



Analyse og Værdisætning af HAVNE



Havne og skibe hører uadskilleligt sammen - dog ikke alle steder. Mange steder er havnens funktion som havn for skibe er ophørt. Her kan lystbåde og veteranskibe blive havnens 'maritime redning'.

Søren Vadstrup

Arkitekt m.a.a. Forskningslektor,
Kunstakademiets Arkitektskole
soren.vadstrup@kadk.dk

2017



Analyse- og Værdisætnings-Metoden

Analyse og Værdisætnings-Metoden er en metode til at undersøge, analysere, kende og sammendrage de historiske, tekniske og arkitektoniske egenskaber, styrker og svagheder ved bygninger og deres omgivelser. Metoden kan ydermere anvendes på hele bebyggelser eller byområder og med små justeringer også byrum samt landsbyer, landskaber og enkeltbygninger i det åbne land.

Analyse og Værdisætnings-Metoden indeholder som noget nyt en *værdisætning*, i form af kort opsummering af det behandlede objekts 'bærende' bevaringsværdier, ud fra en forud fastlagt systematik. Værdisætningen bliver derved en vigtig forudsætning for og nøgle til alle indgreb - lige fra den almindelige vedligeholdelse til større ombygninger af og tilføjelser til bygninger, bebyggelser og byrum.

De redskaber, man benytter sig af er arkivundersøgelser samt registreringer og opmålinger på stedet, hvor man benytter iagttagelser ud fra et skema eller en beskrevet systematik, suppleret med fotografering, rumlige skitser med analyser, indtegnning af iagttagelser og oplysninger på kort.

Metode

Formålet med analysen og værdisætningen er at kende og forstå pladsen og byrummet virkelig godt.

Hertil benyttes den beskrevne METODE: En historisk, teknisk og arkitektonisk analyse og værdisætning. Analysen munder ud i en samlet konklusion, den såkaldte værdisætning, der beskriver og vægter de forskellige elementer på pladsen/byrummet i forhold til de bærende bevaringsværdier.

Istandsættelse og ombygning af ældre bygninger samt nybyggeri i bevaringsværdige helheder

Mål	Dette kræver:
1: Kende og forstå huset, bebyggelsen, byområdet byrummet virkelig godt	METODE Historisk, Teknisk og Arkitektonisk Analyse og Værdisætning
2: Anbefalinger og principper for mulige indgreb jf. analysen	RESTAURERINGSHOLDNINGER Reparation, Rekonstruktion Subtraktion, Transformation, Addition
3: Benytte den nyeste dokumenterede og publicerede viden og erfaring	OPDATERET VIDEN Byggeteknisk, æstetisk, arkitektonisk

1: Analyse

En historisk, teknisk og arkitektonisk analyse af bygningen, bebyggelsen eller byrummet – efter et nærmere fastlagt system og i den nævnte rækkefølge. Den historiske analyse har specielt fokus på husets bygningshistorie, dets kulturhistorie og den overordnede, immaterielle baggrund for husets udseende i dag. Herunder bygningens og omgivelsernes *atmosfære og stemning* – bl.a. præget af rummenes materialer, proportioner og farver, bygningens arkitektoniske *ide, filosofi og identitet* samt de *traditioner* og den *viden eller praksis*, der er overleveret fra tidligere tider. For bebyggelser, pladser og landsbyer er analysen yderligere udbygget med de funktionelle og sociale forhold.

2: Værdisætning

Denne består af en konkluderende værdisætning af bygningens, bebyggelsens eller pladsens bærende bevaringsværdier samt ikke mindst det særligt *stedsspecifikke* for bygningen, bebyggelsen eller byrummet.

De bærende bevaringsværdier kan suppleres med udpegning af de elementer, der særligt understøtter bevaringsværdierne og disses sårbarhed overfor ændringer. Herunder også de særlige konstruktioner, byggetekniske eller funktionelle forhold.

3: Anbefalinger

Som en konklusion på værdisætningen munder ud i en opdeling i:

1. Umistelige strukturer, rum og bygningsdele, der bør bevares, vedligeholdes og repareres (reparation)
2. Skæmmende strukturer, rum og bygningsdele, der kan fjernes (subtraktion)
3. Fjernede eller udskiftede strukturer, rum og bygningsdele, der kan rekonstrueres (rekonstruktion)
4. Strukturer, rum og bygningsdele, der kan ombygges og transformeres (transformation)
5. Nye strukturer, rum og bygningsdele, der kan tilføjes (addition)

Analyse og Værdisætning om HAVNE

De første byer i Danmark opstod i 1000-tallet omkring naturhavne, der var yderligere beskyttet mod fjendtlige flådeangreb via lange fjorde f.eks. Roskilde, Hedeby, Odense og Ålborg eller halvøer med varslingsmuligheder som f.eks. Århus, Ribe, Havn (senere København) og Helsingborg. I middelalderen fik disse og en række nye købstæder monopol på handel med varer fra fragtskibe og handel med landbrugsvarer fra oplandets gårde. Ude i landet var det dog stadig muligt at drive fiskeri fra mindre havne, men ikke markedshandel. Nogle havne og havnebyer er også opstået ved færgesteder, og de mest succesrige byer kombinerede samfærdsel/færgeri med en beskyttet beliggenhed og dermed handel.

Allerede i middelalderen, hvor fragtskibene, de såkaldte kogger, bliver større og større og kræver mere vanddybde og bredere farvande, måtte nogle af de ældste byer tage konsekvensen af den meget beskyttede, men besværlige søværts beliggenhed. Hedeby ved Slien blev nedlagt og flyttede til det nærliggende Slesvig. Roskilde måtte anlægge en ladehavn ved Øresundskysten for de sejlene købmænd, en lille naturhavn kaldt købmændenes havn – der snart overhalede Roskilde økonomisk og i status. Også Odenses købmænd og redere måtte anlægge en ladehavn ved Storebælt, ved Kerteminde.

De andre middelalderlige byer som Aarhus, Aalborg, Nyborg, Svendborg osv. lå både beskyttet for flådeangreb og samtidigt ved gode, sejlbare farvande, så de kunne løbende udbygge deres egen havn og vokse videre ud fra denne.

Adskillige danske havnebyer kan derfor føre deres rødder tilbage til vikingetiden og middelalderen, og flere steder, bl.a. i Svendborg, Roskilde, Køge, Kerteminde og Ribe findes der spor den dag i dag efter middelalderhavnen, i Svendborg kaldt 'mudderhullet'. Men da udbygningen af købstædernes havne følger den historiske og politiske udvikling i landet, og ikke mindst skibenes udvikling i større og større tonnager, finder man næsten det samme mønster i de fleste eksisterende havne i dag, nemlig fem historiske havne i havnen. Nogle steder på række, som i Kerteminde og Svendborg, og andre steder klumpet mere eller mindre oven i hinanden. I nogle havne er der kun de to sidste faser repræsenteret, i andre havne er alle fem til stede.

Men med de fem tidligere havnes bygningsmæssige anlæg som pejlemærke, er de ofte ret lette at finde, trods et tilsyneladende kaos.



Vand og havne er attraktive boligområder – noget mange nedlagte havne har måttet sande. Dette nybyggeri evner dog ikke at tilpasse sig det gamle havneområde

Selve analysen

Overordnet analyse

Analysen starter med en kort, overordnet historisk, teknisk og arkitektonisk beskrivelse af den havn, som skal analyseres og værdisættes, så denne ikke ses løsrevet fra sine nære omgivelser.

Historisk analyse

De fleste danske havne har udviklet sig i 5 faser, med 5 historiske havne, der enten ligger på række eller oven i hinanden:

1: Middelalderhavnen (1200 – 1540)

er den oprindelige naturhavn, hvor skibene lå for svaj eller ved lave broer til de mindre joller eller skuder. I dag minder den om de små kystmiljøer i kysternes naturhavne med små skure, bådebroer og slæbested m.m. Selv i nyere havnebyer som Marstal, Ærøskøbing, Frederiksværk, Frederikssund etc., der er anlagt efter 1540, findes der spor efter en langt ældre middelalderhavn, hvis man leder efter.

2: Renæssancens havn (1540 – 1660)

Nogle få byer kan identificere beliggenheden af renæssancens havn, men bortset fra København, hvor Chr. 4.'s pragtfulde flådehavn nu er kastet til som have til Det kgl. Bibliotek, men hvor Kongens Bryghus og Strandgades palæer endnu har vand i nærheden, er der ikke bygninger tilbage noget sted, der kan tidsfæste stedet. Langs Christianshavns kanaler, anlagt som havn i renæssancen, ligger der huse fra barokken og klassicismen.

I de fleste danske havne har renæssancehavnen enten samme placering som middelalderhavnen eller den har en ny placering ved dybere vand



3: Den florissante handels havn (1660 – 1850)

er præget af barokke eller klassicistiske bygninger, typisk den kongelige toldbod, 2-4-etages pakhuse i klassicistisk stil, lavere træpakhuse, et lille kogehus, evt. en smedje og evt. sporene efter et åbent skibsvæft. Den florissante havn rummer ofte et såkaldt svajebassin, et yderbassin, der var helt tomt for andre skibe, så det ankomende sejlskib kunne løbe herind for vinden, svaje op i vinden, stoppe, og lægge sejlene i læ af svajebassinets moler.

I dag findes der kun få svajebassiner tilbage, bl.a. i Hundested, Kerteminde og Assens.

4: *Industrihavnen (1850 – 1950)*

er præget af nye kraftige moler og kajanlæg, endnu større pakhuse i historistisk stil, flotte rederikontorer, måske en såkaldt dampmølle, der malede mel med kraft fra dampmaskiner, et værft, store siloer, gasværk, kuloplag, evt. en færgehavn med jernbanespor og station, m.v.

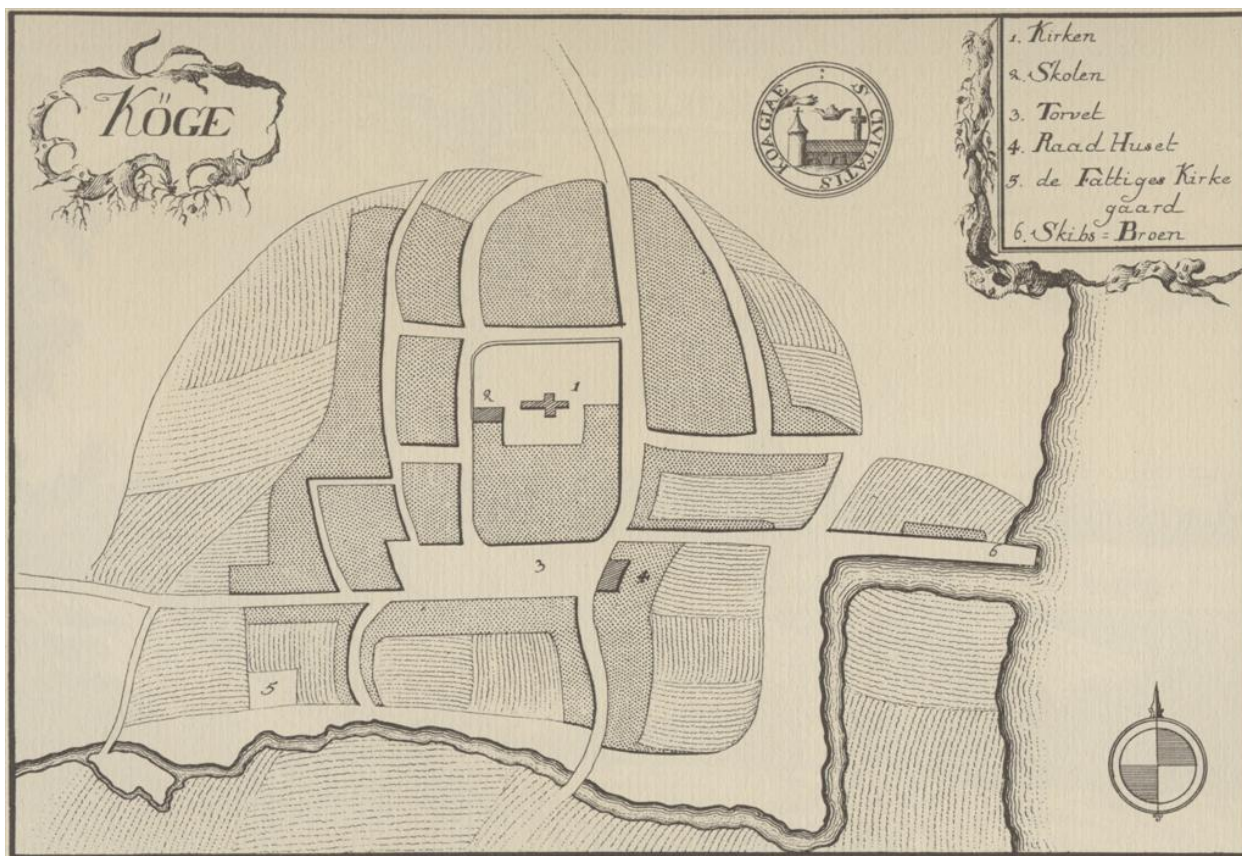
Industrihavnen rummer også tit en fiskerihavn tæt ved med en fiskefabrik, pakhuse, frysehuse, auktionshal m.v., samt en væfthavn med plads til oplag af skibe på de skrå bredder samt værfthaller og smedje m.v.

5: *Lystbådehavnen (1950 -)*

er præget af indretningen til fortøjning af lystbåde i båse og ikke langs kajerne, som i de andre havne. Derfor er lystbådehavnen næsten altid lagt helt for sig selv.

I en by som Kerteminde, men også i andre kystbyer, ligger der alle fem historiske havne på stribe, der alle har deres særlige karakterer og historie – og alle er værd at bevare på hver deres egen måde: Inderst i Kerteminde Nor ligger stadig den gamle middelalderhavn, Lille Strand, endnu 'befolket' med små åbne fiskerbåde og bebygget med træskure, hvorfra man sælger fisk, bøder garn, hygger sig og har skure til materialeoplag. Fiskernes oprindelige bittesmå beboelseshuse ligger endnu lige bag Lille Strand, men de er i dag meget attraktive og kraftigt udbygget. På søsiden af Broen over Noret ligger den gamle renæssancehavn, der opstod da Kerteminde blev ladehavn for Odenses i 1500-taller. Her ligger der pakhuse, toldbod og gæstgivergård mm., men opført i den florissante handels tid, så faktisk er denne tid mere synlig end renæssancen. Renæssancehavnen er dog trods dette for nyligt blevet revitaliseret. Længere ude i havnen ligger fiskerihavnen fra 1850-erne, der endnu er i fuld funktion, og over for denne ligger den samtidige industrihavn fra 1850, der til gengæld er nedlagt, men endnu med store lagerhaller, kornsilo og kulplads. Den femte havn er lystbådehavnen fra 1960-erne, der ligger bag nye havnemoler helt ude ved kysten.

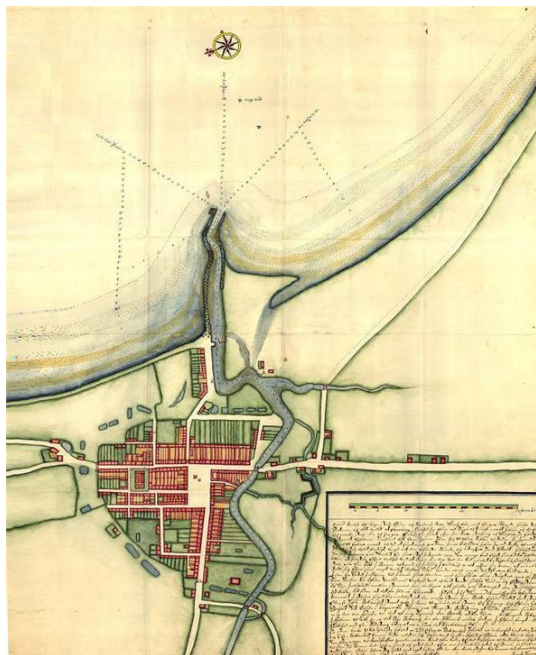
Den florissante handel regnes primært for at være et 'københavnerfænomen', men der var flere mindre købmænd og redere ude i landet, der deltog i den givtige handel, hvis anlæg og havne, der stadigvæk findes fysiske spor efter. Bl.a. Jacob Severin (1691-1753) ved Hals ved Limfjorden og Jørgen Bruhn (1781-1858) ved Kalvø i Genner bugt.



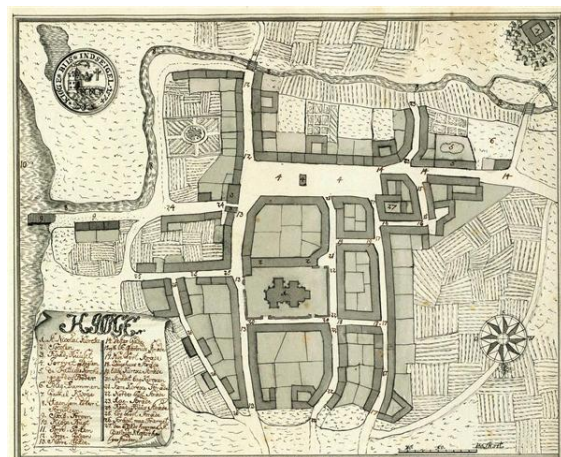
Kort over Køge fra 1782 – med 1: Kirken, 2: Skolen, 3: Torvet, 4: Raad-Huset, 5: De Fattiges Kirkegaard, 6: Skibs Broen.



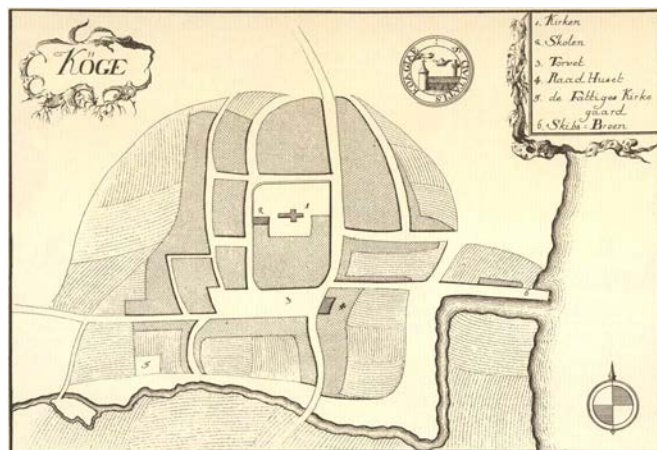
1677 (Resen)



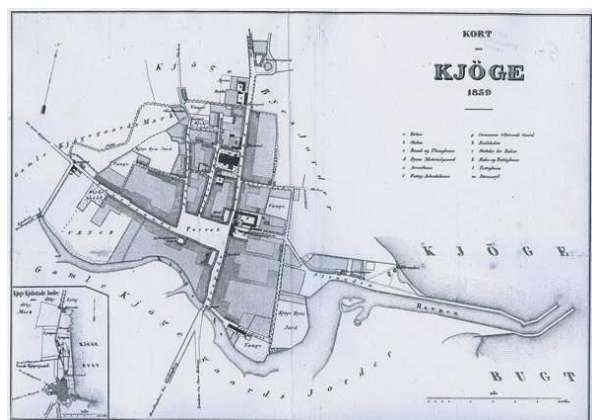
1693 (Jens Sørensen)



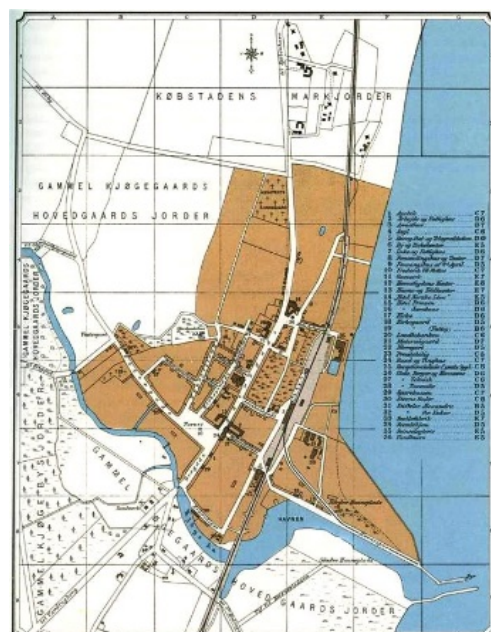
1755 Johan Jacob Bruun)



1782 (Wecker)



1859



1950



Teknisk analyse

Den tekniske analyse er meget individuel for havnene og havneområderne, idet det vedrører vanddybder, uddybninger, terrænets former, havneudfyldninger, molerne m.v. Man kan dog igen kende de forskellige perioders havne på forskellige gennemgående elementer:

- 1: *Middelalderhavnen* (1200 – 1540)
Naturhavn med lave broer til små joller eller skuder.
- 2: *Renæssancens havn* (1540 – 1660)
Naturhavnen udbygges med pakhuse med skibsbroer og kajkanter af træ og en lille forplads foran pakhusene. Fortøjning sker for svaj, ved duc d'Alber eller langs kajkanten
- 3: *Den florissante handels havn* (1660 – 1850)
Havne med læmoler af kampesten, svajebassin (evt. duc d'alber), inderbassin og skudehavn.
Fortøjning langs kajkanterne.
Faciliteter som pakhuse, toldbod, kogehus, stejleplads, tørreplads mm
- 4: *Industrihavnen* (1850 – 1950 og senere)
Yderligere udbyggede moler af beton og kampesten.
Svajebassinet inddrages til fortøjning. Betonkajer og fortøjning langs kajkanten
- 5: *Lystbådehavnen* (1950 -)
Betonmoler, evt flydebroer. Indretningen til fortøjning af lystbåde i båse.



Forekomsten af 'duc d'Alber', i selve havnebassinet eller uden for dette, er faktisk et ægte fysisk spor efter renæssancens havn. Hertugen af Alba blev som spansk general sendt til de dengang spanske, og protestantiske, Nederlande for at slå et religiøst frihedsoprør i årene 1555-1609 ned. Det gjorde han meget brutalt og hårdt og halshuggede bl.a. over 1000 mennesker fra alle rangklasser. Da det til sidst blev for meget for den spanske konge, så han trak sin general hjem i 1580, fortsatte hertugen af Alba i kulissen med at stå for den hårdeste og mest urokkelige linje overfor Nederlandene.

Den spanske hertug af Alba døde i 1582, men der står endnu et minde om ham i Marstal havn og dermed hans hårde og urokkelige kurs overfor hollænderne i 1500-tallets midte. Denne duc d'Albe er nu ikke fra renæssancen, men den har afløst adskillige tidligere duc d'Alber på samme sted, og de bruges den dag i dag som en fuldstændig urokkelig fortøjningspæl for sejlskibe.

De samtidige hollandske søfolk har derfor opkaldt en meget solid fortøjningspæl, der aldrig flytter sig, selv for store skibe i det værste vejr, efter den urokkelige spanske hertug. Duc 'Alber findes i de fleste havne i verden og de består af 5-7 kraftige, nedrammede pæle, der bøjer mod hinanden, for at give ekstra fasthed. Både navnet og funktionen bruges den dag i dag af sejlskibe, der har behov for at lægge sejlene uden for havnen. Selv i hårdt vejr kan skibet 'løbe op i vinden', op mod duc d'Alben, fortøje her og tage sejlene ned i ro og mag.

Kertemindes 5 havne fra middelalderen til i dag ligger på stribe og har stort set bevaret deres oprindelige præg. De færreste byer har så tydelige spor efter havnens udvikling, men kikker man godt efter, er der ofte en del spor at gå efter.



Middelalderhavnen

(1200 –)

Renæssancehavnen

(1540 – 1660)

Den florissante handels havn

(1660 – 1850)

Fiskerihavnen

(1850 –)

Industrihavnen

(1850 – 2000)

Lystbårehavnen

(1960 –)

Kertemindes havne



Kertemindes middelalderhavn, Lillestrand – i dag.

Arkitektonisk analyse

Den arkitektoniske analyse kan dels tage udgangspunkt i den ovenfor nævnte opdeling af havnen i 5 faser, for nogle havne kun 3 eller 2. Men ved at identificere disse faser og deres karakteristiske arkitektur, henholdsvis barok og klassicisme i den florissante havn, historicisme i den industrielle havn og modernisme i lystbådehavnen, kan man beskrive de elementer man finder af disse og deres arkitektoniske udtryk.

- 1: *Middelalderhavnen* (1200 – 1540)
er ikke en havn, men en strand med lave broer til små joller eller skuder.
 - 2: *Renæssancens havn* (1540 – 1660)
Renæssancebygninger er meget sjældne i havnene, men gamle Duc d'Alber kan vise placeringen.
 - 3: *Den florissante handels havn* (1660 – 1850)
er arkitektonisk præget af barokke eller klassicistiske bygninger, typisk den kongelige toldbod, 2-4-etages pakhuse i klassicistisk stil, lavere træpakhuse, et lille kogehus, evt. en smedje og evt. sporene efter et åbent skibsvæft.
 - 4: *Industrihavnen* (1850 – 1950 og senere)
er præget af nye kraftige moler og kaj anlæg, pakhuse i historistisk stil, flotte rederikontorer, måske en såkaldt dampmølle, et værft, store siloer, gasværk, kuloplag, evt. en færgehavn med jernbanespor og station, m.v.
- Industrihavnen rummer også tit en fiskerihavn tæt ved med en fiskefabrik, pakhuse, frysehuse, auktionshal m.v.
- 5: *Lystbådehavnen* (1950 -)
er præget af indretningen til fortøjning af lystbåde i båse og ikke langs kajerne, som i de andre havne.

Det er også vigtigt at analysere, beskrive og karakterisere havnens generelle arkitektoniske udtryk, på tværs af de historiske perioder, da det jo er denne del, der opleves mest umiddelbart.



Svendborg havn



Værdisætning og anbefalinger

I dette afsnit beskrives de bærende bevaringsværdier, som kan udledes af analysen, som en konklusion eller syntese af denne. Bevaringsværdierne skal som udgangspunkt være fysiske – dvs. elementer, der lader sig regulere af lokalplanlægning og skal samtidig give en begrundet og argumenteret forklaring på, hvorfor disse elementer er vigtige. De bærende bevaringsværdier kan suppleres med udpegning af de elementer, der særligt understøtter bevaringsværdierne.

Som en konklusion på værdisætningen kan denne munde ud i en opdeling i:

- Umistelige elementer eller strukturer, der bør bevares
- Uheldige, skæmmende elementer eller strukturer, der kan nedrives/fjernes
- Fjernede/manglende elementer eller strukturer, der kan reetableres
- Områder med mere blandet karakter, der kan fortættes med indpasset nybyggeri.
- Forslag til arkitektoniske og funktionsmæssige forbedringer,

Bevaring og udvikling af havnens særlige identitet

Havneområderne er meget komplekse og til tider både rodede og uoverskuelige, men det er dette særlige særpræg, den særlige karakter, man skal prøve at beskrive under værdisætningen.

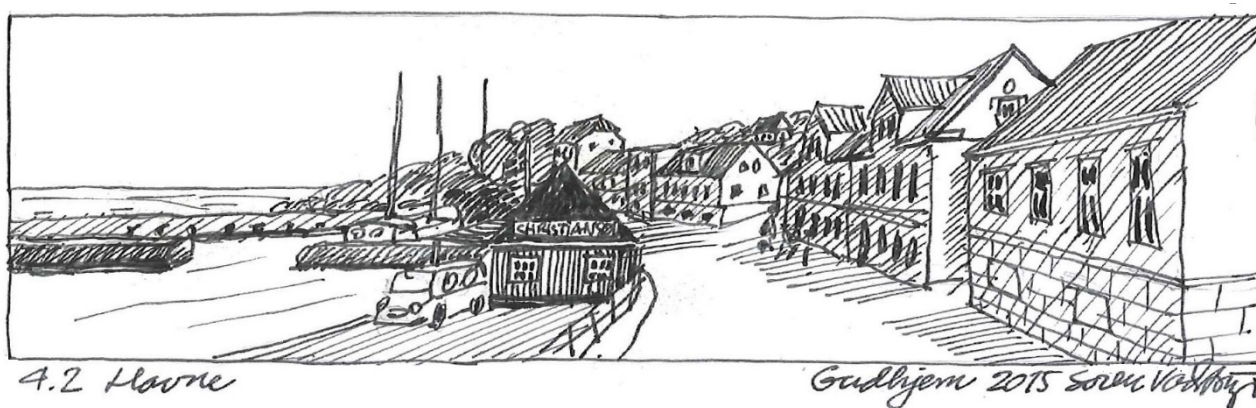
Dette skal så inspirere til den særlige karakter, afledt af analysen og værdisætningen, som både nye bygninger og ombygninger af eksisterende bygninger fortsat bør have. Det kan være bygningernes hovedform, størrelse, gesimshøjder, materialer, facadeudtryk, tagformer etc. - afhængig af analysen.

Selv om alle de danske havne er vidt forskellige er det netop meget vigtigt for den fremtidige udvikling af disse, at disse forskelligheder bevares og opretholdes i fremtiden. Her kan den bevarende lokalplan være med til at sikre, at de særlige stedsspecifikke kvaliteter og bærende bevaringsværdier bliver identificeret og udpeget, så disse ikke går tabt i en større omdannelsesproces af den funktionstømte havn, som det ofte ses.

Det er ikke nok at bevare en gammel havnekran eller en duc d'Albe hist og her for at 'bevare' havnens gamle stemning. Det handler i alt sin 'enkelhed' om at bevare alt det bedste af det eksisterende i havnen, fjerne det ringeste og tilføje noget nyt, der respekterer, indpasser sig til og harmonerer med det bedste af det eksisterende. Derved påvirker stedet omdannelsesprocessen lige så meget som omdannelsesprocessen påvirker stedet. Den bevarende lokalplan, der bygger på en systematisk analyse af havnens historiske, tekniske og arkitektoniske kvaliteter og særpræg, kan bl.a. bruges til at skabe en fælles forståelse for denne særlige identitet hos alle involverede. At se skønheden i det man har, og samtidigt se, hvordan denne skønhed kan forbedres og udvikles, uden at miste den, fordi man stræber efter at efterligne det, andre har.

Havneområderne har i dag udviklet sig til attraktive boligområder, ofte naturskønt og centralt beliggende i byen, hvilket rummer det problem, at boligerne med deres parkerede biler, ønsker om lukkede og private friarealer uden almindelig adgang til molefærdsel fra andre m.m. Dette kan ændre havnens historiske åbne og anarkistiske karakter på en uheldig måde. Lokalplanen bør være opmærksom på dette, f.eks. ved at lægge offentlige arealer ud, med bænke, cafeer, legepladser etc., sammen med boligerne.

Med til planlægning af en havn hører også placeringerne af de forskellige typer fartøjer i havnen. Lystbådene hører naturligvis til i lystbådehavnen, men de gamle træskibe, der i dag bruges til lystsejlsads kan ikke ligge i båse, plus at de ofte kan udgøre et autentisk miljø i sig selv. Hvis husbåde tillades bør de også ligge samlet.





Litteratur

Nyere litteratur om havne

Mortensøn, Ole (red.) *Fem havne. Den industrialiserede havns opkomst og udvikling på Sydfyn og øerne*. Langelands Museum 2005

Mortensøn, Ole: *Gamle havne – nye udfordringer. Skandinaviske og Vesteuropæiske havne i fortid og nutid*. Forlaget Hauschild, 2006

Kulturarvsstyrelsen og Odense Bys Museer: *Industrisamfundets erhvervshavne 1840-1970*. København 2007.

http://www.kulturstyrelsen.dk/fileadmin/user_upload/kulturarv/publikationer/emneopdelt/bygninger/havnegennemgang/havnerapport_samlet_2.pdf

Kulturarvsstyrelsen: *Brug havnen. Industrihavnens kulturarv*. København 2008

Kulturarvsstyrelsen: *Bygninger ved vandet. Bygningskulturens dag* 2003

Faaborg-Midtfyn, Langeland, Ærø og Svendborg kommuner: *Den maritime kulturarv i det Sydfynske Øhav*. 2010

Ny koordineret viden om materialer og metoder til bevaring af ældre bygninger

Kulturstyrelsen: *Information om Bygningsbevaring* 2014

<http://www.kulturstyrelsen.dk/information-om-bygningsbevaring-2014/> heri yderligere litteratur

Kulturstyrelsen: *Vadehavet. Kulturarvsatlas* (2007)

<http://www.kulturstyrelsen.dk/publikationer/vadehavet-kulturarvsatlas/bebyggede-strukturer/niveau-4-byggeskik-og-bygningstyper/>

Kulturstyrelsen: *SAVE – kortlægning af bymiljøers og bygningers bevaringsværdier*

http://www.kulturstyrelsen.dk/fileadmin/user_upload/kulturarv/publikationer/emneopdelt/kommuner/Kulturarvsstyrelsen_SAVE_print.pdf

Center for Bygningsbevaring i Raadvad: *Anvisninger til Bygningsbevaring. 2010 -*

<http://www.bygningsbevaring.dk/anvisninger>

Vadstrup, Søren: *Huse med sjæl*. Gyldendal. 2004

Vadstrup, Søren: *BYHUSET. Historie, bevaring, istandsættelse*. Lindhardt og Ringhof. 2014

Harlang, C. et al. (red.): *Om bygningskulturens transformation*. GEKKO Publishing 2015
(Bl.a. Afrapportering af forskningsprojektet 'Bygningskulturens Værdisætning' på Kunstakademiets Arkitektskole).

Vadstrup, Søren: *Bevaringsværdige bygninger – sikring af bevaringsværdier* (3. opdaterede udgave, Trafik-, Bygnings- og Boligstyrelsen, 2017) ISBN: 978-87-90661-68-7 (PDF)

Vadstrup, Søren: *Bevaringsværdige bygninger – gode løsninger til energiforbedring og indeklimaforhold*. (Trafik-, Bygnings- og Boligstyrelsen, 2017) ISBN: 978-87-90661-69-4 (PDF)



Analyse og Værdisætning af HAVNE

BY/havn.....

Registrator(er) **Dato**.....

KORT OVERORDNET BESKRIVELSE OG IDENTIFIKATION

Navn, gadenavne, afgrænsning (Henvis evt. til en tegning)

Alder fredningsstatus, planlægningsstatus.

Kort, overordnet historisk, teknisk og arkitektonisk beskrivelse af den by, bebyggelse, som skal analyseres og værdisættes, så denne ikke ses løst fra sine nære omgivelser. (benyt side 4 eller bagsiden af papiret).

ANALYSE

Havneområdet analyseres ud fra følgende 3 emner, der hver indeholder flere delemner.

Analysen foretages konsekvent i den nævnte rækkefølge:

Historisk analyse

De fleste danske havne har udviklet sig i 5 faser, med 5 historiske havne, der enten ligger på række eller oven i hinanden. Beskriv de historiske spor, der findes efter disse:

1	<i>Middelalderens havn(e) (1200 – 1540)</i> den oprindelige naturhavn – spor af denne findes endnu i de fleste gamle havne
2	<i>Renæssancens havn (1540 – 1660)</i> med samme placering som middelalderhavnen eller med ny placering ved dybere vand
3	<i>Den florissante handels havn (1660 – 1850)</i> er præget af 2-4-etages pakhuse med kajkanter i træ foran, lavere træpakhuse, et lille kogehus m.m.
4	<i>Industrihavnen/fiskerihavnen (1850 – 1950)</i> er præget af nye kraftige moler og kajanlæg, endnu større pakhuse, rederikontorer, dampmølle, et værft, store siloer, gasværk, kuloplag, evt. en færgehavn med jernbanespor og station, m.v. Fiskefabrik, pakhuse, frysehuse, auktionshal m.v., samt en væfthavn med plads til oplag af skibe med væfthaller, smedje m.v.
5	<i>Lystbådehavnen (1950 -)</i> er præget af indretningen til fortøjning af lystbåde i båse og ikke langs kajerne, som i de andre havne. Derfor er lystbådehavnen næsten altid lagt helt for sig selv.



BY/havn.....

Registrator(er) **Dato**.....

Teknisk analyse

Beskriv hvad der findes af fysiske levn/spor efter de tidligere havne – og nuværende.

1	<i>Middelalderens havn(e) (1200 – 1540)</i> Naturhavn med lave broer til små joller eller skuder
2	<i>Renæssancens havn (1540 – 1660)</i> Naturhavnen udbygges med pakhuse med skibsbroer og kajkanter af træ og en smal forplads foran pakhusene. Fortøjning sker for svaj, ved Duc d'Alber eller langs kajkanten.
3	<i>Den florissante handels havn (1660 – 1850)</i> Havne med læmoler af kampesten, svajebassin (evt. Duc d'Alber), inderbassin og skudehavn. Fortøjning langs kajkanterne. Faciliteter som pakhuse, toldbod, kogehus, stejleplads, tørreplads mm
4	<i>Industrihavnen/fiskerihavnen (1850 – 1950)</i> Yderligere udbyggede moler af beton og kampesten. Svajebassinet inddrages til fortøjning. Betonkajer og fortøjning langs kajkanten
5	<i>Lystbådehavnen (1950 -)</i> Betonmoler, evt flydebroer. Indretningen til fortøjning af lystbåde i båse.



BY/havn.....

Registrator(er) **Dato**.....

Arkitektonisk analyse

Beskriv de særlige arkitektoniske udtryk ved de forskellige faser

1	<i>Middelalderens havn(e) (1200 – 1540)</i> er ikke en havn, men en strand med lave broer til små joller eller skuder.
2	<i>Renæssancens havn (1540 – 1660)</i> Renæssancebygninger er meget sjældne i havnene, men gamle Duc d'Alber kan vise placeringen.
3	<i>Den florissante handels havn (1660 – 1850)</i> er præget af barokke eller klassicistiske bygninger, typisk den kongelige toldbod, 2-4-etages pakhuse i klassicistisk stil, lavere træpakhuse, et lille kagehus, evt. en smedje, evt. et åbent skibsværft.
4	<i>Industrihavnen/fiskerihavnen (1850 – 1950)</i> er præget af nye kraftige moler og kaj anlæg, pakhuse i historisk stil, flotte rederikontorer, damp-mølle, værft, store siloer, gasværk, kuloplag, evt. en færgehavn med jernbanespor og station, m.m. Industrihavnen rummer også tit en fiskerihavn tæt ved med en fiskefabrik, pakhuse, frysehuse m.v
5	<i>Lystbådehavnen (1950 -)</i> er præget af indretningen til fortøjning af lystbåde i båse og ikke langs kajerne, som i de andre havne.
6	<i>Det stedsspecifikke</i> Her beskrives og karakteriseres havnens stedsspecifikke arkitektoniske udtryk, på tværs af de historiske perioder, da det jo er denne del, der opleves mest umiddelbart.



BY/havn.....

Registratør(er)

Dato.....

Værdisætning: De bærende bevaringsværdier

Havneområderne er meget komplekse og til tider både rodede og uoverskuelige, men det er denne særlige karakter, man skal prøve at beskrive under værdisætningen, så dette kan inspirere både nybyggeri og transformationer.

Havnens bærende bevaringsværdier

Som en konklusion på værdisætningen kan denne munde ud i en opdeling i:

- Umistelige elementer eller strukturer, der bør bevares
- Uheldige, skæmmende elementer eller strukturer, der kan nedrives/fjernes
- Fjernede/manglende elementer eller strukturer, der kan reetableres
- Områder med mere blandet karakter, der kan fortættes med indpasset nybyggeri.
- Forslag til arkitektoniske og funktionsmæssige forbedringer.