Dragør blev nedbrændt under borgerkrigen, Grevens Fejde, i 1530'erne, og kun langsomt op gennem 1600-tallet voksede bebyggelsen op på ny. Det 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, og 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 er 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 i Store Magleby 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. På et tidspunkt i 1700-tallet skrev hofbygmester Laurids de Thura således om byen: "Dragør består af omtrent 270 huse, alle temmelig velbyggede, der ligger tæt på hinanden ligesom i en købstad, siden grundene og pladserne er dyre og kostbare."

I den forbindelse må man huske, at Dragør administrativt og retsligt var underlagt og påvirket af hollændernes interesser. Det var schouten (byfogden) i hollænderbyen, Store Magleby, der overordnet styrede forholdene også i Dragør. Schoutestyret blev først afskaffet i 1822, og Dragør bestyredes af en foged og fire byforstandere, der ligesom før havde det økonomiske ansvar for byens kasser. En kongelig embedsmand skulle dog fortsat også godkende udvisning (udstykning) af byggegrunde i Dragør. I 1759 skrev han om retningslinjerne for byens udbygning, at der skulle drages omsorg for: "at udvisningen sker således at en lighed i linierne iagttages på det gaderne i byen ej skal blive krogede og trange". Først i 1910 får byen et kommunalt selvstyre som i landets øvrige kommuner.



Skråafbildning af det typiske byplanprincip: To rækker huse med haver mod syd.

Dragørs husrækker er indpasset i karréer, som typisk består af 2 husrækker begrænset af 2 øst-vestgående gader og 2 nord-sydgående stræder. Men karréerne har vidt forskellig størrelse og rummer variationer. Således kan karréerne være dybere og bestå af op til 5 husrækker, hvis husene har indgang til stræder i stedet for gader. Og karréerne er ofte ikke sammenbygget i enderne, dvs. på alle 4 sider, som karrébebyggelse normalt er i større byer. Hovedparten af bebyggelsen i Dragørs gamle bydel følger gaderne og er længehuse, der er orienteret øst-vest. Derved opnår man at få solbeskinnede haver og undgår vestenvindens afkøling af husenes facader. De sammenbyggede husrækker består af længehuse, individuelle smalle aflange huse, som minder om gamle danske huse på landet, der kun består af én længe.

Dragør gamle by kendetegnes af nettet af smalle gader og stræder, der skærer hinanden vinkelret. Nettets 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 udspæringer, 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 uventede store rum, der danner ophold og giver orientering i det tætte bymiljø.

Byplanens "spilleregler" og en fælles byggeskik har skabt byens orden og helhedspræg med 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, haver og udhuse, stakitter og plankeværker. Man lægger mærke til de små afvigelser og detaljer, netop fordi bebyggelsens helhedspræg er så stærkt.

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 mange små detaljer ved bygninger og gårdhaver. En kendt dansk arkitekt, Jan Gehl, som har forsket i byrum, mener, at menneskets nedarvede synssans er indrettet på en måde, som afspejler, at mennesket er skabt til at færdes til fods, og at synet derfor

opfatter bedst på korte afstande. Måske netop derfor opleves et tæt bymiljø som Dragørs særlig intenst, når man går rundt i byens gader. Samme arkitekt taler om Dragør som et forbillede for nyere dansk "tæt-lav boligarkitektur" – og på den måde om Dragør som en moderne by. Interessen for at flytte til Dragør – også hos unge familier bekræfter dette.

Dragørs gamle havn har en sjælden intim karakter og danner med sine moler og sparsomme bebyggelse en værdifuld kontrast til den tætte by. Havnens struktur med moler omkring relativt små havnebassiner er bevaret fra sejlskibstiden. Havnens landarealer har karakter af et stort fælles åbent og funktionelt indrettet arbejdsområde med få spredte bygninger. Der skulle være plads til den maritime virksomhed: sejlskibe, lastning og lodsning, reparation og fiskeri. De bevarede gamle bygninger på havnen har historisk alle haft en maritim funktion. 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

Hvis man med arkitektur mener bygningskunst, dvs. kunsten at forme bygninger og bebyggelser, så de opfylder et praktisk og funktionelt behov og samtidig opleves smukke, velproportionerede og tiltrækkende, handler arkitekturen i Dragør om udformningen af byens bygninger og ikke mindst rummet mellem bygningerne. Dragørs arkitektur er helt speciel på grund af den måde, husene er placeret på og den byggeskik man byggede efter i 1700- og 1800-tallet. Byggeskikken er opretholdt med den håndværkstradition, de materialer og de farver, man har brugt, da husene blev opført og vedligeholdt sidenhen.

Den gamle by og havn hører sammen som en helhed, hvilket nødvendigvis må være kendetegnende for en søfartsby. Set på afstand ligger byen lav og ydmyg i landskabet. Bebyggelsen strækker sig vandret i det flade strandengslandskab og ender i havnens moler, som får byens profil til at flade ud og næsten smelte sammen med vandfladen i Øresund. Selve den gamle by er kompakt, der er tæt mellem husene, mens de gamle bygninger på havnen står frit i et åbent rum. I den tætte by har man en tydelig fornemmelse af sluttet bymiljø, mens der på havnen er luft omkring husene.

De lave bygningshøjder, den tætte afstand mellem husene i gaderne, og de små dimensioner giver byen en sjælden menneskelig skala – byen er et sted for mennesker. Det føles trygt og oplevelsesrigt at gå rundt i gader og stræder, og man kommer tæt på huse og mennesker. Man oplever byens helhed, bebyggelsens fælles præg, fordi husene har samme form, proportioner og farve og ligger i et fast og klart mønster af gader og stræder, bestemt af byplanen. Men samtidig opleves også stor variation og mange detaljer. Ikke to huse er ens, gårde og haver er forskellige, plankeværker, stakitter og udhuse er udformet varieret, og de mange detaljer bryder ensartetheden, uden at ødelægge det fælles præg.

Byens "gulv" er brostensbelagte gader og stræder, som snart er snævre og snart lige, snart bugter sig let, snart vider sig ud og stedvis bliver til pladser. Byens "vægge" er husenes gulkalkede facader og gavle. Og byens "loft" er den åbne himmel, som opleves stor og nær, fordi husene er så lave.

Det er alle disse elementer, kombinationen af helhed og variation, som tilsammen udgør Dragørs særlige kvalitet. Men byen er også enestående som social arkitektur. Byens arkitektur udtrykker i sjælden grad fællesskab samtidig med individuel udfoldelse. Byen er bygget til et godt liv – med plads til at være både privat og fælles – oprindeligt sikkert af nødvendighed for at opnå et leve- og funktionsdygtigt fællesskab i det maritime samfund. Byen har siden som et intimt og attraktivt bymiljø været et forbillede og en stor inspiration for moderne boligbyggeri både i

Danmark og i udlandet. Det er forunderligt, hvordan der i 1700- og 1800-tallet kunne skabes en by med kvaliteter, som man med nutidige øjne stadig kan opfattes som et ideal og faktisk nu betragtes som moderne?

I det efterfølgende bringes udvalgte eksempler på typiske gader, stræder, pladser, bygninger og detaljer, som tilsammen illustrerer byens særlige kvaliteter og identitet.

Gader, stræder og gange

Byens mønster af gader kan virke labyrintisk, men faktisk er det simpelt at forstå, når man først har fundet ud af systemet. Alt hvad, man kalder gader, går i øst-vestlig retning ligesom de fleste huse, mens det, man kalder stræder, går i nord-sydlig retning. Brostenene er som sagt et fælles "gulv", der er med til at binde byen sammen til en helhed. Brostenene er et materiale, som varierer smukt med genskin fra blankslidte flader i sol og mørke, dybe farver i regnvejr. Et nordisk belægningsmateriale, som har ligget der i flere århundreder og kan ligge der mange århundreder endnu.

Byens nuværende hovedgade, Kongevejen, den gamle vejforbindelse til København, blev fastlagt allerede i middelalderen og går i øst-vestlig retning ned til kysten og havnen. Vejen er den bredeste af byens gader, og gaderummet har været og er stadig plads for byens handelsliv og sociale begivenheder. Byens øvrige gader og stræder er for størstedelen så smalle, at to biler ikke kan passere hinanden, og bilkørsel er i dag bevidst reguleret og begrænset i hele den gamle by. Dragør er bygget til gående mennesker, og sådan fungerer byen også nu. I det hele taget indbyder gaderummene med deres på én gang private og offentlige funktion til både individualitet og fælles brug og social følelse af sammenhæng med andre mennesker. Gader og stræder har ud over at være færdselsveje gennem tiderne været lege- og opholdssted for børn og mødested for de voksne. Ude fra gade og stræde har man lov til at følge lidt med i det private liv i husene. Og inde fra husene kan man følge med i, hvad der sker uden for på tæt afstand.

Gader

Chr. Mølstedsgade er en af de bredere gader i byens vestlige del, fordi det er her byen blev udbygget senest. Gaderummet præges ligesom i alle de andre øst-vestgående gader af husenes lange nordfacader, som er bygget tæt sammen og danner en lang husrække. Husene ligger helt ude i gadeskel, og man træder direkte fra gaden ind i husene. Til venstre ses stakit og haveindgang til sydsiden af et hus, men her er der også bygget huse med facader direkte ud til gaden. Det sidste træk med hus i stedet for have mod syd er en afvigelse fra normen ifølge byplanen, men det understreger, at byplanen er så klar, og stærk, at den kan tåle afvigelse og variation.

Stræder

Strandstræde er en af de ældste gader i Dragør. Byens første bebyggelse opstod her langs stranden tæt ved fiskevandet. Strædet bugter sig formentlig, fordi det følger et naturgivent træk - den gamle kystlinje. Alle byens stræder løber nord-syd og præges derfor af mange husgavle, fordi byens husrækker gennemgående ligger i øst-vestlig retning. Stræderne er generelt smallere end gaderne, og her i Strandstræde kan én bil dårligt køre igennem. (Bemærk afviserstenene, der skal beskytte hushjørnerne mod påkørsel.)

Gange

Fiskergangen og *Smedegangen* er eksempler på to af de smalle gange og slipper, som fra gammel tid har skabt forbindelse fra Strandstræde, fra den tætte by til stranden og havnen. Gangene er så smalle, at der kun er plads til at gå med en trillebør. Ad de snævre mørke gange ender man pludselig i åbent landskab med lys himmel og fri udsigt.



Chr. Mølstedsgade er en byens bredeste gader – bredde ca. fem meter



Strandstræde er en af byens smalleste gader – bredde ca. to meter.



Fiskergangen og Smedegangen

Byens pladser

Dragørs arkitektur er fuld af byrum i form af åbne pladser mellem husene. Der findes i alt 15 større og mindre pladser fordelt rundt om i byen, oftest der hvor en gade og et stræde krydser hinanden. Pladserne er vigtige orienteringspunkter i byens ellers ret enslignende gadestruktur. Pladserne fungerer som åndehuller/pauser i den tætte bymasse, og de har vidt forskellig karakter, alt efter den omgivende bebyggelse og byrummets form. Pladserne kan være større eller mindre eller måske kun en lille udvidelse af en gade. De fleste af pladserne er uden eller med få enkeltstående træer, hvilket fremhæver de omgivende huse og den bymæssige karakter. Fælles for pladserne er deres intime atmosfære og oplevelsen af kontrast og variation i forhold til de snævre gader og stræder.

Pladsrummene som arkitektur er nok det stærkeste udtryk for fællesskab i den gamle by. I sejlskibstiden hentede folk vand på mange af pladserne, hvor byens brønde fandtes, og folk mødtes og talte sammen. På to af pladserne findes de gamle vandpumper stadig, dog uden at være i funktion mere. I dag er pladserne også værdsatte, og de bruges blandt andet til socialt liv, beboerfest og lign. Den største plads (Badstuevælen) er den eneste, som rummer en markant træplantning i form af lindetræer, og den er med til at understrege pladsens form. Her holdes markeder og sociale aktiviteter flere gange om året for lokalbefolkningen og gæster udefra. De øvrige pladser rummer kun enkelte træer, som til gengæld danner en afveksling og ekstra kontrast til de omgivende hårde og regulære overflader på huse og gader.

Jens Eyberts Plads er en af byens relativt store og mest centralt beliggende pladser helt inde midt i den tætte bymasse. Pladsen har en åben men samtidig urban karakter, der lader de omgivende huse og byens byplanmønster træde frem. En enkelt gammel vandpost understreger pladsen som et oprindeligt praktisk og socialt mødested. Vandposten rager som det eneste op midt på den store flade af brostensbelægning. Pladsen er dog ikke større end, end at der er en intim atmosfære i byrummet mellem bygningerne.

Hans Isbrandtsens Plads og *Dr. Dichs Plads* er eksempler på byens mindre pladser. Begge pladser ligger i byens sydlige del. Hans Isbrandtsens Plads er formet ved at tilbagerykke gavlen af en husrække og dermed udspare et areal, hvor gade og stræde krydser hinanden. Dr. Dichs Plads ligger, hvor et stræde slår et knæk, og der bliver et areal til overs og dannes et byrum. To gamle lindetræer står her og kommer til at virke som skulpturer i strædets ene side.

Bjergelav og Lodsstræde rummer eksempler på helt små nicher og gaderum, der kun er beskedne udvidelser af gadens areal. Mange steder i den gamle bydel snor og forskyder gader, stræder og huse sig lidt, og derved opstår der areal og overskudsrum. Bjergelav er en smal gade, som udvider sig en smule i den ene ende, og der bliver plads til borde, bænke og social kontakt. I Lodsstræde er det overskydende areal benyttet til at plante et lindetræ - et levende naturelement blandt strædets og husenes stive flader.



Tre af Dragørs pladser: Øverst Jens Eyberts Plads. Nederst til højre Hans Isbrandtsens Plads og til venstre Dr. Dichs Plads.



Bjergelav og Lodsstræde

Husene i den tætte by

Dragørs huse er bygget i 1700- og 1800-tallet til sømænd, skippere, styrmænd, lodser og byens håndværkere mm. Hver familie opførte individuelt sit eget hus, men husene blev bygget sammen til rækker og karréer og fulgte fælles byplanprincipper og byggeskik. Og selvom der var sociale forskelle i befolkningen, var byen fysisk et fællesskab, hvor det var svært at se forskel på kaptajn og sømand, rig og fattig. Man levede ikke adskilt, men boede sammen side om side, ligesom i arbejdsfællesskabet på et sejlskib. Byens huse tilfredsstiller på én gang behovet for et privat rum inde som ude, - et sted man kan kalde sit eget og på samme tid et sted, hvor man kan føle sammenhæng med andre i et fællesskab.

Byens huse består overvejende af såkaldte "lænehuse", dvs. aflange huse i 1 ½ etage, hvoraf de fleste er placeret øst-vest, ligesom det var almindeligt for gamle fritliggende lænehuse på landet i Danmark. Denne placering giver læ for vestenvinden og sol til facade og have mod syd. Husenes facader og gavle er fastholdt i lyse gule nuancer, som kommer fra det naturlige farvestof okker. Husene afsluttes af sorte tjærede sokler, som skjuler gadesnavs og får muren til at "stå fast" på jorden, rent visuelt. De fleste huse har røde tegltage, men en del har stråtag. Oprindeligt var alle byens huse stråttækte og med bindingsværk, men i sejlskibstiden blev husene grundmuret. Tagetagen var ikke beboet, men blev anvendt til maritimt grej og opbevaring, og der var ikke behov for mange kviste på taget.

Det typiske Dragørhus

Strandgade 13 er et typisk grundmuret hus som de allerfleste huse i det gamle Dragør. Huset er stort sammenlignet med flertallet af byens huse, og det har bevaret en helt enkel stil. På nordsiden af den lange bygningskrops facade er der indgangsdør og køkken på midten og stuer til hver side. Tegltaget udgør en stor smuk og ubrudt flade ud mod gaden.

Strandstræde 33 er et typisk ældre Dragørhus, et af de meget få, der stadig har både bindingsværk, stråtag og delvis lerklinede mure. Det ser således ud som de fleste huse oprindeligt har gjort ved begyndelsen af 1800-tallet. Husets opbygning er traditionel og i princippet videreført i de senere grundmurede huse, som f.eks. *Strandgade 13*.

Skipperhuse

Strandgade 17 er et såkaldt skipperhus, dvs. huse opført til kaptajner, styrmænd eller andre med økonomiske midler. Disse relativt få huse er i 2 ½ etage og rummeligere med to etager i fuld højde, men i øvrigt er de bygget af samme materialer og efter samme lokale byggeskik som ellers i byen.

Zyftensgade 6 er sammen med de to bygninger, der er beskrevet herunder, blandt de få, hvor man kender en

arkitekt, bygmester Johan H. J. Blichmann. Skipperhuset i Zytensgade ligger ved den gamle kystlinje og med vinduer i to etager, hvor man både før og nu kan spejle ud over Øresund.

Byens "bygningssmonumenter"

Strandgade 30 og Strandstræde 8 (henholdsvis tidligere kro og tidligere bagergård) er to af Blichmanns betydeligste arkitekturværker og de største bygningsanlæg i Dragør gamle by. Begge bygninger er inspireret af klassicistisk bygestil og omhyggeligt udformet med hensyn til bygningsdelenes proportioner og inddeling af facaden med indgange og vinduer. De slanke murede kviste er udformet elegant og har dannet forbillede for senere tilføjelse af kviste andre steder i byen. De to bygninger er det nærmeste den ydmyge søfartsby kommer på monumentalt byggeri, svarende til f.eks. domkirke eller rådhus i en større by!



Strandgade 13 (til venstre) er et typisk grundmuret hus. Strandstræde 33 er et ældre bindingsværkshus.



To af Dragørs såkaldte "skipperhuse". Til venstre Strandgade 17, til højre Zytensgade 6.



Strandgade 30 (til venstre) er den tidligere Dragør Kro. Strandstræde 8 er den tidligere bagergård.

Havnens huse

Selvom den gamle by og havn altid har fungeret tæt sammen, er havnen helt forskellig fra og danner en smuk kontrast til den tætbebyggede bydel. På havnen er det ikke rummet mellem bygningerne, der er særlige at opleve. Her er det de værdifulde gamle bygninger, der står frit og enkeltvis i et stort åbent rum. Alle havnens bygninger er opført efter samme byggeskik men afspejler hvert for sig en særlig funktion med hensyn til både placering og udformning. Byggeskikken er ellers den samme som i den tætte bebyggelse, og havnens huse bliver således til en slags forposter for byen. Husene er vidt forskellige i form og udseende, men de har alle haft opfyldt nødvendige maritime funktioner, som hele byen var fælles om og afhængige af. De mest centrale bygninger afgrænser den gamle havneplads, som er en af byens flotteste pladser med nærhed og udsigt til Sundet. Pladsen bruges da også jævnligt til sociale aktiviteter og arrangementer. De fleste af havnens fredede bygninger er bevaret i byens fælles eje og fungerer til fritids- og kulturformål til fælles gavn for lokalsamfundet.

Museum og beghus

Dragør Museum og beghuset på havnen er blandt de bygninger, som bidrager mest til Dragørs identitet som søfartsby. Det lille beghus i forgrunden blev i sejskibstiden brugt til at koge beg til skibene samt til søfolkens madlavning, da åben ild var forbudt på skibene. Huset står nu frit med sin tætte kvadratiske form som en slags sømærke på land.

I baggrunden ligger en af Dragørs få bevarede bindingsværksbygninger, - nu byens museum. Bygningen fungerede først som pakhus for bjergningsvæsenet, men blev senere i en periode anvendt til en slags rådhus for byens råd. Tagformen over husets gavl er med helvalm (skråt tag fra tagets top til bund) og sjælden for byen.

Lodsbygning og Pakhus

Den lange lodsbygning med lodstårnet og pakhuset i forgrunden må også betegnes som specielle kendemærker for byen. Den lange bygning bagest med lodsmuseet med det lille tårn er en fuldstændig velbevaret lodsstation, som er opført i sejskibstiden og nu er Danmarks Lodsmuseum. Tårnbygningen på tagryggen er det oprindelige udsigtstårn for lodserne. Da man senere anlagde et søfort, Dragør Fort, tog det noget af udsigten over Øresund og Østersøen, og det var nødvendigt at opføre det høje lodstårn ved siden af, som nu er byens helt særlige vartegn. Lodsmuseet og lodstårnet danner en flot lang væg, der indrammer havnepladsens markante byrum.

Kolerabygning og tolderbolig

Kolerabygningen og tolderboligen ligger ved havnens nordlige mole og har ligesom de øvrige fredede bygninger på havnen også haft en særlig, maritim funktion. Bygningen til venstre antages oprindeligt at være opført som karantænehus for smittefarlige søfolk (på grund af kolera, tyfus og lign.) og tilhører kommunen, men det blev senere en overgang indrettet og brugt som smedje. Nu huser bygningen en søsportsklub. Husets grundplan har en form, der er særpræget for den lokale byggeskik, og taget adskiller sig også ved at have helvalm. Bygningen til højre har også først været benyttet som karantænestation, men blev siden bolig for byens toldbetjent, og i dag rummer bygningen lokaler til byens flere af byens søsportsklubber.



Dragør Museums bygning (bagest) og kogehuset (beghuset) til venstre.



Dragør Lodseris bygning med lodstårnet (til højre) og pakhuset for bjergningsvæsenet (til venstre).

Byens detaljer

Skønt byen fremtræder som en meget helstøbt helhed, er bebyggelsen i den gamle by og havn fuld af detaljer og tilføjelser. Der er en rigdom af variationer, undtagelser og krumspring, som bryder ensformighed og skaber oplevelse: En gade eller et stræde, der snor sig lidt, huskrope, der vinkles eller forskydes, tilbygninger til



Kolerabygningen (til venstre) og tolderboligen (til højre).

hovedhusene, kviste på tagene, store og små haver og gårde. Men alt sammen er det variationer af samme tema – helheden - den fælles byplan og byggeskik. Variationen ødelægger ikke helheden, men beriger den. Tilsammen er detaljerne med til at skabe byens helhed. Fælles for detaljerne er, at de stort set alle har en praktisk funktion, og på én gang gør huset smukkere og samtidig afspejler beboernes individuelle frihed og udfoldelse. Men den harmoniske virkning er afhængig af, at detaljerne følger den lokale byggeskik og byplanens principper, der er gennemprøvet gennem tiden og passer til husene.

Tage og kviste

Oprindeligt var husenes tagetager ubeboede og kun brugt til opbevaring af grej og materialer. Senere er det blevet normalt at inddrage tagetagen til beboelse og skabe bedre lysforhold ved at isætte mange flere kviste end tidligere. På billederne ses eksempler på typer af kviste, som passer godt til Dragørhusenes arkitektur. Kvisten til venstre er en elegant smal kvist, som er tegnet af byens eneste kendte arkitekt, *Johan Hendrich Blichmann*, og har dannet forbillede i byen. I midten en bred såkaldt frontispice (bred trekantet gavl på kvist). Stråtagkvisten udmærker sig ved at glide naturligt og smukt ind i tagfladen. De røde tegltage, som dominerer byen, afsluttes elegant med såkaldt opskalkning, dvs. at taget for neden løftes en smule og krager ud over en profileret gesims og tagrende. Endelig skal også nævnes de mange traditionelle skorstene, der også er profilerede.

Døre og vinduer

Hoveddøren har altid været et sted, hvor man kunne præsentere sig og antyde sin status. Døren til venstre er en dør fra et skipperhus, også tegnet af Blichmann. Døren er fint profileret og har foroven et lille halvrundt vindue med sprosser i mønster. Den næste dør er også eksempel på en klassisk dobbeltdør med mange fyldingsfelter, og den sidste er en mere beskedne enkel fyldingsdør. Vinduerne er byens øjne, hvorfra man har kunnet følge det sociale liv i de smalle gader og stræder. Byens vinduer er enkle, - de fleste med 3 ruder i hver af de to vinduesrammer, - en detalje, som er et fællestræk, der også bidrager til sammenhæng og helhed i byen. Mange af byens døre og vinduer er bevaret og restaureret.

Lysthuse, udhuse og kikkenborg

Mens byens murede bygninger med hensyn til placering normalt har ligget stationært længe, og udformningen har samme udtryk, har fantasien været stor, når det gælder opførelse af mindre træbygninger, plankeværker og stakitter. Til venstre ses et lille lysthus, hvor man kan sidde og nyde eftermiddagskaffen i mere lys end i

hovedhuset. I midten et lille udhus til redskaber og opbevaring. Udhusene findes overalt i den gamle bydel i utallige varianter. Til højre en såkaldt "kikkenborg" på en tagryg, hvorfra skippere og lodser kunne følge skibstrafikken på Sundet og se, om der var udsigt til indtjening ved at bjerge grundstødte skibe

Haver og gårde

En væsentlig del af byens mangfoldige helhed er de gårde og haver, der støder op til gader og stræder. Haver og gårde er vidt forskellige i størrelse og form men et uvurderligt privat frirum for beboerne, også den dag i dag. I gamle dage brugte man gårdene som arbejdsplads og til mindre husdyrhold (gæs, ænder, høns og måske en enkelt gris). Haver og gårde er stort set alle indhegnet med et plankeværk eller et stakit. Ofte af en højde, der tillader, at man lige kan skæve ind over eller få en snak med en nabo eller forbipasserende. Gårdhaverne giver således en halvt offentlig – halvt privat karakter til det fælles gaderum. Til venstre vises et kig ind i en efter Dragør-målestok ret stor gårdhave, hvor den gamle belægning med "knoldebro" af natursten fra strand eller mark er bevaret. I midten en af de små haver, hvor der alligevel bliver plads til et par buske og en opholdskrog. Til højre et bevaret gammelt udhus samt plankeværk med indgang ind til gården. Plankeværket er fint nyrenoveret efter lokal håndværkstradition.



Kviste



Døre og vinduer.



Lysthus, udhus og kikkenborg



Haver og plankeværker.

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 og naturområder og dels planer, som kommunen selv udarbejder: Kommuneplan og lokalplaner. De gældende planer, som er af væsentlig bevaringsmæssig betydning for by, havn og kystlandskab, gennemgås kort her:

Naturfredning og Natura 2000

Statens *naturfredning af kysten på Sydamerger* 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 Vestamerger. 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
- at afveje modstridende formål ved regulering af almenhedens færdsel i området.

Kysten og vandet langs Sydamager helt op til Dragør by og havn, samt hele Vestamager, 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.

Bygningsfredning

De statslige *bygningsfredninger* 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, der såvel i det ydre som det indre vurderes at være af national betydning. Der er aktuelt i byen og på havnen i alt 75 fredede ejendomme, som stammer fra sejlskibstiden, og som tilsammen udgør en af landets største koncentrationer af fredede bygninger.

Kommuneplan

Kommuneplan 2009 med senere revisioner og tillæg er den samlede plan for hele kommunens fysiske struktur og udarbejdet af Dragør Kommune efter planloven. I kommuneplanen er den gamle by, havn og grønningen ud for byens nye lystbådehavn og Dragørfortet 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 to byggefeltter til erhvervsbebyggelse med mulighed for indpasning af nødvendige havnerelaterede funktioner. 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.

Bevarende lokalplan

Lokalplan 25 for Dragør gamle bydel har baggrund i planloven og er en såkaldt bevarende lokalplan, idet den angiver nærmere bestemmelser for bevaring, der er bindende for grundejerne ved nyt byggeri og ændring af eksisterende bygninger og arealanvendelse. Planen har betydet, at den lokale byggeskik fra sejlskibstiden 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 for havnen

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. seks meters 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.



Byens sociale liv og fællesskab

Dragørs gamle bydel er et stærkt udtryk for sammenhæng mellem byens huse og befolkningens sociale fællesskab i sejlskibstiden. Byen udgjorde rammen om et maritimt arbejds- og livsfællesskab, hvor et særligt bystyre befordrede lighed i husene rent fysisk og demokratiske elementer i retning af lige stemmeret og organisering af byens anliggender. Indtægterne fra bjergning af grundstødte skibe blev i en lang periode brugt til at finansiere byens fælles udgifter, blandt andet til skoler og fattigvæsen. Grundlaget for dette maritime fællesskab findes ikke længere. I dag findes en rest af fællesskabet gennem en stærk opbakning i befolkningen til at bevare byens huse og miljø.

Gennem det 20. århundrede er søfarts- og fiskerivirksomheden næsten svundet helt ind. Folk måtte finde anden beskæftigelse, og der skete en kraftig boligudbygning og vækst i befolkning. En amerikansk forsker, Robert T. Anderson, lavede i 1960'erne et antropologisk studie af det gamle maritime samfund i Dragør og dets overgang til det moderne industri- og servicesamfund. Studiet viste, at overgangen faktisk skete glidende og uden store konflikter. Den gamle og nye kultur smeltede sammen, optog elementer fra begge kulturer. Fællesskabet i byen fysisk og socialt har altså skabt immaterielle værdier byggende på lighed, demokrati og følelse af samhørighed. Alle beboere i Dragørs gamle bydel deler i dag den fælles tætte og lave by med huse, der hænger sammen, og alle har et lille frirum – en gårdhave, hvor selv sollyset er nogenlunde lige fordelt til alle.

En levende og moderne by

I et tidligere afsnit om byens arkitektur er det omtalt, hvordan Dragør har dannet forbillede for boligbyggeri både i Danmark og i udlandet helt op til i dag. Så selvom Dragør by er mere end 300 år gammel, selvom husene er små og indeklemte og materialerne, som husene er bygget med, hører fortiden til, så fremstår byen i dag som et attraktivt og fuldt moderne bymiljø, der tiltrækker både unge, børnefamilier og ældre.

Hertil kan lægges, at byens havn giver alle muligheder for maritime aktiviteter, og at byen i øvrigt er omgivet af Øresunds vand og smuk natur. Her er rig mulighed for et attraktivt friluftsliv for alle aldersgrupper. Samtidig ligger byen tæt ved Københavns centrum og tæt ved fly, tog og motorvejsforbindelser, og det gør det let at bo i byen og have sin beskæftigelse et andet sted. Hele Dragør kommune – ikke alene Dragør gamle by – er et af hovedstadsområdet attraktive steder at bosætte sig, hvilket blandt andet afspejles i høje ejendomspriser.

Dragør som "forstad" til København

Dragør og dermed også det sociale liv i Dragør har været præget af placeringen som forstad til København – i middelalderen som kongens silde- og handelsmarked og under sejlskibstiden som en vigtig ekstra havn ved København. Befolkningen på det tidspunkt var lokalt beskæftigede, i det omfang de ikke sejlede, men kun boede i Dragør, når de var hjemme. Befolkningstallet var nogenlunde det samme eller voksede kun langsomt. Først efter 2. verdenskrig sker der en voldsom befolkningsvækst i Dragør uden for den gamle bydel.

Mange af de øvrige bysamfund tæt på København er i modsætning til Dragør mere eller mindre vokset sammen med storbyen; der er sket en udskiftning af såvel huse som indbyggere. Mange af disse byområder har derfor mistet en del af deres oprindelige historie og identitet.

I takt med at København voksede som storby, blev der på Amager placeret en række særlige funktioner: Københavns lossepladser, særligt forurenende virksomheder; Vestamager blev inddæmmet som militært område, og tværs over øen udvidedes Københavns Lufthavn i flere omgange. Disse funktioner – særligt lufthavnen – blev en barriere for en videre byudvikling på Amager ud mod Dragør og førte til, at Dragør nogenlunde har bibeholdt sit omgivende åbne landskab.

I Dragør Kommune skete der især nyt boligbyggeri og en betydelig by- og befolkningsvækst i perioden 1950-1980 udenfor den gamle bydel. Tilflytningen var startet med landliggere i sommermånederne allerede i begyndelsen af 1900-tallet, men det blev efterhånden til egentlige tilflyttere. De nye indbyggere var interesserede i Dragørs historiske miljø, det var jo blandt andet det, der havde fået dem til at flytte til byen.

Dragørs ændrede vilkår

Det sociale liv har også i høj grad været præget af de store forandringer i byens eksistensvilkår, byen har gennemgået gennem tiden. I 1300-tallet havde op mod 20.000 mennesker deres gang på sildemarkedet i Dragør – men kun få fastboende. Senere blev Dragør til en fiskerby, men fiskeriet var lokalt og fik aldrig den samme store betydning som i sildemarkedets tid. I 1700- og 1800-tallet blev Dragør en af Danmarks betydeligste søfartsbyer, da byens befolkning begyndte at sejle med varer internt i Danmark og internationalt i Europa og oversøisk.

Det kom til at ændre livsvilkårene fuldstændigt og skabte både livlig aktivitet, fremgang og byggeri i den gamle by. Sejlskibstiden sluttede, da dampskibssejladsen udkonkurrerede sejlskibene og blev dominerende. Udviklingen gik uden om Dragør, og der skete en brat forandring. Kun langsomt opstod der nye erhverv i Dragør, eller folk pendlede til København. Mange af de nye landliggere og senere tilflyttere var akademikere, direktører og grossererer samt kunstnere og udgjorde en befolkningsmæssig kontrast til byens oprindelige befolkning. Byens kulturliv blev påvirket og ændrede sig sammen med ændringerne i erhvervs- og boligstruktur.

Især Københavns Lufthavn i Kastrup blev fra midten af det 20. århundrede en attraktiv arbejdsplads for mange dragørborgere. Lufthavnen omfatter således i alt 22.000 arbejdspladser. En stor del af de ofte oprindelige beboere fra Dragør, der tidligere havde haft forskelligt arbejde knyttet til søen eller til landbruget rundt om Dragør, fandt beskæftigelse i lufthavnen.

På grund af det bevarede bymiljøes herlighedsværdi, sammen med nærheden til kyst og sund samt den korte afstand til Københavns store arbejdsmarked og butikks- og kulturliv er Dragør i dag blevet et særlig attraktivt sted at bo. Der er mulighed for et fritidsliv med søsport, fiskeri og naturoplevelse. Husene i den gamle bydel er særlig efterspurgt og dyre. Det har uundgåeligt ført til en langsom udskiftning i befolknings sammensætningen gennem tilflytning af nye borgere med højere indkomst end de oprindelige beboere. Men de nye borgere værdsætter i høj grad miljøet og er bevidste om at passe på husene.

Forholdet mellem Store Magleby og Dragør

Forholdet mellem hollændernes by, Store Magleby og søfartsbyen, Dragør har ikke altid været lige harmonisk. Tidligere var spændinger mellem de to samfund først og fremmest begrundet i de særlige rettigheder, som kongen havde givet hollænderne i Store Magleby, og som betød, at de havde en dominerende indflydelse på forholdene i Dragør. Blandt andet havde bystyret i Store Magleby ret til at placere en foged i Dragør, til at opkræve skatter mm.. Der var altså i høj grad tale om velstående gårdejerens dominans over relativt fattige fiskere og søfolk. Gårdejerne ejede også al jord rundt om Dragør. De kulturhistoriske modsætninger har til en vis grad overlevet helt op i nyere tid, men opfattes nu som kuriositeter uden samme alvorlige baggrund som i sejlskibstiden og tiden før.

Dragørs oprindelige beboere over for landliggerne og tilflytterne

I begyndelsen af det 20. århundrede var mange af Dragørs beboere af økonomisk grunde, var nødt til at udleje værelser eller hele huse til københavnske landliggere, hvoraf nogle så senere flyttede til byen og blev naboer med de oprindelige indbyggere. Hovedparten af landliggerne og de senere beboere havde mere vellønnede stillinger

end de lokale beboere. De var også bedre uddannet og omfattede direktører, grosserer eller læger, og også kunstnere, arkitekter, der følte sig tiltrukket af den friske luft og det særegne miljø. De bragte en ny storbypræget kultur med sig og begyndte at gøre sig gældende i den offentlige debat og at bidrage med nye ideer og initiativer.

De oprindelige beboere accepterede og tilpassede sig, at nye tider og beskæftigelsesvilkår var kommet, og generelt accepterede man de nye tilflyttere, ligesom tilflytterne accepterede og fik interesse for nogle af de gamle traditioner; mest kendt er nok den lokale fastelavnsridning. De oprindelige beboere bevarede dog under hele den store omstillingsproces i det 20. århundrede en naturlig jordbunden skepsis over for de nytillflyttede folk og den nymodens kultur. Man bemærkede således nøje, om man var en tilflytter. Det skete ved at tale om, at en person i byen var en af "vore" eller "tilflytter". I dag bruges begrebet "vore" med et smil som en morsomhed.

Forholdet mellem Dragør og det øvrige Amager

Et særligt forhold, der har været og er med til at forme det sociale liv i Dragør, er forholdet til det øvrige Amager. Øen Amager er historisk knyttet sammen af en fælles fortid, hvor de indvandrede hollændere bosatte sig og dyrkede jorden på store dele af øen. I dag bærer Amager dog præg af en meget forskellig udvikling i de forskellige dele af øen. Størsteparten af de to kommuner, København og Tårnby er dækket af store ubrudte byområder og af lufthavnen, mens Dragør har bevaret sit åbne land og har en afgrænset byudvikling.

I forbindelse med den seneste kommunalreform i 2007 skete der i hele Danmark en sammenlægning af kommuner. Måske har netop de klare fysiske landskabstræk sammen med det historiske bymiljø i Dragør sammen med en følelse af fællesskab og stærk stedsånd og identitet været særlig medvirkende til, at Dragørs befolkning valgte at forblive en selvstændig kommune, ligesom nabokommunen Tårnby.

Turisme

Turismen har lige fra slutningen af 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 1907. Det var også disse "fremmede, der i foreningen "Dragørs Fremme" der virkede fra 1887 til 1944, og fremførte og fik gennemført ideer til fremme af velstand og kultur i Dragør.

Gæster har – trods kontrasten – altid været velkomne og med til at holde byens omsætning i gang. Især 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 færgerne Dragør-Limhamn fra 1960 til 1999 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 sverigesfærgens ophør, og i de senere år, 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. Familie- og

kulturturisme er positiv, blot den ikke udvikler sig for voldsomt og får et præg af tivoli med massiv indslag af forlystelses- og turistbutiksvirksomhed (disneyfication). 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 kommuner nær en storby, 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 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. 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 arrangementer, "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 reovering, som mange steder bliver betragtet som irriterende restriktioner eller snærende bånd for borgeren. I Dragør er sådanne regler alment accepteret og betragtes som en håndsrekning 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 reoveringer, som oftest også tjener et bevaringsformål. Lignende penge til vedligeholdelse ville aldrig kunne dækkes ved offentlige midler.



FREMTIDIGE UDFORDRINGER

En bevaringsværdig, men moderne by

Dragør har på grund af sin nærhed til storbyen og sine landskabelige og bymæssige kvaliteter ingen problemer med at fastholde huse i den gamle by som helårsboliger. Til trods for, at byen har mere end 300 år på bagen, fungerer den fortsat som en moderne by. Byens intimitet og muligheder tiltrækker også de nye generationer. 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 efterhånden 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 f.eks. at nedbryde vægge for at få større rum og etablere større køkkener m.m. 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 forsvinder eller ændrer karakter og bliver til en ren kulisser. Det kræver, 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 befolknings sammensætningen i Dragør stadig er ganske mangfoldig. Nok kommer mange tilflyttere fra mere indbringende erhverv, men i Dragør bor der stadig mange af byens oprindelige beboere, ligesom også tilflyttere fra mindre indbringende erhverv flytter til byen. Dette skyldes, at mange af byens huse – trods høje ejendomsvurderinger – er så små, at de på den ene side ikke altid er tiltrækkende for

mere velstående familier, og på den anden side er økonomisk overkommelige for oprindelige beboere at blive i og for enlige og små familier at flytte til. Det spiller også ind på befolkningssammensætningen, at man skal acceptere at bo meget tæt på sine naboer, og at hensynet til det samlede kulturmiljø kan begrænse mulighederne for at foretage radikale luksusprægede 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, pakhus, lodsmuseum, beghus, karantænestation og tolderbolig) er alle meget bevaringsværdige og fredede. Havnen er med disse kvaliteter således nok det mest yndede område både for lokalbefolkningen 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 nettørringspladser ligger umiddelbart ved siden af det gamle fiskerihavnsbassin.

Længere ude mod sundet ligger arealer fra den nyere færgehavn, hvor mange lystfartøjer i dag opbevares om vinteren, og hvor byen har sit største parkeringsareal, som er særlig vigtigt for byens gæster og turistbusser. Herudover ligger der nogle bygninger af træ fra færgetiden, som ikke er bevaringsværdige.

Der er af kommunen fastlagt planer for erhvervsmæssig udvikling af både færgehavnsområdet og en del af den gamle havn. Kommunalbestyrelsen har besluttet, at der ikke skal bygges boliger på havnen, ligesom man har gjort i mange andre danske byer. I stedet ønsker man også fremover at anvende havneområdet til overvejende havnerelaterede erhverv, som kan bidrage til at fastholde havnen som et levende maritimt miljø. 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 fiskernes skure, 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 maritime formål. Dragør Havn har særlige forudsætninger for at kunne opfylde dette. Dels betyder udviklingen på hele Amager, at der er en stigende efterspørgsel på havnepladser, ligesom mange uden for Dragør søger om optagelse i Dragørs mange maritimt orienterede klubber, sejl-, motor-, ro- og kajakklubber mv. Dels efterspørger den stærkt stigende turisme flere pladser til lystbåde og maritime aktiviteter og dels servicevirksomheder knyttet til havnen, f.eks. restaurationer og cafeer. Endelig har nedlæggelsen af mange såkaldte reparationsværfter i andre byer betydet, at et værft i Dragør har potentiale til at have et af de nødvendige reparationsværfter i hovedstadsområdet.

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 en oplagt mulighed, at udvikle Dragør som både havn for lystbåde og som træskibshavn for gamle sejlskibe og derved gøre miljøet endnu mere attraktivt at opleve.

Øget rekreation og turisme

Turismen har været kendt i Dragør siden det 20. århundredes begyndelse med de mange landliggere og udflygtsturister 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 en stærkt stigende kulturturisme er antallet af turister i byen vokset betydeligt de senere år. Dragør er da også udpeget som turistmål af Kulturstyrelsen, Naturstyrelsen samt turistorganisationen VisitDenmark, hvilket har givet byen turistmærket *Det Brune Johanneskors* som national seværdighed. Men samtidig er det et mål for Dragør med sin kulturarvs 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 udelukkende 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 tursejlad 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 Naturpark Amager, der strækker sig fra den gamle by langs kysten til skoven i Kongelunden og ud til det store inddæmmede, naturprægede areal på Vestamager, der som en grøn kile når næsten helt ind til Københavns centrum.

Udfordringen i forhold til rekreation og turisme i Dragør er dels 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 plan for byudvikling og trafikbetjening, som er fastlagt i et landsplandirektiv af staten.

Dragør er og bliver en attraktiv boligby. Den væsentligste erhvervsmæssige udviklingsmulighed ligger mest oplagt i øget turisme og i lokal erhvervsudvikling. Langt hovedparten af Dragørs befolkning vil fortsat – og formentlig i øget omfang – have sin daglige arbejdsgang i København og i lufthavnen. Dragør har derfor stor interesse i udviklingen af arbejdspladser i hele hovedstadsområdet, herunder i at lufthavnen er velfungerende og klarer sig godt, så det store udbud af arbejdspladser fastholdes. Og Dragør har tilsvarende stor interesse i, at trafikforholdene til og fra Dragør forbedres, så transport til København ikke føles som en barriere for Dragør som bosætningskommune og rekreations- og turistmæssig 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 eventuelle oversvømmelser.

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

FORVALTNING AF KULTURARVEN

UNESCOS kriterier for kulturarv

Forvaltningen af Dragør gamle by og havn som kulturarv må grundlæggende tage udgangspunkt i at opfylde de kriterier, som UNESCO lægger til grund for en evt. udpegning. Begrundelsen for at Dragør er verdensarv kan kort beskrives således:

Dragør er en enestående velbevaret og unik civil nordeuropæisk søfartsby. I ingen andre byer i Europa findes en tilsvarende byplan, bebyggelse og havn. De fleste af byens 350 ejendomme er bygget som længehuse med forskellig størrelse i karréer med 2 til 5 husrækker. Byen er anlagt oven på rester af middelalderens sildemarked, handelsboder og veje. Byens egenart, autenticitet, byggeskik og arkitektoniske helhed er skabt i perioden fra før 1700-tallet til og med 1800-tallet på et smalt afgrænset og udefra bestemt areal. Byens byplan og arkitektur er et sjældent fysisk udtryk for et oprindeligt socialt og økonomiske fællesskab og kan den dag i dag opfylde menneskelige behov for både individuel udfoldelse og social interaktion.

Der kan på denne baggrund argumenteres for, at Dragør opfylder flere af de kriterier, der gælder for UNESCOs vurdering af et områdes enestående værdi, herunder:

- ii) Området skal vise et vigtigt samspil mellem menneskelige værdier, i en periode eller inden for et kulturelt område i verden, i forbindelse med udviklingen i arkitektur eller teknologi, monumental kunst, byplanlægning eller landskabsudformning.
- iii) Området skal være et enestående eller i det mindste exceptionelt vidnesbyrd om en kulturel tradition eller civilisation, som er levende eller forsvundet.
- iv) Området skal være et særligt eksempel på en bestemt type bygning, arkitektonisk eller teknologisk samhörighed eller et landskab, som illustrerer et eller flere betydningsfulde stadier i menneskets historie.
- v) Området skal være et særligt eksempel på traditionelle menneskelige bosættelser, eller menneskers udnyttelse af jord eller hav, som er repræsentativ for en eller flere kulturer, eller menneskers samspil med miljøet, hvor dette er sårbart som følge af uigenkaldelige forandringer.

Endvidere forudsætter UNESCO, at et udpeget kulturarvsområde under alle omstændigheder opfylder kriterier om henholdsvis autenticitet og integritet:

Autenticitet (authenticity) vil blandt andet sige, at kulturarvens værdi skal være veldokumenteret og have bevaret sine oprindelige fysiske og evt. immaterielle træk (attributes).

Integritet (integrity) vil blandt andet sige, at kulturarven skal være helstøbt, intakt og i god tilstand og ikke mangle væsentlige elementer og dele eller have været udsat for ødelæggende indgreb.

Forvaltning af kulturarven og borgerne

Udpegning af et område som kulturel verdensarv har kun mening, hvis det efterfølgende forvaltes på en måde, som sikrer, at området beskyttes og vedligeholdes, så der stadig er noget enestående at opleve og studere. En ansøgning om UNESCO status skal derfor ledsages en forvaltningsplan med en værktøjskasse, der indeholder de redskaber, der er nødvendige for at bevare og beskytte kulturværdierne. Lovgivning og planlægning er væsentlige

redskaber. For at følge kulturarvens udvikling og bevaringstilstand løbende må forvaltningsplanen vurderes og evt. revideres hvert 4. år i sammenhæng med kommuneplanen.

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 imidlertid afgørende for det fortsatte engagement, at kommunen går forrest, stimulerer og vejleder. Det har været tradition i mange år, at kommunens politikere og administration støtter op om borgerne og deres foreninger, når bevaring af byens kulturmiljø er på dagsordenen.

Der er således en række lokale foreninger med interesse i bevaring: Dragør Museumsforeninger, Danmarks Lodsmuseumsforening, Dragør Borgerforening, Beboerforeningen for Dragør Gamle By, Havnens Brugerråd, Havnens Erhvervsudvalg samt Dragør Turistråd og Dragør Erhverv. Disse foreninger gør en uvurderlig bevaringsindsats. Beboerforeningen erstatter en traditionel grundejerforening i den gamle by og er tillige en bevaringsforening. Gadelaugget for Kongevejen, der repræsenterer butikker, caféer og restauranter mv., gør et stort arbejde for at skabe et attraktivt gademiljø, der er tilpasset den bevaringsværdige by. Andre foreninger kunne nævnes, herunder foreninger i forbindelse med særlige arrangementer – Sildens dag, fastelavn, Jul i Dragør, Rotary arrangementer mv. Langt det meste af foreningsarbejdet udføres af frivillig arbejdskraft.

Dragør kommune ville aldrig selv kunne overtage dette frivillige arbejde – endsige kunne betale for det. Og kommunalbestyrelsen har vedtaget en frivillighedspolitik, hvor man fra det offentliges side støtter op om foreningerne, herunder deres arbejde med bevaring.

Det er for både foreningerne og Dragør Kommune et afgørende succeskriterium, at samarbejde omkring de forskellige aktiviteter, der har et bevaringssigte, betragtes som en kvalitetssikring, og 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 tilslutning i Dragør. En visionær politik og planlægning for bevaring af byens kulturarv er således et centralt samlingspunkt for alle borgere og element i skabelsen af kommunens identitet.

Statslig lovgivning og administration

Den danske statslige lovgivning er grundlaget for de offentlige myndigheder, som har afgørende indflydelse på bevaringsarbejdet, dvs. staten selv og kommunerne. Staten er den afgørende myndighed i forbindelse med bygningsfredninger og fredning af landskaber og natur. Dragør gamle by og havn rummer landets største koncentration af fredede ejendomme, i alt 75 fredede bygninger, samt også en omfattende naturfredning af kommunens kyststrækninger med værdifuld natur, der strækker sig helt tæt ind til den gamle by og havn.

Staten har endvidere udpeget Dragør som national turistseværdighed med tildeling af skiltning med "Det Brune Johanneskors". Det er altafgørende, at den danske stat, gennem Slots- og Kulturstyrelsen, vil bakke op om Dragørs intentioner om at komme på listen over verdens kulturarv.

Aktuelt foretager staten en såkaldt fredningsgennemgang, hvor alle Danmarks fredede bygninger vurderes. Her er grundlaget, at en fredning alene vedrører det enkelte hus og ikke dets eventuelle sammenhæng i en helhed. Det overvejes p.t., om dette vil medføre en svækkelse af Dragørs kulturmiljø, som netop udgør en helhed. Mange af byens bygninger er netop fredede, fordi de indgår i det samlede, karakteristiske bymiljø eller et helt gadebillede. I

flere andre europæiske lande er sådanne værdifulde helhedsprægede bymiljøer ofte fredet nationalt og således stærkere beskyttet end i Danmark.

Staten har kompetencen til at godkende ændringer og indgreb i Dragørs bygnings- og naturfredninger og har tilsyn med såvel de fredede bygninger som naturområder. Kommunen bistår med pleje af naturfredede arealer, mens vedligeholdelsen af fredede bygninger påhviler de private ejere.

Kommunal planlægning og administration

Administrationen af det samlede kulturmiljø i Dragør påhviler først og fremmest Dragør Kommune. Det skyldes, at den gamle bys bebyggelse i sin helhed er bevaringsværdig, mens kun en begrænset del af ejendommene er bygningsfredet og dermed nationalt beskyttet. Byens helhed kan således kun sikres bevaret gennem kommunens egen kommune- og lokalplanlægning, og nærværende forvaltningsplan lægger da også vægt på denne planlægning som et centralt redskab, der kan sikre byens kulturværdier.

Dragør gamle by og havn er i den overordnede kommuneplanlægning udpeget som kulturhistorisk interesseområde, et samlet kulturmiljø med den begrundelse, at området meget autentisk afspejler tidligere kultur og levevis i sejlskibsperioden i 1700- og 1800-tallet.

Den overordnede kommuneplan, der gælder for hele kommunen, indeholder specielle retningslinjer for bevaring af udvalgte områder, herunder Dragør gamle by og havn. Med hjemmel i planloven er der udarbejdet en bevarende lokalplan for den tætte gamle bydel, samt en lokalplan for havnen, der også tager hensyn til de bevaringsværdige træk i bystrukturen. De to lokalplaner dækker tilsammen kerneområdet i ansøgningen til UNESCO.

Planen fastsætter således bestemmelser for bygningernes udseende, f.eks. højde, sokkel og facader, tage, vinduer og døre samt skorstene mv. Planen indeholder også visse bestemmelser for materialevalg og farver, hvor dette har en bevaringsmæssig betydning. Både kommuneplanens retningslinjer og den bevarende lokalplan for den gamle bydel indgår i kommunens administration, især i forbindelse med den konkrete byggesagsbehandling. Både kommuneplan og bevarende lokalplan er bindende for kommunen og dens forvaltning, som har pligt til at handle i overensstemmelse hermed. Kun lokalplanen har direkte bindende virkning for de enkelte ejendomme og grundejere.

Der foreligger også specielle kommuneplanretningslinjer og en lokalplan for udvikling af Dragør Havn, som udgør grundlaget for efterfølgende administration. Gennem disse planer er det således sikret, at både den ældre og nye del af havnen fastholdes til overvejende maritim anvendelse. Og det forudsættes, at såvel størrelse som udformning af evt. fremtidigt byggeri i øvrigt respekterer den nuværende karakter af den bevaringsværdige bebyggelse og kystlandskabet.

Kommunen har kompetencen til at fastlægge retningslinjer for bevaring af den gamle by og havn som en helhed i kommune- og lokalplanlægningen. Desuden kan kommunen evt. støtte bevaring og realisering af Dragør som verdens kulturarv med andre midler, f.eks. teknisk og økonomisk.

Fremtidig forvaltning

Forvaltningsplanen skal være et redskab, der effektivt beskytter kulturarven for nuværende og fremtidige generationer. Planen beskriver organisering og opgaver for den fremtidige forvaltning, overvågning og formidling af Dragør som kulturarv.

Kerneområde og bufferzone

Der skelnes mellem kulturarvens kerneområde og en omgivende bufferzone udenom, der kan have betydning for oplevelsen af byens og havnens bevaringsværdige træk.

Kerneområdet er Dragør gamle by og den gamle del af havnen, dvs. det egentlige område med bevaringsværdig bebyggelse og anlæg, der udpeges af UNESCO som verdensarv. De eksisterende lokalplaner forudsættes fastholdt og kan udnyttes, som de er fastlagt. UNESCOs-udpegning medfører ikke et forbud mod ny bebyggelse og ændringer. Hvis der skal ske væsentlige ændringer, vurderes det i hvert enkelt tilfælde af UNESCO, om ændringerne vil forringe kulturarvens værdi. Hvis der er tale om voldsomme og ødelæggende indgreb, kan området miste sin status som verdensarv. Dette er dog kun sket i ganske sjældne tilfælde, hvor selve grundlaget for UNESCOs udpegning er smuldret.

UNESCO foretager ingen kontrol eller sagsbehandling af forslag til ændringer af fredninger eller planer, som berører området, der er udpeget som verdens kulturarv. Ændringer kan som hidtil gennemføres af henholdsvis staten og kommunen. Men UNESCO følger med i, hvordan verdens kulturarvssteder udvikler sig ved hjælp af en udpeget lokal kontaktperson (se sitemanager nedenfor), der med visse mellemrum afreporterer til UNESCO. Denne funktion kan f.eks. varetages af det lokale museum.

Bufferzonen er de områder, der grænser op til kerneområdet samt områder, hvor der er en værdifuld udsigt til kerneområdet. Disse områder omfatter hovedsageligt villakvartererne syd, vest og nord for den gamle by, og her kan større ændringer i visse tilfælde påvirke oplevelsen af hele det gamle miljø. Områderne er i dag generelt omfattet af lokalplaner eller byplanvedtægter, der fastholder lav bebyggelse og områdernes præg af villakvarterer. Bufferzonen tager sigte på at undgå skæmmende og høje bygninger og anlæg, som forstyrrer oplevelsen af kulturarven. Bufferzonen afgrænses nærmere af Dragør Kommune i samarbejde med UNESCO.

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. UNESCO har ved udpegningen af andre lokaliteter i Danmark som verdens kulturarv accepteret, at lokalplanlægning kan være tilstrækkelig sikring af kulturarven.

Dragør Kommune har som plan- og byggemyndighed mulighed for, i samarbejde med relevante foreninger og borgere, at støtte en bevaring og beskyttelse af en evt. UNESCO-udpeget kulturarv gennem sin planlægning og administration af kerneområde og bufferzone, herunder ved fremtidige ændringer af områdernes nuværende karakter.

Bevaringsnævn/-fond

Som noget særligt for Dragør har der siden 1934 eksisteret et offentligt nedsat nævn, nu 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, som har betydning for det bevaringsværdige bymiljø. Både Dragør Bevaringsnævn og Bevaringsfonden vil fortsat spille en aktiv rolle i bevaringsarbejdet.

Borgerinddragelse

Som tidligere nævnt nyder bevaring af den gamle by og havn stor opbakning blandt borgerne og deres foreninger. Det vil også være særdeles vigtigt, at en evt. UNESCO udpegning får en bred forankring i den lokale befolkning. De fleste vil forhåbentlig være stolte, hvis deres by får status af verdensarv, og den lokale identitet vil blive styrket. Kommunen kan bidrage til forankringen ved at inddrage borgere, virksomheder og foreninger i bevaringssspørgsmål i videst muligt omfang.

Formidling af kulturarven

Dragør Kommune har hidtil været meget kompetent og parat til, i samarbejde med relevante foreninger, at formidle bevaringsværdierne samt give anvisninger og yde hjælp til den enkelte borger i byggesager om bevaringsværdige huse – også ud over de formelle krav i kommune- og lokalplaner. Formidlingsarbejdet er helt afgørende, da den vigtigste sikring af de bevaringsværdige bygninger og ejendomme er grundejerne og beboerne selv.

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 Dragørs gamle del, og som netop med sin beliggenhed og sit kulturmiljø har særlige forudsætninger for at formidle sejlskibstiden.

Det er, ved hjælp af et samarbejde mellem Dragør Kommune og byens museer og Dragør Turistråd, oplagt at koordinere en formidlingsindsats og etablere en slags besøgscenter for byen og kommunen, som blandt andet kan præsentere Dragør som verdens kulturarv. Det vil være naturligt, at formidlingsfunktionen/besøgscenter placeres centralt i forhold til havnens maritime miljø og selve kulturarvsområdet. Imidlertid stiller UNESCO ikke konkrete krav til formidlingen. Der er således flere muligheder for at tilrettelægge en formidlingsfunktion, så den passer til kommunen og den lokale økonomi og organisation.

Ved evt. vurdering og udpegning af Dragør gamle by og havn som en helhed, der udgør en enestående verdens kulturarv, vil UNESCO selvsagt lægge vægt på, at kommunen medvirker til og støtter formidlingen af bevaringsværdierne.

Sitemanager

UNESCO har behov for at have en god kontakt til de lokaliteter, der er udpeget som verdensarv. Mange steder er der derfor udpeget en kontaktperson (sitemanager), der dels kan overvåge og rapportere om udvikling og tilstand for kulturarven, dels kan koordinere initiativer og forskellige interesser, der måtte berøre kerneområdets bevaringsværdier og dels har kompetence med hensyn til formidling. Disse opgaver vil formentlig kunne løses ved et samarbejde med Museum Amager.

Turisme

Der kan forudses en øget turisme efter en Europa Nostra og UNESCO-udmærkelse. I Dragør er man meget bevidst om, at uhæmmet turisme på længere sigt kan ødelægge grundlaget for turisme i Dragør. UNESCO lægger også afgørende vægt på, at turisme ikke må ødelægge de områder, der er udpeget som verdens kulturarv. Dragør må som by grundlæggende være interesseret i øget turisme, fordi den er med til at holde liv i byen og skaber indtægter, der samlet set kommer hele byen til gavn. Men attraktionsværdien på længere sigt er og bliver det autentiske helstøbte, historiske miljø.

Målet må være at tiltrække "den gode turisme", dvs. den turisme, som Dragørs lokale befolkning kan leve med og af uden væsentlige gener. Det kræver formulering af en bevidst turiststrategi for, hvilke former for turisme man ønsker. Kommunen kan bruge sin kompetence med omtanke og nøje planlægge placering, omfang og arealanvendelse mv. for nye virksomheder, så de indpasses harmonisk og ikke skæmmer bybilledet. Butikker, caféer, restauranter og andre virksomheder må indrette sig på det bevaringsværdige bymiljøets betingelser og blandt andet undgå grim skiltning. Og borgerne må selvfølgelig også selv vise hensyn til miljøet.

Det er afgørende, at Dragør Kommune i samarbejde med virksomheder, foreninger og borgere formulerer og udvikler en strategi for "den gode turisme i Dragør".

Alt foranstående beskriver et projekt, hvis realisering hviler på et konstruktivt samarbejde mellem alle de nævnte interessenter og Dragør Kommune.