

Emne: Dragør gamle by og havn - en skipperby fra verdens store sejlskibstid i 1700- og 1800-tallet

(navn på lokaliteten)

Beskrivelse (maks 2 sider):

Dragør gamle by og havn repræsenterer en ydmyg del af verdens kulturarv fra de store sejlskibes tid i 1700- og 1800-tallet. Dragør afspejler den søfartsnation, som Danmark var i denne periode. I det følgende beskrives de særlige træk, der karakteriserer Dragørs kulturarv (i øvrigt henvises til Bilag 1, prospektet "Dragør gamle by og havn – en skipperby fra verdens store sejlskibstid i 1700- og 1800-tallet").

Dragør gamle by og havn ligger ca. 12 km syd for København i et helt fladt kystlandskab af strandenge lige ud til Øresund. Dragør har altid været tæt knyttet til Danmarks hovedstad, København. Sådant var det allerede i middelalderen, hvor Dragør som "kongens leje" var et af de største markeder i Europa, besøgt af handelsfolk fra især tyske og nederlandske hansestæder. I 1500-tallet skete der på den danske konges initiativ en indvandring af hollandske bønder til den nærliggende landsby Store Magleby. Den hollandske indvandring kom afgørende til at præge udviklingen af Dragør som søfartsby. Hollænderne var fortrolige med sejlads fra hjemlandet, og de blev skibsredere og kom til at eje en stor del af Dragørs sejlskibsflåde. Et voksende befolkningsoverskud i det fremgangsrige bondesamfund bevirkede tillige, at mange fra Store Magleby efterhånden bosatte sig i Dragør og blev søfolk.

Under sejlskibstiden i 1700- og 1800-tallet var Dragør havn en slags satellit til Københavns havn, og skibe fra Dragør sejlede både i Danmark og Østersøen samt til fjerne destinationer, herunder til De vestindiske Øer. I midten af 1700-tallet var Dragør Danmarks næststørste havn efter København, målt i skibstonnage.

Øresund, der forbinder Østersøen og Nordsøen/verdenshavene, har altid været et af verdens mest besejlede stræder. Byens omgivende kystlandskab præges stadig i høj grad udefra set af vandrette linjer, havet, en fri horisont og stor himmel – et særpræget landskab i forhold til det meste af Europa. Til trods for nærheden til storbyen København er den gamle by og havn forblevet bevaret intakt, relativt upåvirket af storbyens voldsomme byudvikling og store trafik anlæg.

Kerneområdet omfattende Dragør gamle by og havn har i dag stadig et maritimt præg i kraft af sin beliggenhed og havnerelaterede funktioner. Men den gamle søfartskultur er forsvundet, og husene i den tætte bykerne er transformeret til moderne boliganvendelse uden at ødelægge den oprindelige byplan og arkitektur. De markante enkeltliggende bygninger på havnen (lodsstation, et mindre pakhuis og karantænestation mm.) bærer stadig præg af byens tidligere søfarts-, lodseri- og bjergningsvirksomhed. Bygningerne er nu transformeret til nye maritime formål såsom søfartsmuseer og søsportsklubber.

Den tætte gamle bydel har en klar byplan med et tæt og regelret gade-, ejendoms- og bebyggelsesmønster.

Hovedparten af gaderne og husene er orienteret øst-vest, men bebyggelsen gennemskæres vinkelret af stræder nord-syd. Dette regelmæssige mønster udgør byens gamle tydelige byplanprincip. Husene er såkaldte længehuse og kan betegnes som en slags tidlige rækkehuse opført af individuelle bygherrer men bygget tæt sammen i rækker. Byplanen og bebyggelsesmønstret betyder, at bybilledet typisk er lange husfacader langs gaderne, mens stræderne præges af husgavle. Hovedparten af husene er grundmurede og gulkalkede eller -malede, med tjæret sokkel og tag af røde tegl. En del huse har dog stråtag, som har været den oprindelige tagbeklædning før 1700-tallet. En fælles byggeskik præger tydeligt husenes udformning.

Byplanen i den tætte gamle bydel er overalt karakteriseret ved snævre gader og små pladser med brostensbelægning. De små afstande mellem husene og deres lave højde i 1 1/2 etage skaber menneskelige dimensioner og en intim atmosfære i gade- og byrum. Tætheden betyder, at man kan opleve både fællesskab i det offentlige rum og samtidig privathed i beboernes egne små gårde og haver.

Den gamle havn er helt anderledes. Havnen har stadig en overvejende åben og ubebygget

karakter. Havnen er bevaret som et kommunalt ejet areal til forskellige havnefunktioner, men offentligt tilgængeligt for hele befolkningen. De oprindelige relativt små havnebassiner er ikke blevet ændret. På havnen er der enkeltstående gamle havnebygninger, opført i gammel byggeskik som forposter for den tætte by.

Den gamle bebyggelse i bykernen og på havnen rummer 350 ejendomme, der er omfattet af en såkaldt bevarende lokalplan, der regulerer alle bygningsændringer. 75 af disse ejendomme er omfattet af national bygningsfredning. En del af havnens områder er omfattet af en lokalplan, som fastlægger en havnerelateret erhvervsanvendelse og bevaring af havnens værdifulde historiske træk.

Bufferzonen rundt om den gamle by og havn omfatter mod øst en tidligere færgehavn anlagt i 1960'erne, hvor der er mulighed for at opføre havnerelateret erhvervsbebyggelse. Desuden omfatter bufferzonen en stor åben grønning foran en lystbådehavn samt længere mod syd en kyst med naturlige strandenge. Alle disse områder opretholder et frit udkig mod sundet fra den gamle by. Engarealerne er nationalt naturfredet og kan ikke bebygges. Sydøst for den gamle by ligger et tidligere søfort opført i 1910, der er fredet som fortidsminde.

Den bebyggede del af bufferzonen, som omkranser den gamle by på landsiden mod syd, vest og nord, består altovervejende af ældre villabebyggelse. Villaejendommene er omfattet af ældre byplaner, som fastholder områdernes karakter af åben lav villabebyggelse. Byplanerne sikrer, at der ikke opføres dominerende eller skæmmende nybyggeri. Inden for bufferzonen ligger også byens kirke og skole.

Begrundelse (maks 2 sider):

Dragør gamle by og havn giver et autentisk billede af den tidsperiode, hvor sejlskibstrafik for alvor kom til at binde verden sammen. Byen og havnen udgør en enestående kulturarv i kraft af sin særegne byplan og arkitektur skabt af en maritim kultur i 1700- og 1800-tallet. Kulturarven understøttes af en tydelig sammenhæng med det nærtliggende landskab af engarealer, som oprindeligt har fungeret som byens ressourceflade ved anvendelse til græsning af husdyr og blegning af lærred.

Værdien af kulturarven i Dragør er koncentreret om 2 af UNESCOs kategorier: (ii) Betydningsfuld udveksling af menneskelige værdier inden for en tidsperiode eller et kulturområde i arkitektur og byplanlægning, dvs. i Dragør sejlskibsfartens kultur og organisering afspejlet i byplan og arkitektur, samt (iii) Et unikt eller exceptionelt vidnesbyrd om en kulturel tradition eller civilisation, som er levende eller forsvundet, dvs. i Dragør den enestående byplan og byggeskik, som vidner om tidligere søfartskultur, og som ikke har kunnet påvises andre steder. Der er dog også træk i byen, som kan siges at illustrere et betydningsfuldt arkitektonisk anlæg og stadie i menneskets historie (iv), samt traditionel menneskelig bosætning, der repræsenterer en kultur og menneskelig interaktion med omgivelserne (v).

Dragør gamle by og havn fremviser en enestående udveksling mellem maritim virksomhed og udviklingen af bygningskultur, byplanlægning og arkitektur. Den tætte bydel, hvor byens søfolk boede, er regelret og velorganiseret, svarende til den disciplin og klare arbejdsdeling, der var nødvendig om bord på et sejlskib. Alt afhang af, at hver mand havde sin funktion og deltog i et tæt fælles samarbejde. Kaptajner, styrmænd, matroser og deres familier boede ligesom på sejlskibene tæt sammen i byen i næsten ens huse. Havnen var et åbent ubebygget arbejdsareal, som alle var fælles om at bruge. Fællesskabet på havet og i byen var rationelt betinget af nødvendighed. Det er betegnende, at bygningerne på havnen var byens fælles eje, og at indtægterne fra den fælles søfarts- og havnevirkosomhed blandt andet gik til byens fælles kasse, fattig- og skolevæsen.

Den tætte by afspejler fysisk en stor samhørighed og egalitet ligesom på sejlskibene. Der var nok en vis social differentiering, idet kaptajner og skipperne kunne bo i såkaldte "skipperhuse", der var lidt højere (2 ½ etage). Men disse mere velstillede søfolk boede dog ofte også i de normale lavere længehuse (1 ½ etage). Under alle omstændigheder levede de ikke fysisk adskilt fra de almindelige jævne søfolk.

Den tætte gamle by er bevaret intakt op til i dag, især fordi husene hele tiden har været beboet og ikke stået tomme eller er forfaldet. Ligesom sejlskibene hyppigt måtte gås efter og klargøres, er husene også løbende blevet holdt i god stand. Byens bevaring er efter sejlskibstiden blevet sikret

ved en stor indsats gennem de sidste 100 år, først og fremmest fra beboerne, men bakket op af kommunalbestyrelse og forvaltning. Denne bevaringstradition kan betegnes som Dragørs immaterielle kulturarv.

Dragørs regelrette byplan er enestående særegen. Det har ikke været muligt at finde noget tilsvarende selvgroet bymønster ved sammenligning med andre kystbyer. Der kendes ikke nogen samlet plan for byen fastlagt af en overordnet myndighed eller kongen, der kan forklare byens regelmæssige mønster. Men bebyggelsen, som den ses i dag, viser tydeligt, at man har bygget efter et fælles byplanprincip og en fælles byggeskik. Måske er mønstret af gader, matrikler og huse reminiscenser af organiseringen af middelalderens markedsplads i fed og grundstykker. Dette er dog ikke klart bevist.

En forklaring på den gamle bys høje bebyggelsestæthed er dog også, at byen kun havde et begrænset areal at vokse på. De omkringliggende jorder var ejet af de hollandske bønder i Store Magleby, som ikke ønskede at afgive noget af deres værdifulde dyrkningsareal.

Dragørs arkitektur er ydmyg, enkel og funktionel som formen og indretningen på et sejlskib. Husenes sokler behandles med tjære, ligesom skibenes bund og skrog blev tjæret for at undgå, at vand og fugt trænger ind. De mange udhuse, stakitter, plankeværker og profilerede døre mm. vidner om den håndværksfærdighed, som var nødvendig for at indrette og holde skibene, og som er smittet af på husene.

Arkitekturen er bestemt af en lokal byggeskik i 1700- og 1800-tallet. Husene er anonym arkitektur skabt af ukendte lokale håndværkere. En undtagelse er dog de få mere "monumentale" bygninger tegnet en lokal bygmester og arkitekt, Johan Henrich Blichmann (1739-1815). Den fælles byggeskik benyttede få enkle materialer og en traditionel byggeteknik. Denne håndværkstradition er opretholdt til i dag og indarbejdet som illustrative anvisninger i den bevarende lokalplan, som regulerer alt byggeri i den gamle by.

Byens arkitektur er karakteriseret ved stor egalitet og helhedspræg i ydre fremtoning, hvad angår husform, materialer og farve. Men det stærke fælles præg levner også rum for privathed og individuel udfoldelse i form af små haver, gårde og bygningsdetaljer. Fordi helhedspræget er så stærkt, kan det tåle disse mindre afvigelser. Ja nye detaljer kan skabe variation i og berige helheden. Husene er altid blevet løbende vedligeholdt og fornyet af de private ejere på en måde, som har bevaret helhedspræget og den lokale byggeskik. Det er baggrunden for, at Dragørs huse i dag fremtræder i god bevaringsstand.

Dragør gamle by og havn udtrykker fysisk på usædvanlig måde et socialt, arbejdsmæssigt og kulturelt fællesskab. Det maritime oprindelige immaterielle tætte fællesskab eksisterer ikke længere. Husene er blevet transformeret fra at være boliger for søfolk til at være boliger for moderne mennesker og havnen til nye men havnerelaterede funktioner, især lystbåde.

Traditionen for bevaring og omsorg for byens huse og miljø er imidlertid opretholdt og fuldt levende blandt beboerne den dag i dag.

Byens bevarede byplan og arkitektur er i dag et sjældent vidnesbyrd om et dybt menneskeligt behov for både helhed og variation, samhørighed og individualitet og overskuelighed og mangfoldighed. Et basalt behov, som er givet unikt form af Dragørs søfolk og deres maritime kultur i sejlskibstiden.

Dragørs kvaliteter med hensyn til byplan og arkitektur som udtryk for et fællesskab og intimt nærmiljø har været og er stadig en stor inspiration for arkitekter og byplanlæggere både i Danmark og udlandet. Det tætte bymiljø, som forener fællesskab og individualitet er blevet et forbillede for talrige såkaldt tæt-lav boligbyggerier, hvor man tilstræber menneskelige dimensioner. Indtil nu synes ingen af disse nyere byggerier dog at have overgået forbilledet.

Dragør gamle by og havn set som kulturarv besidder både enestående integritet og autenticitet. Byens og havnens grundlæggende værdifulde træk udgør i sammenhæng med kystlandskabet en intakt helhed. Den oprindelige udsigt fra byen ud mod havet og fra havet ind mod byen er bevaret. Ingen væsentlige dele af den gamle by og havn mangler eller er blevet ødelagt efter sejlskibstiden. Byen har overlevet en dynamisk samfundsudvikling og opretholdt de oprindelige hovedanvendelser: Beboelse, havnefunktioner og lokal handel og håndværk. Dermed er Dragør blevet bevaret som en levende by.

Den gamle by og havn fremtræder autentisk. Dette kan især dokumenteres ved en bygningsregistrant, "Historiske huse i Dragør" fra 1979 udarbejdet af Nationalmuseet.

Registranten udmærker sig ved både en beskrivelse af de enkelte bygninger og en samlet byhistorisk redegørelse for de værdifulde træk. Vigtig dokumentation er endvidere den bevarende lokalplan, "Lokalplan 25 for Dragør gamle bydel", som Dragør Kommunalbestyrelse vedtog i 1989.



Den første udgave af en bevarende lokalplan blev vedtaget allerede i 1964. Lokalplanen indeholder foruden regler for nybyggeri en instruktiv vejledning i den lokale byggeskik. Autenticiteten afspejler sig på flere måder: I husenes form og design (mange længehuse – få skipperhuse – enkelte større bygninger i klassicistisk stil), i oprindelige materialer (mursten, puds, tegl/stråtag og kampestenssokkel), i fortsættelse af hidtidig anvendelse af husene (henholdsvis beboelse og havnefunktioner), i byggeteknik (opretholdelse af lokal byggeskik), i sceneri (åben beliggenhed og udsigt i kystlandskabet), i immateriel henseende (tradition for bevaring og vedligeholdelse) og i stedsfølelse (intim atmosfære og menneskelig dimension )

Forslag til nomineringskategori og kriterium(er): (sæt kryds)

kultur  natur  Kulturlandskab   
(i)  (ii)  (iii)  (iv)  (v)  (vi)  (vii)  (viii)  (ix)  (x)

Afgrænsning (maks. ½ side samt kortbilag i passende målestok):

Kortbilag i Målforhold ca. 1:9.000, jf. Bilag 2

Kerneområdet, der foreslås optaget på tentativlisten, omfatter den bevaringsværdige bebyggelse i den gamle tætte bydel og på den gamle havns arealer samt den gamle havns bassiner og moler.

Kerneområdet er afgrænset af markante træk: Vandet og enge mod øst, byens tidligere grønning mod vest samt afvigende åben villabebyggelse mod nord og syd.

#### **Kerneområde**

1. Dragørs gamle bydel fra 1700- og 1800-tallet er i kommunens kommuneplan udpeget som både bevaringsområde og kulturmiljø, der fortæller om væsentlige træk af samfundsudviklingen. Den gamle bydel består af tæt-lav bebyggelse, fortrinsvis boliger. 75 ejendomme er bygningsfredet, og alle bydelens 350 ejendomme er omfattet af en bevarende lokalplan.

2. Dragør gamle havn er ligeledes fra 1700- og 1800-tallet og også udpeget som kulturmiljø. Havnen omfatter åbne ubebyggede arealer med få markante fredede bygninger samt lav træ- og skurbebyggelse. Området er omfattet af en lokalplan, der fastlægger overvejende maritim anvendelse med mulighed for indpasning af nye bygninger og skure under hensyntagen til den nuværende bebyggelses- og landskabskarakter, byens profil mm.

#### **Bufferzone**

3. Tidligere færgeshavn fra 1960'erne. Området er ubebygget og 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, der er anlagt i 1960'erne i forbindelse med færgeshavnen ved opfyldning af tidligere vandarealer. Den store, åbne grønne græsslette opretholder den oprindelige, værdifulde frie udsigt fra den gamle by ud over Øresund og fra vandet ind mod byen.

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

6. Kystfort anlagt 1910-1915 som led i Københavns befæstning. Fortet er fredet som fortidsminde og udpeget som kulturmiljø. Fortet er det eneste større element i landskabet, der bryder horisonten mod vandet foran den gamle by, men til gengæld byder på en enestående udsigt over den gamle by, havnen, strandengene og Øresund.

7. De fredede strandenge nærmest den gamle by og havn. Engene indgår i en stor regional *Naturpark Amager*, der strækker sig langs hele Amagers sydkyst og ud til Vestamagers inddæmmede område. Strandengene udgør Dragørs autentiske landskab, som det så ud oprindeligt, da det blev udnyttet til dyrehold og blegning af lærred.

8. De omgivne naboområder: Overvejende villabebyggelse samt kirke, skole, m.m. Villaområderne er omfattet af byplaner, som kun giver mulighed for åben lav boligbebyggelse men ikke for dominerende store eller høje bygninger.

Komparativ analyse (maks. 2 sider):

Formålet med den komparative analyse er at undersøge, om Dragørs gamle by og havn i sammenhæng med det omgivende kystlandskab er af enestående værdi for verden. Det skal sandsynliggøres, at andre lokaliteter ikke repræsenterer samme kvaliteter eller allerede er udpeget af UNESCO. (Jf. Bilag 3)

Analysen tager udgangspunkt i at undersøge en række søfartsbyer fra 1700- og 1800-tallet i Nordeuropa, dvs. den regionale ramme omkring Østersøen og Nordsøen, hvor Dragør er placeret. Analysen indledes med en bred undersøgelse af 20 byer, hvor søfart historisk har spillet en væsentlig rolle:

Dragør (Danmark) – referencelokalitet  
Marstal (Danmark)  
Nordby (Danmark)  
Sønderho (Danmark)  
Thurø by (Danmark)  
Troense (Danmark)  
Brantevik (Sverige)  
Karlskrona (Sverige) – UNESCO verdensarv  
Marstrand (Sverige)  
Skanør-Falsterbo (Sverige)  
Visby (Sverige) – UNESCO verdensarv  
Kristianssand (Norge)  
Risør (Norge)  
Skudesneshavn (Norge)  
Rauma (Finland) – UNESCO verdensarv  
Lübeck (Tyskland) – UNESCO verdensarv  
Stralsund (Tyskland) – UNESCO verdensarv  
Wismar (Tyskland) – UNESCO verdensarv  
Riga (Letland) – UNESCO verdensarv  
Tallinn (Estland) – UNESCO verdensarv  
Culross (Storbritannien / Skotland)

Af disse byer er udvalgt 7 bevaringsværdige byer (Dragør, Marstal, Sønderho, Marstrand, Skudesneshavn, Rauma, Stralsund og Culross), som på grund af størrelse og bebyggelseskala vurderes særligt sammenlignelige med Dragør. De øvrige 13 byer er fravalgt i det videre, især på grund af en mere betydelig bystørrelse i sejlskibstiden, anden primær funktion end maritim anvendelse (f.eks. handelsby, militær befæstning, administrativt center) eller påvirkning fra senere byudvikling.

De 7 byer sammenlignes nærmere med Dragør ud fra en samlet vurdering af nedennævnte parametre:

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

#### **Resumé af analysen for de 7 udvalgte bevaringsværdige byer sammenlignet med Dragør**

Sønderho er ligesom Dragør en såkaldt skipperby, dvs. en by som levede næsten udelukkende af egentlig skibstransport i 1700- og 1800 tallet. Byen havde ingen anlagt havn men fungerede med en naturhavn, som udnyttede tidevandets render. Byen adskiller sig fra Dragør ved en åben og mere organisk struktur, der følger klitlandskabets terræn. Bebyggelsen er spredt og ikke så tæt og regelret som Dragør.

Marstal er ligeledes en skipperby og kan minde om Dragør. Byen er dog mindre helhedspræget og ikke så klart afgrænset på grund af senere byudvikling. Bebyggelsen består af karréer og ikke

lange dobbelte husrækker som i Dragør. Bebyggelsesmønstrer og gadestrukturen er ikke så regelret som i Dragør. Bebyggelsen er mere broget sammensat af forskellige hustyper og derved mindre helhedspræget.

Marstrand by og fæstning ligger på en skærgårdsø, hvis livsgrundlag oprindeligt var fiskeri, handel og søfart. I 1800-tallet blomstrede en turisme op, og byen er i dag et yndet turistmål med sine bevarede træhuse og sin naturhavn, populær for lystsejlere. En del af bebyggelsen er nyere fra 1900-tallet. Byen er organisk følgende klipperne og ikke regelret som i Dragør.

Skudsneshavn er opført ved en naturhavn i skærgården i sejlskibstiden i forbindelse med omfattende sildefiskeri. Bebyggelsen er åben og med fritliggende villaer af træ og pakhuse af træ og følger organisk klippeterrænet. Bystrukturen er derfor mindre regelret og ikke så velafgrænset som i Dragør. Afgrænsningen er i nogen grad påvirket af nyere byudvikling.

Rauma er en gammel bevaringsværdig bydel af træhuse, som tidligere lå ved kysten, men nu har mistet sin oprindelige forbindelse til havet på grund af landhævning og senere byudvikling.

Bebyggelsen omkranser indre gårdhaver. Bymønstrer er mindre regelmæssigt end Dragør og bydelen mindre klart afgrænset. Bydelen er med på UNESCOs liste som et eksempel på nordeuropæisk træhusarkitektur.

Stralsund er i dag en større by med en velbevaret bykerne omgivet af fæstningsværker fra renæssancen. Bebyggelsen i bykernen har større skala end Dragør med gavlvendte huse i flere etager. Byens afgrænsning, struktur og oprindelige funktion er helt forskellig fra Dragør. Bykernen har mistet sin gamle havn på grund af senere byudvikling. Bykernen er med på UNESCOs liste som eksempel på gotisk murstensbyggeri.

Culross er oprindeligt opstået som udskibningssted for eksport af kul og senere salt men er i dag ikke længere en havneby. Bymønstrer følger en kurvet hovedgade langs kysten. Bebyggelsen er delvis fra før 1800-tallet og opført i natursten efter engelsk tradition. Bebyggelsen har et mindre omfang end i Dragør og har en organisk, ikke regelret karakter.

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 egentlig søfartsby med en velbevaret oprindelig by- og havnestruktur fra 1700- og 1800-tallet,
- at byen består af en karakteristisk meget tæt og lav historisk bebyggelse, der fremtræder klart afgrænset i forhold til landskab og omgivende nyere byområder,
- at byens struktur og byplan er helt særegen på grund af et regelret gade-, bebyggelses- og ejendomsmønster, der hverken er organisk, 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 rigdom af detaljer,
- at byens byplan og arkitektur har en fysisk udformning, der i sjælden grad udtrykker et tæt disciplineret menneskeligt fællesskab, ligesom organiseringen ombord på et sejlskib.

Tilkendegivelse af opbakning (maks. ½ side samt bilag (tilsagnsbreve)):

Ansøgningen har stor lokal opbakning – fra både politisk side, fra borgerne og lokale foreninger. Samtidig har den opbakning fra relevante landsdækkende foreninger, museer og fagpersoner.

Navnene på disse fremgår af vedlagte bilag 4.

Det er en enstemmig beslutning i Dragør Kommunalbestyrelse at ansøge Kulturministeren om, at Dragør gamle by og havn kommer på tentativlisten for UNESCO's verdenskulturarv.

Kommunalbestyrelsens beslutning er truffet på baggrund af et forarbejde af en såkaldt UNESCO-arbejdsgruppe i Dragør, bestående af en række fagpersoner i Dragør, som på forskellig måde har kendskab til UNESCO verdenskulturarv. Navnene på medlemmerne af Dragør

Kommunalbestyrelse og på UNESCO arbejdsgruppen fremgår ligeledes af bilag 4.

I forbindelse med UNESCO-arbejdsgruppens arbejde har der været kontakt med mange både lokale og landsdækkende foreninger, museer og enkeltpersoner, der er særligt relevante i

UNESCO-sammenhæng, herunder kontakt med en række af de allerede af UNESCO udpegede danske verdenskulturarvsteder. Den samlede opbakning tæller omkring 70 foreninger og fagpersoner og udgør alle relevante foreninger, museer og fagpersoner. De har været opfordret til at give sin tilslutning til følgende erklæring:



Kontakterne er blevet præsenteret for følgende tekst:

*"Vi støtter ansøgningen om, at Dragør gamle by kommer på tentativlisten for UNESCO's verdenskulturarv. Dragør er med byens og havnens struktur, arkitektur og byggeskik en velbevaret søfartsby fra sejlskibenes storhedstid i 1700- og 1800-tallet. Såvel byen som havnen fremstår autentisk og med integritet, og der er gennem mere end 100 år gennemført et bevaringsarbejde, der er enestående i international sammenhæng. Dragør afspejler således en betydningsfuld epoke i verdenshistorien, og der findes næppe et tilsvarende eksempel andre steder. Det er særligt enestående, at byen med sin regelrette og tætte struktur i byplan og arkitektur stadig udgør en gammel men levende by, hvor skiftende generationer har kunne leve et moderne liv uden at ødelægge de historiske kulturværdier."*

De fleste af kontakterne har valgt at tilkendegive deres opbakning ved at tilslutte sig ovenstående. Nogle har dog valgt at afgive selvstændige tilkendegivelser, hvilket også fremgår af bilag 4.

Organisation (maks. 1 side samt evt. bilag/organisationsdiagram):

Arbejdet med udarbejdelsen af ansøgningen har været organiseret i et tæt samarbejde mellem Dragør Kommune og lokalbefolkningen, repræsenteret ved den tidligere omtalte UNESCO-arbejdsgruppe. Dette samarbejde vil fortsætte, såfremt Dragør gamle by og havn optages på tentativlisten, jf. bilag 5, "Organisationsdiagram".

Ansøgningen støttes af den samlede kommunalbestyrelse og af de repræsenterede partier i kommunalbestyrelsen samt af en række foreninger og enkeltpersoner i Dragør.

Fremadrettet vil der være nedsat en Dragør UNESCO-komité bestående af repræsentanter fra de partierne i Kommunalbestyrelsen, forvaltningen samt UNESCO-arbejdsgruppen, suppleret med repræsentanter fra relevante foreninger, der ikke har været repræsenteret i arbejdsgruppen: Dragør Museumsforening, Dragør Lokalhistoriske Forening, Danmarks Naturfredningsforening, Amager samt Dragør Havn Brugerbestyrelsen. Komitéen ledes af Borgmester Eik Dahl Bidstrup. Dragør UNESCO-komité fungerer i det daglige ved et sekretariat, der består af:

For Dragør Kommune: Direktør Jesper Tangbæk, Erhvervs- og Turistchef Claus Rex samt afdelingsleder på Plan & Teknik-området Jørgen Jensen og fra UNESCO-arbejdsgruppen: arkitekt Axel Bendtsen, arkitekt Jan Engell og middelalderhistoriker Niels-Knud Liebgott. Sekretariatet ledes af Jesper Tangbæk.

Dragør UNESCO-komité varetager ved sekretariatet kontakten til Slots- og kulturstyrelsen samt den løbende kontakt med fagfolk, både i Dragør og udenfor.

Med hensyn til finansiering gør der sig det særlige forhold gældende i Dragør, at selve bevaringsarbejdet først og fremmest varetages af ejerne af de pågældende bevaringsværdige ejendomme. Sådan vil det også være i fremtiden. Enkelte bygninger er kommunalt ejede, hvor udgiften både hidtil og fremover afholdes af Dragør Kommunalbestyrelse. Det gælder også offentligt ejede byrum, gader, stræder og pladser samt grønne og naturfredede arealer.

Mens bevaringsarbejdet således først og fremmest varetages af beboerne selv, er det tradition og fast praksis i Dragør, at kommunen bakker op om bevaringen gennem sin administration, ligesom en række foreninger med interesse for bevaring gør en uvurderlig indsats for både formidling og bevaring.

Ligeledes er der i Dragør udviklet en praksis og tradition for at håndtere turismen, så den ikke ødelægger det kulturhistoriske miljø. I den forbindelse foregår der en betydelig formidling af Dragør, blandt andet via Dragør Turistråd, med museerne, Dragør Lokalarkiv og andre. Det diskuteres og overvejes i kommunen at styrke formidlingen af Dragør blandt andet ved etableringen af et slags velkomst- og formidlingscenter på havnen i tilknytning til de to eksisterende museer og kommunens turistkontor. Museum Amager har p.t. en dialog med relevante fonde om støtte til en sådan plan.

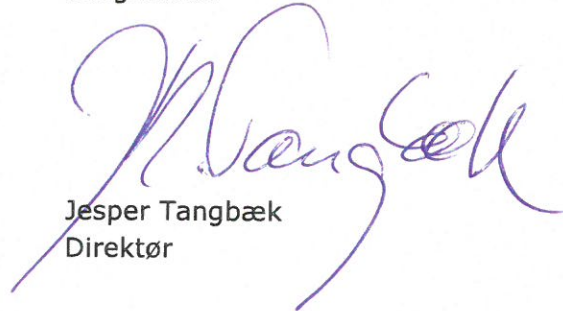
Forslagsstiller

8. marts 2018

dato



Eik Dahl Bidstrup  
Borgmester



Jesper Tangbæk  
Direktør