

Danske havne

En kulturhistorisk oversigt



Søfartspuljen 2004

Indhold

Begrebet havn.....	3
Havnenes udvikling	4
Beliggenhed og anlæg.....	9
Bebyggelse og funktioner.....	11
Havnens kulturmiljøer - helheder og enkelte anlæg.....	19
Havnen under forandring.....	33
Dokumentations- og bevaringsarbejde på havnen.....	33

Danske havne - en kulturhistorisk oversigt

© Forfatteren

Tekst: Ole Mortensøn, Langelands Museum

Redaktion: Mette Guldborg, Fiskeri- og Søfartsmuseet

Layout: Marie Hellesøe, Fiskeri- og Søfartsmuseet

Foto: Langelands Museum, hvor intet andet er angivet

Tryk: PE Offset & reklame A/S, Varde

Udgivet af de danske museers Søfartspulje, 2004

www.fimus.dk/soepulje.htm

Ekspedition:

Fiskeri- og Søfartsmuseet

Tarphagevej 2

6710 Esbjerg V

fimus@fimus.dk

www.fimus.dk

Forside: Listed havn, Bornholm. Foto: Ole Mortensøn

Bagside: Dokhavnen, Esbjerg. Foto: Fiskeri- og Søfartsmuseet

ISBN: 87-90982-23-1

Danske havne

En kulturhistorisk oversigt

I 1990'erne er begrebet kulturmiljø rykket ind i museernes arbejdsfelt. Med den ny museumslov nr. 473 af 7. juni 2001 er museerne tildelt en ny rolle i den fysiske planlægning. Ikke kun indgreb som kan afstedkomme arkæologiske undersøgelser, men også nedrivninger eller andre byggearbejder, der medfører afgørende ændringer i eksisterende brug og funktion af anlæg, skal nu rapporteres til de statsanerkendte kulturhistoriske museer. Den nyere tids bygninger og anlæg er dermed blevet en del af den fysiske planlægning. Sager af maritimhistorisk interesse vil dukke op på museumsfolkenes skriveborde. Af den grund har Søfartspuljen besluttet at udgive dette lille hæfte, der kan tjene som vejledning til og oversigt over den maritime kulturarv. Hæftet henviser sig i første række til kulturhistorikere, som arbejder med dokumentation og planlægning inden for den ny lovs rammer, men naturligvis også til alle andre med interesse for den faste kulturarv.

Begrebet havn

Ordet havn - fra gammel dansk hafn - betegner oprindeligt en god og tryk ankerplads for fartøjer. Disse havde brug for et beskyttet liggested, når der skulle losses eller lastes. Med ordet havn forstod man oprindeligt en naturhavn. Alle, der sejler eller bor

ved kysten, ved hvilke kræfter der slippes løs på havet, når det blæser kuling eller storm. Så gælder det om at finde læ for disse kræfter bag en kyst, det gælder om "at søge hafn". Ordet indgår i en del danske stednavne og landets gamle hovedstad Køpmannæhafn var præcis en sådan naturhavn, hvor der bag Amagerland og en række holme var god beskyttelse mod vind og vejr. Stedbetegnelsen Korshavn findes et par steder i landet bl.a. på Avernakø i Det sydfynske Øhav, og her kan vi se, at der har været gode naturhavne. Om korset antyder eksistensen af et kapel for søfarende eller blot er en art sømærke står hen i det uvisse. Vigtigt er det at forstå, at der altså ikke behøvede at være bebyggelse i forbindelse med en havn.

I vore dage kniber det med at forstå, hvor vigtig søfarten var. Danmark er jo fra naturens hånd et ørige, og vandet - de forskellige farvande - bandt dette ørige sammen. Det var muligt hurtigt at komme rundt med fartøj, hvorimod det tog meget lang tid og var langt vanskeligere med bagage og gods at bevæge sig over landjorden med hest og vogn. Så sent som i 1920'erne foretrak folk på den vestlige del af Tåsinge at få en skipper til at hente deres foderstoffer i Svendborg og få det omladet i den lokale havn - frem for at køre med mange læs mellem Tåsinge

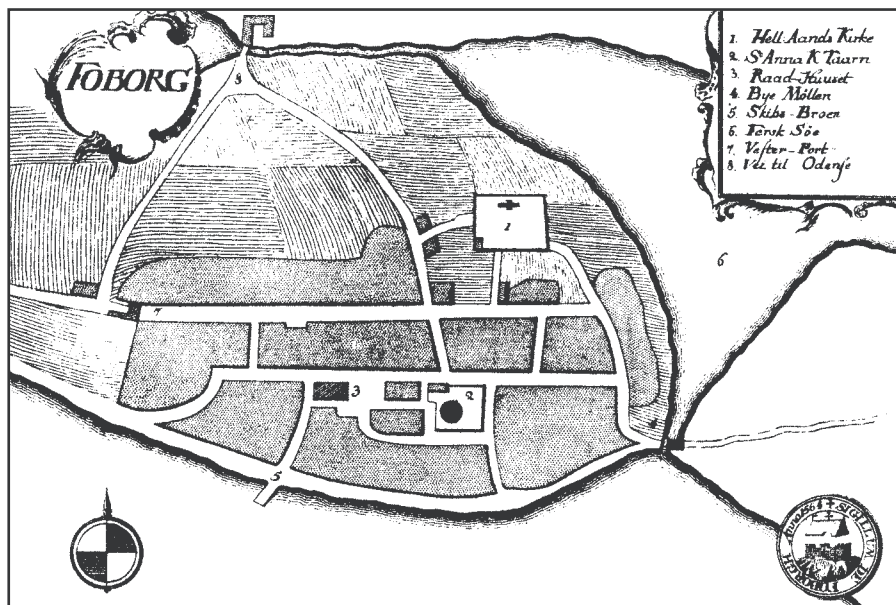
og Svendborg og betale ekstra for færgen. Søtransport var og er meget velegnet til at transportere større mængder af gods, og de mange små fartøjer og mange havne gjorde søtransportnettet meget fintmasket.

Havnen var den lokale søfarts basis. Uden en velegnet havn var der ingen omsætning - ingen søfart. Var havnen derimod god og rummelig, var mulighederne for en stor trafik til stede. Nogle kystområder er rige på havne, mens andre fra naturens side er fattige på havne. Danmark er generelt meget velforsynet med havne - der er heller ikke langt imellem dem - mens f.eks. Nordtyskland, Frankrig og England ikke er så gunstigt stillet med havne. Selv inden for det danske om-

råde er der stor forskel på f.eks. den havnerige østjyske kyst og den havnefattige vestjyske ditto.

Havnenes udvikling

Det er ingen tilfældighed, at det blev Køpmannæhafn eller på latin Hafnia, som blev hovedstaden i det store danske ørige - som jo oprindeligt også talte landskaberne Halland, Skåne og Blekinge. Byen lå centralt placeret i riget og ved et af datidens vigtigste europæiske farvande Øresund. På samme måde var det med de øvrige danske havne - de skulle gerne ligge ved en bekvem og trafikeret søvej og samtidig have et vist opland og være et knudepunkt for landtrafikken. Havn og handel er købstadens moder,



Faaborg i 1700-tallet. Byen ligger på et næs omgivet af vand. Eneste havneanlæg er en lille skibsbro ved stranden. Situationen er typisk for mange søkøbstæder i 1700-tallet. Fra Pontoppidans Danske Atlas 1767.



Faaborg havn ca. 1850 med havnepladsen med bolværk og bygninger som toldbod, kogehus og havnelokum. Oliemaleri i Faaborg kulturhistoriske Museum.

hed det. I vikingetiden, da bydannelse begyndte, var besejlingen vigtig, men adgangen til havnen skulle ikke være for let af forsvarsmæssige årsager. De bedste havne i den henseende lå et stykke op ad åer eller inde i dybe fjorde. Her kunne spærringer forhindre et overraskelsesangreb fra havet. Hedeby, Roskilde, Odense og Ribe er eksempler på dette og i mindre grad også Århus - byen ved åmundingen. Datidens klinkbyggede dobbeltstævnedede fartøjer havde en meget lille dybgang og kunne uden større problemer drages på land. I næste ombæring af købstadsgrundlæggelser rykkede byerne og havnene helt ud til åbent hav. Det skete i 1100- og 1200-årene. Søkøbstæderne blev til, og de satte i de efterfølgende århundreder deres præg på det danske rige

som kernen i de danske bysamfund, hvor søfart, handel og håndværk var koncentreret. Med få undtagelser var landet fra omkring 1400 forsynet med de købstadshavne, man havde brug for. Fra slutningen af det 19. og begyndelsen af det 20. århundrede var samfundet dog nået så langt, at man teknologisk kunne bygge havne også dér, hvor naturen modsagde anlæg af havn. Det blev til en række færge- og fiskerihavne bygget af staten på udsatte steder. Esbjerg blev den største og vigtigste af disse nyanlagte havne.

Kigger vi på vore ældste byprospekter, ser man, at havnen oftest er yderst beskeden - enten er der tale om en åhavn, hvor der er pæle langs åbredden, så den ikke skrider ud, eller der er tale om en pælebro, en skibsbro, som strækker sig fra stranden ud

i havet. Ved havnen vil der være en vigtig færdselsåre, som fører til byens centrum, i reglen Torvet, da meget gods- og passagertrafik jo foregik via havnen. Denne gade ses på de gamle kort og er den dag i dag ofte betegnet Brogade eller Skibbrogade. I andre købstæder finder man navnet Strandgade, som betegnelse for gaden der førte ned til Strandporten og havnen. Havnen var nemlig adskilt fra byen i toldmæssig forstand, tit ved et plankeværk eller lignende, og ved byens porte blev konsumtion - en vareafgift - betalt. Senere i 1800-årene, da havnene blev udbygget med moler, og da stranden blev opfyldt, fik de fleste byer en Havnegade, som ofte følger den gamle strandlinie. Havnearealerne - eller Havnepladsen, som stedet blev kaldt - blev i stigende grad

bebygget, men det er karakteristisk, at meget få folk boede på Havnepladsen. Søfolk, fiskere, skippere, havnens arbejdere og håndværkere foretrak at bo oppe i byen - helst i de gader som lå tæt ved havnen. Skibsbroerne og åhavnene blev fra 1820'erne afløst af havne, som gav sejlskibene gode losse- og lastemuligheder, og som gjorde det muligt at oplægge skibene om vinteren.

Efter krigen mod England og statsbankerotten var statens og byernes finanser anstrengte og rakte ikke til at løse opgaverne på havnen. Det var ofte lokale kræfter, skippere og købmænd, som tog fat på arbejdet med udbygning af beskyttende stenmoler og opsætning af bolværk.

I slutningen af 1800-tallet blev købstædernes havnearealer stærkt ud-



I slutningen af 1800-tallet dominerede sejlskibene stadigvæk i de danske havne som her i Faaborg havn.



Industrihavnen eller dampskibshavnen - fotografiet er fra havneafdelingen Slippen i Århus havn omkring 1930. Foto: Det kgl. Bibliotek.

videt, og havnene blev uddybet og udbygget med flere bassiner, kajer og pakhuse. Industrialisering og dampskibe krævede bedre pladsforhold, hurtigere godsomsætning og større vanddybde i havnene. De nye jernbaner blev ført ned til havnene, og i mange tilfælde blev byens banegård anlagt her for at binde færgeruter og jernbanenet sammen. Jernbanelinien som kun havde få overskæringer, adskilte på den måde havn og by fra hinanden. Også industri fandt vej til havnearealerne: motorfabrikker, smedjer, stålskibsværfter, oliemøller, sukkerfabrikker, andelsslakterier osv. Inden for godsomsætningen var det især korn- og foderstoffer, kul, træ, sand og sten, som dominerede, og større oplag for disse varegrupper

blev anlagt. Sten, sand, grus og ral blev oplagret ved kajen, hvor sandsugere kunne losse deres last af sømateriale. Også kul- og koksimportørerne anlagde indhegnede kulpladser med kraner og kranbaner tæt ved kajen, mens korn og foderstoffer blev opmagasineret i pakhuse og silobygninger, og stykgods blev opbevaret i pakhuse. For at få plads til alt dette blev havnene udbygget, og frem for alt blev der foretaget store opfyldninger omkring havnen, så havnearealet efterhånden mangedobledes. I de større byer opstod derved hele havnekvartaler præget af de mange forskellige erhvervsvirksomheder. Om dagen travle og livlige steder, om natten øde og forladte. Industrihavnens bebyggelse



Containerhavneanlæg i Københavns havn. Foto: Det kgl. Bibliotek.

var meget varieret - fra arkitekttegnede solide murede kontorbygninger over træskure til åbne pladser indhegnet af plankeværker. Ind imellem var der lidt grønt - en hyld, et æbletræ, græs og ukrudt.

De store byggeaktiviteter ophørte i begyndelsen af 1900-tallet. Herefter skete der en konsolidering og modernisering rundt om på havnene, og som noget helt nyt fik havnen en rekreativ værdi, idet sejlskibe blev en populær fritidsaktivitet, og havnen fik tilføjet en eller flere lystbådehavne med tilhørende klubhuse for ro- og sejlkubber. Korn- og foderstoffirmaerne udvidede deres kapacitet, da mejetærskerne begyndte at blive almindelige, og store mængder korn skulle modtages på én gang og tørres. Tårnsiloer af beton rejste sig i den ene kornudskibnings-

havn efter den anden.

Fra 1970'erne begyndte en lang nedgangsperiode for havnene. Mange virksomheder på havnen ophørte, og søtransporten var vigende i forhold til lastbiltransport. DFDS stoppede sin indenrigstransport med stykgods- og passagersejlskibe mellem de større byer og København. Udviklingen er fortsat ind i det 21. århundrede, og adskillige havne er lukket som trafikhavne - der er ikke længere transport ad søvejen. Andre havne er dog vokset, og søtransporten er blevet koncentreret på nogle få store havne. Det skyldes, at søtransport i dag er organiseret som en fjernfart mellem Asien, Amerika og Afrika og nogle få europæiske storhavne, og disse fødes fra en række større nationale havne. Det er i Danmark Århus, Fredericia, Esbjerg og København.

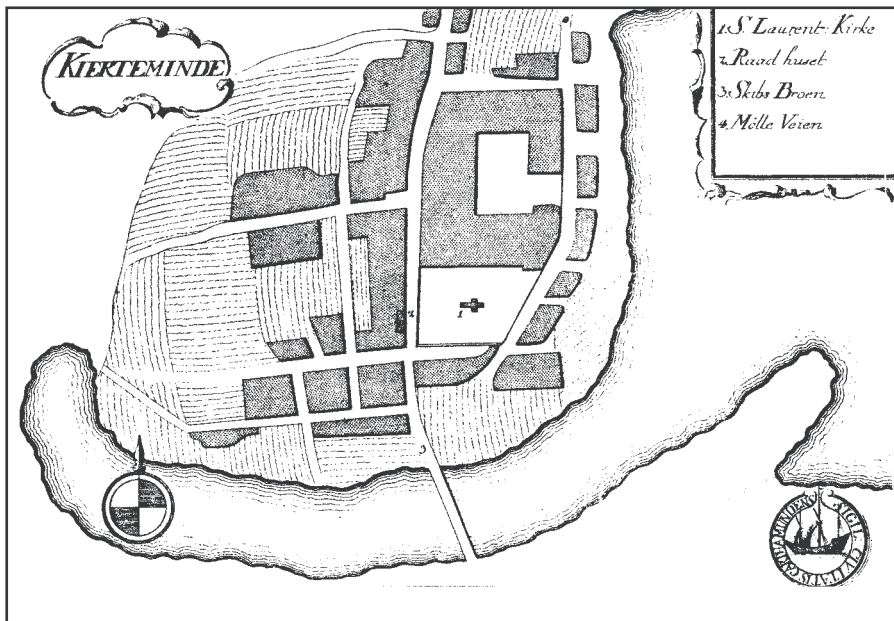
Beliggenhed og anlæg

Havn kan efter deres beliggenhed opdeles i forskellige typer:

- Den egentlige naturhavn, som ikke rummer anlæg eller bebyggelse af nogen art, men alligevel bruges som havn.
- Åhavnen, som er opstået enten et stykke oppe ad en bredere å eller ved et åudløb. Randers havn er en af vore største gamle åhavne og Ribe, vor ældste by, har også en åhavn.
- Norhavnen, som ligger placeret ved munden af et nor, hvor strømmen giver god vanddybde og åbent vand.
- Fjordhavnen, der er beliggende i bunden af en fjordsystem med et godt opland.

- Sundhavnen, anlagt ved et af de mange danske sunde.
- Strandhavnen, som er den ringeste havn fra naturens side, hvor fartøjerne må anduvede den åbne kyst og ligge for anker eller drages på land. Sandskuderne, som lå i fart mellem Vendsyssel og Sørlandet i Norge, var henvist til strandpladser i Vendsyssel som Løkken, Lønstrup og Tversted.

Ved grundlæggelsen af købstæderne spillede havneforholdene en fremtrædende rolle. Almindeligvis blev valgt en placering som gav beskyttelse mod de fremherskende sydvestlige og vestlige vinde. En placering bag et næs ud mod åbent farvand var god. På den måde vok-



Kertemindes byplan i 1700-tallet viser en naturhavn opstået ved fjorden Kertingens munding. En bro - Langebro - fører landevejen over strømmen. Fra Pontoppidans Danske Atlas 1767.

se en række købstæder frem, f.eks. Assens bag Asnæs, Bogense bag Bog-næs, Kalundborg bag Gisseløre osv. En god naturhavn var også munden af et nor. I munden af Kertinge Nor voksede Kerteminde op, Korsør og Stege er andre sådanne norhavne. Dybe fjorde udgjorde nogle af de bedste naturhavne som tilfældet er for Nakskov, Flensborg, Haderslev, Vejle, Horsens, Randers, Mariager og Ålborg. Sundhavne som f.eks. Sønderborg ved Alssund, Svendborg ved Svendborgsund og Nykøbing F ved Guldborgsund havde god vanddybde og lå godt for trafik. En afgørende lokaliseringsfaktor var også det omgivende land og trafikken over land. Det er bemærkelsesværdigt, at de middelalderlige søkøbstæder alle ligger med et godt opland, og at et flertal på øerne også var et knudepunkt for landtrafikken, idet de fungerede som overfartsbyer eller færgebyer - det gælder f.eks. på Sjælland Helsingør, Kalundborg, Korsør, Skælskør, Vordingborg og København og på Fyn Assens, Middelfart, Bogense, Nyborg, Svendborg og Faaborg.

Når det gælder havnebyggeriets udvikling kan man opstille en model, som ud fra en overordnet betragtning er gyldig, men når det kommer til den enkelte havns udvikling i praksis kan variere.

- De ældste havneanlæg synes at være *bolværker* slået ved åernes skrænter. Disse anlæg består af lodrette pæle rammet i jorden og bagved er lagt en væg af planker. Ved hjælp af ankre af træ eller jern i jorden holdes bolværket på plads.

Bolværket skråner let indad mod landsiden. Bolværkerne kunne være slået af den enkelte lodsejer eller der var tale om længere sammenhængende stræk bekostet af magistraten. I Næstved er udgravet et ca. 90 m langt bolværk hvis ældste dele stammer fra 1200-årene, mens et udgravet havnebolværk i Fiskergade i Århus er fra 1300-årene.

- *Skibsbroen* er formentlig lige så gammel som bolværket og var i sin ældste form en pælebro belagt med planker. Mellem pælene lå sten, som styrkede og fastholdt broværket. Skibsbroen var bekostet og vedligeholdt af magistraten, ofte med hjælp fra kronen i form af træ fra kongens skove.
- *Bassinhavnen* repræsenterer næste led i anlægsarbejdet, og den opstod ved, at man byggede stenmoler ud i havet og slog bolværk indadtil. Disse byggerier foregik som et samarbejde mellem bystyret og staten efter tegninger. Den ældste bassinhavn er Christian IV's orlogshavn ved Tøjhuset. Først fra omkring 1800 begyndte bassinhavnen at blive udviklet rundt omkring i landet
- *Storhavnen* er en yderligere udbygning af bassinhavnen, idet denne havnetype består af mange havnebassiner og kilometervis af kajer. Der er tale om store ingeniørarbejder med detaljerede planer for arbejdets udførelse og med omfattende anlæg langs kajerne i form af kraner, pakhuse, jernbanespor, oplagspladser osv.



Lohals var fra begyndelsen af 1900-tallet til omkring 1950 en skipperby med en del hjemmehørende småskibe og egen søassurance.

Der findes særlige varianter af bassinhavnen og storhavnen. *Øhavnen* er en bassinhavn, hvor den ringe vanddybde nødvendiggør bygningen af en længere bro som fører ud til den kunstige ø, hvor havnen er bygget. Denne havnetype kendes f.eks. fra Øster Hurup og Aså. *Kanalhavnen* er anlagt i forbindelse med en gravet kanal. Odense er landets største gamle kanalhavn. Odense kanal og havn var færdig-gravet i 1806. En anden kanalhavn er Løgstør med Frederik VII's kanal. Endelig findes enkelte havneanlæg i forbindelse med sluser. København har en *slusehavn* i Sydhavnen anlagt 1903, og Ribe og Hvide Sande har kammersluser.

Bebyggelse og funktioner

Bortset fra de egentlige naturhavne,

så hører havnen sammen med en bebyggelse. Hvad enten havnen er gammel eller ny, er bebyggelsen karakteriserende for havnens brug.

Søkøbstæderne

Søfarten var fra middelalderen koncentreret til søkøbstæderne, som havde kongelige privilegier på handel og søfart. Købstadshavnen var dels ind- og udskibningsplads for byens og egnens import og eksport af varer, dels var den base for byens egne skibe, hvoraf nogle måske var i udenrigsfart og sjældent kom hjem. Søfarten var imidlertid ikke kun lokaliseret til købstæderne. I 1500- og 1600-tallet havde visse øer og egne også kongeligt privilegium på søfart og handel med egne varer og fartøjer. Denne såkaldte skudehandel blev drevet fra større øer

som Lolland og Falster, Langeland, Samsø og Læsø og ophørte de fleste steder i slutningen af 1600-tallet, men overlevede dog i Vendsyssel langt ind i 1700-årene.

Skipperbyer

Til gengæld opstod der uden for købstæderne såkaldte skipperbyer - dvs. lokalsamfund, hvor rederivirksomhed, lodseri og søfart var de bærende erhverv. De ældste skipperbyer er Dragør, Sønderho og Troense, og de fik følgeskab af en række yngre byer som Nordby, Ommel, Faldsled, Thurø, Nyord, Strynø, Lohals m.fl. Skipperbyerne ligger ofte ved en egnet naturhavn eller ved en plads hvor der er god mulighed for lodseri. Bebyggelsen har et vist købstadsmæssigt præg. Husene ligger tæt med smalle gader og stræder og med små havelodder. Kun den toneangivende del af skipperbyens indbyggere var skibsredere og skippere - resten var søfolk, håndværkere og handlende. Så længe søfarten var lavteknologisk og traditionsbundet - dvs. man byggede skibe af træ og kom frem ved vindens kraft - så længe kunne skipperbyerne hævde sig. I skippersamfundet fandtes den sagkundskab, den kapital og de holdninger, som tilsammen var nødvendige for at drive søfart. Det hele hang sammen. Skibene var partrederier. Slagteren og bagermesteren, som sørgede for at udproviantere skibene om foråret, havde selv skibsparter. Men da dampskibe og stålskibsbyggeri vandt frem, krævede det industriel teknologi og meget store kapitaler, hvilket de

små samfund ikke kunne præstere. Skipperbyerne mistede efterhånden deres skibe, og redere og søfolk rejste til de større bysamfund. Tilbage er bebyggelsen som et minde om fortiden - i dag attraktive og charmerende boligområder.

Fiskerlejer

Fiskerlejet er en anden gammel maritim bebyggelse uden for købstæderne. I købstæderne fandtes en fiskerbefolkning, men spredt langs kysten gav fiskeri også næring til folk. På særligt gunstige steder kunne fiskerne flytte sammen i en mindre helårsbebyggelse, og disse steder blev såkaldte fiskerlejer - samfund hvor hovednæringen var fiskeri i de omliggende farvande. Netop nærheden til gode fiskepladser var en vigtig lokaliseringsfaktor for fiskerlejet. Jo større havområde og jo kortere vej til gode fiskepladser, jo bedre var fangstmulighederne. Derfor ses fiskerlejerne ofte på fremskudte positioner - ofte ved et strømfyldt fravand som f.eks. Bælterne og Øresund. Oplandet spillede også en rolle for afsætning af fisken, mens tilstedeværelsen af en god havn ikke var nogen betingelse. De ro- og sejlfartøjer, som tidligere blev benyttet, lod sig drage på land uden større vanskelighed, så man kunne fiske fra åben kyst. Imidlertid aftog fiskerigeligheden ved kysterne, og fiskerne måtte sejle længere til havs og benytte større fartøjer, hvilket gjorde det vanskeligt at fiske fra kysten. Denne udvikling medførte, at de første fiskerihavne blev bygget i slutningen af 1800-tallet.



Bagenkop opstod som et fiskerleje i 1500-tallet og udviklede sig i 1900-tallet til en travl fiskerihavn. Foto: Fiskeri- og Søfartsmuseet.

Det var små havne. Da motorfartøjer blev almindelige i brug fra omkring 1920, blev fiskeriet fra den åbne strand så godt som opgivet. Fiskerne byggede større motorfartøjer og bosatte sig i en fiskerihavn. Kystfiskeriet blev til moderne havfiskeri, hvor kutterne kommer vidt omkring i jagten på fisk.

Fiskeri og handel med fisk har præget Danmarkshistorien. Især sæsonfiskeriet efter sild spillede en stor rolle i middelalderen. Det største sildefiskeri blev drevet i Øresund. Landboer og købstadsfolk fra mange landsdele deltog i fiskeriet fra Skåneøret, hvor fiskerne lå sammen efter deres hjemsted. Der var et leje for falstringer, et for folk fra Svendborg osv. I løbet af 1500-tallet mistede de store sæsonfiskerier deres betyd-

ning, men til gengæld blomstrede fiskeriet op i en række fiskerlejer. Fra disse blev der drevet helårsfiskeri efter torsk, kuller, sild, ål og fladfish. Det meste fisk blev saltet, og især torsk var en efterspurgt vare. I 1600-tallet svigtede fiskeriet og efterspørgslen gik tilbage. Folk flyttede væk fra fiskerlejerne, men de store lejer overlevede dog krisen. Fra omkring 1870 tog fiskeriet et kraftigt opsving. Kvaser havde ført levende fisk til byerne, men befolkningsvækst og bedre transportmuligheder med jernbane og dampskib gav større afsætning og bedre priser. Ved brug af is kunne fisk sælges i fersk tilstand på de store markeder. Hertil kom forbedret teknologi i redskaber og fartøjer. Motorfartøjer med slæbende redskaber

kunne gøre langt større fangster. Antallet af fiskere og fiskefartøjer voksede. Havnen blev udbygget og fiskerlejerne blev til fiskerihavne.

Fra 1970'erne har fiskeriet været i tilbagegang. Det skyldes et samspil af mange faktorer, bl.a. EU's fiskeripolitik, den teknologiske udvikling samt den tiltagende forurening af havet, hvilket især har påvirket fiskebestandene i de indre danske farvande.

Ladepladser

Foruden købstadshavne og fiskerlejer findes langs de danske kyster en bebyggelse, som har fået betegnelsen ladeplads. Vi kender betegnelsen fra en lokalitet som Fakse Ladeplads. En ladeplads er en havn, hvor



Lundeborg havn blev anlagt som ladeplads med kornpakhus i 1862-63.

der foretages ud- og indskibning af varer for en nærliggende indlandsby, et godsområde eller en egn uden andre havnemuligheder. Karakteristisk for ladepladsen er manglen på bebyggelse, især boliger. Ladepladsen har primært ikke egen søfart eller fiskeri.

Lokaliseringen af ladepladsen er bestemt af anløbsforhold og en vis afstand til nærmeste havn. Ofte vil man iagttage, at en ladeplads ligger omtrent midtvejs mellem to søkøbstæder eller havne. Eksempelvis Fjellebroen imellem Svendborg og Faaborg og Lundeborg mellem Nyborg og Svendborg. En særlig type ladeplads er bestemt af havnemulighederne i forbindelse med forekomsten af en naturressource - f.eks. kalk, sten eller ler.

Set i et historisk perspektiv er ladepladsernes antal stort, men mange pladser fra vikingetiden og middelalderen kendes ikke længere, allerhøjst som navne på kortet. Fra senmiddelalder og renæssance kender vi en række ladepladser, småhavne, som dengang af købstæderne blev betegnet som ulovlige havne. Handlen blomstrede herfra til købstædernes store fortrydelse. En ladeplads kræver ikke større anlæg. I renæssancen løb skuder ind til småbroer. Behovet for udskibning af korn har været grundlaget for de fleste ulovlige havne, og de blev støttet af egnens herremænd. Købstæderne vandt dog kampen, da kongen af toldmæssige årsager støttede dem.

Da næringsfriheden blev indført i grundloven, kunne visse godser



Færgestederne havde kgl. privilegerede færgemænd, men omkring 1860 blev de gamle færgébåde afløst af dampskibe. Her ses Spodsbjerg færgebro med et dampskib i baggrunden.

se deres fordel i atter at benytte lokale ladepladser. Eksempelvis blev Lundeborgs havn anlagt af godset Broholm i 1862. Også øget råstofudnyttelse afstedkom nye ladepladser. I løbet af 1900-tallet mistede ladepladserne for størsteparten deres betydning. Fakse Ladeplads er dog stadig en stærkt trafikeret havn, hvilket skyldes udskibningen af kalk fra de nærliggende kalkbrud.

Færgesteder

Øriget Danmark var præget af mange færger, det vil sige fartøjer, der sejler mellem to eller flere pladser med passagerer og rejsegods. Følgelig er et færgested en plads hvorfra der bliver eller er blevet sejlet færgefart. Færgeriet i organiseret form kendes fra 1400- og 1500-tallet. F.eks. fandtes i Helsingør et særligt

færgelaug, hvis medlemmer skulle føre folk og gods over Øresund til Helsingborg. Færgeriet var et kongeligt privilegium med en fast færgemand på hvert færgested. De gamle færger var sejl- og rofartøjer, der ikke krævede større anlæg, blot en færgebro, hvor man kunne lægge til. Færgepramme og -smaker kunne medtage passagerer, gods, heste og køretøjer, mens færgejollerne kun medtog passagerer. Overførslerne skete efter faste taster, og når vind og vejr tillod det.

I løbet af sidste halvdel af 1800-tallet blev færgeriet stærkt forbedret og effektiviseret. Det startede med hjuldampskibe - det første på Storebælt i 1828 - og fra 1860'erne havde de fleste færgesteder deres egne dampskibsforbindelser. Samtidig voksede jernbanenet, og i



Bådebyggeriet var for nogle årtier siden at finde på de fleste havne. Nu er kun få aktive. Her er det Hou Skibs- og Bådebyggeri.

1870'erne kom de første jernbane-dampfærger. Færgeanlæggene blev stærkt udvidet, og staten byggede særlige færgehavne med færgelejer og tilhørende jernbanestationer med ventesale. I Strib blev en dampfærehavn bygget i 1872 og i Nyborg 1883. Jernbaneepoken varede indtil ca. 1950, så begyndte bilfærgerne at være af størst betydning. Afgørende for færgetransport har altid været sikkerhed og præcision, og i bilismens tid er også overfartstiden blevet af stor betydning. Derfor blev adskillige gamle færgeruter afkortet. F.eks. blev færgeruten Faaborg-Mommark afkortet til ruten Fynshav-Bøjden og Spodsbjerg-Naskov blev ændret til Spodsbjerg-Tårs. Brobyggeri afskaffede efterhånden mange færgeruter. Det startede med Lillebæltsbroen og

den største indenlandske færgerute lukkede ved åbningen af en Storebæltstunnel i 1997 og en vejbro i 1998. Ruterne fra Århus til Kalundborg og fra Ebeltoft til Odden ser dog ud til at overleve.

Skibsbygningspladser og skibsværfter

De steder, hvor der byggedes skibe, kaldte man skibsbygningspladser, mens betegnelsen skibsværft bruges om et industrielt skibsbygningssted. Det vigtigste skibsbygningsmateriale før 1890 var træ - især egetræ - og da det lod sig transportere til byggepladsen, behøvede skibsbyggerierne ikke ligge i nærheden af egeskov. Det gamle træskibsbyggeri var helt og holdent håndværk. Et fartøj blev bygget med håndkraft med enkle

hjælpemidler og simpelt værktøj som save, økser, bor, hamre osv. Først blev kølen strakt, så rejstes stævnene og spanter, og oplængere blev rejst på kølen. Derpå blev skroget klædt op med planker, der blev lagt bjælker og dæk i og gjort plads til dækshuse og luger. Til sidst kom kalfatringen af skrog og dæk samt maling og lak. Rigningen blev isat på vandet. Træskibsbyggeriet ophørte lige efter anden verdenskrig, men indtil ca. 1970 blev fiskekuttere dog stadig bygget af træ.

Fra omkring 1900 begyndte stål-skibsbyggeriet at blive mere udbredt i Danmark. Stålskibsværfter blev startet i mange havnebyer. De ældste stålskibe var nittet sammen af stålplader. Efter anden verdenskrig gik man



Stubbekøbing ved Grønsund har stadig en aktiv trafikhavn.

over til at svejse skibene og til at bygge dem i sektioner. Værfterne byggede også dampmaskiner eller købte disse af underleverandører. Dieselmotorer afløste efter anden verdenskrig dampmaskinen til søs. Mindre fartøjer havde dog siden 1920 benyttet petroleumsmotorer.

Skibsbyggeriet havde nok at lave indtil 1970. Så medførte krise i søfart og fiskeri og konkurrence fra billige værfter i Asien lukning af mange danske værfter. Udviklingen accelererede i 1990'erne, og i dag er kun et stort nybygningsværft Lindø ved Odense samt nogle mindre reparationsværfter tilbage.

Havnefunktioner

Havne, som kun opfylder en enkelt funktion, forekommer, men det mest almindelige billede er, at havnen har flere forskellige funktioner, og at disse funktioner er adskilt i forskellige havneafsnit. Som en hjælp til at forstå havnens stratigrafi og funktioner kan man opliste basisfunktionerne.

- Trafikhavnen er fragtskibenes og andre erhvervsfartøjers anløbsplads. Havnens vigtigste funktion er losning og lastning af ankomende fragtskibe. Fragtgodset kan opdeles i forskellige undergrupper, og tidligere var der kajer og bygninger bestemt til hver af disse. Kul og koks havde deres egen del, stykgods sin plads, trælast sin plads, korn sin plads osv. Helt speciel var gerne oliehavnen, som af sikkerhedsmæssige grunde lå afsondret fra de andre. I vore dage er containerhavnen blevet



Listed på Bornholm er en typisk bornholmsk fiskerihavn med en serie af små bassin, som giver ro i det inderste bassin.

den vigtigste i håndteringen af det meste gods med undtagelse af massegoods.

- Fiskerihavnen giver plads til fiskefartøjer, såvel havnens egne fartøjer som fremmede, der vælger at lande deres fangster i havnen. På havnen findes de bygninger, som hører til fangst, landing, salg og transport af fisk. I de større fiskerihavne er også en vis opdeling efter skibenes størrelse - f.eks. en jollehavn for mindre fiskefartøjer, en kutterhavn og en industrifiskerihavn.
- Færgehavnen er havnen hvor færgerne anløber. I dag er der særlige færgelejer, som passer til netop den færge eller de færger som sejler på ruten. Der er ikke tale om standardfærger. Færgestedet har foruden lejet de nødvendige opmarchbaner, ventesale og billetkontorer og, hvor der endnu er jernbaneforbindelse, en stationsbygning.
- Værftshavnen er en havn som for-

beholdes skibe, som er under bygning eller er på værft for ombygning og reparation. Havnen har et omfattende og kostbart materiel som gør det muligt at arbejde på skibene - dvs. tørdokke, beddinge, flydedokke mv.

- Orlogshavnen er forbeholdt søværnet og benyttes kun til militære formål. Havnen er afspærret. Omkring havnen findes de bygninger som er nødvendige til magasinering, depotering, indkvartering osv.
- Lystbådehavnen er hjemsted for de lokale lystbåde og benyttes også som havn for gæstende både. I lystbådehavnen har de forskellige både faste pladser, som bådejerne betaler årlig leje for. For at få flest pladser har havnen almindeligvis liggepladser imellem pæle. På den måde antager store lystbådehavne - såkaldte marinaer - med mange hundrede både karakter af parkeringspladser for både



Færgehavnen i Grenå er som andre moderne færgehavne karakteriseret af store åbne pladser med opmarchbåse og til- og frakørselsveje for bilerne.

Havnens kulturmiljøer - helheder og enkelte anlæg

Man taler om maritime kulturmiljøer og kystkultur. Havnen er det mest koncentrerede maritime kulturmiljø. Hvis man definerer kulturmiljø som et geografisk afgrænset område som afspejler væsentlige træk af samfundets udvikling og virksomhed over et vist tidsrum - så er havnene sådanne miljøer. Som anført er havnen dog langt fra en ensartet størrelse. Dels er der behov for at skelne mellem havnene, dels er der brug for i den enkelte havn at kunne beskrive sammenhængende anlæg og enkelte anlæg. De første kan man kalde maritime helheder og de sidste maritime elementer i kulturmiljøet. Som eksempel kan man sige, at Søby havn på Ærø er et maritimt kulturmiljø. Havnen indeholder flere helheder - nemlig skibsværftet, fiskerihavnen, færgehavnen og lystbådehavnen. Hver af disse har elementer af særlig

interesse f.eks. den gamle rullebedding ved værftet, fiskernes pælebro osv. På den måde rummer miljøet flere lag. Registrering af et givet kulturspor som kulturmiljø, helhed eller element siger ikke noget om vigtigheden af det enkelte kulturspor, det angiver kun niveauet, der arbejdes på. I det følgende nævnes alfabetisk en række anlæg og enkeltbygninger, som findes på havnene.

Ankre - indgår i havnebilledet som maritime symboler. Der er gerne tale om gamle sejlskibsskibsankre med træstokke opfisket i nærliggende farvand. Ankrene er opstillet på fremtrædende steder på havnepladsen eller skibsbroen.

Badehuse - findes i havnens udkant i visse mindre havne og udgør en kulørt og dekorativ bebyggelse.

Bedding - byggebedding ses kun ved skibsværfter, mens reparationsbedding stadig forekommer i de ak-



Badehuse på Ærø hale.

tive havne. Det er rullebeddinger, hvor fartøjet anbringes på en vogn, som trækkes på land af et stort spil. Stående på vognen kan fartøjet smøres i bunden eller repareres.

Bolværk - er slået overalt i havnene, hvor skibe lægger til. De ældste bolværker af træ afløstes af granit og

senere beton. I dag benyttes ofte en jernspuns, som imidlertid er stærkt udsat for galvanisk tæring. Havneudvalg og -kommissioner foretager løbende besigtigelse af havnens bolværker. I de store havne drejer det sig om mange kilometer bolværk, som skal vedligeholdes.



Beddingsvogn fra Ærøskøbing havn.

Bunkerskaj - en bunker er skibets rum til kul eller brændstof, og på særlige pladser i havnen kunne skibene indtage brændstof. Ordningen eksisterer stadig for mindre fartøjer, mens større som regel får deres brændstof fra tankbiler eller i de store havne fra særlige oliebåde.

Byggeplads - var i træskibstiden åbne pladser på havnen med et svagt skrånede terræn ud mod havet. Nybygningerne løb i vandet på et såkaldt løbetøj.

Bådebro - en træbro på pæle som bruges af både enten som fast liggeplads eller som anløbsbro for skibsbåde med ærinde i land.

Bådebyggeri - findes i en del havne, - gerne i forbindelse med en bedding. Et mindre skur med maskiner og værktøj er tilstrækkeligt for træbådebyggeren, mens byggeri af stål- og glasfiberbåde kræver mere plads og oftest sker som serieproduktion.

Båke - et sømærke på land evt. på havnen, som viser skibene vej. Der kan være to båker - en for- og en bagbåke - som skal stå over ét set fra søen. Særlige kabelbåker angiver linjeføring for søkabler.

Containerterminal - den moderne container er som regel 20 fod eller 40 fod lang og kan opbevares og stables på særlige pladser. Specielle kørende kraner - en såkaldt skræver - henter og bringer containerne, mens en større kran sætter dem i land eller om bord i skibene. Der er fare på færde i terminalen, som derfor er afspærret for uvedkommende. Containerne kom frem i 1970'erne og revolutionerede godshåndteringen på hav-



En såkaldt duc d'albe ud for Rudkøbing havn.

nene. Containerskibenes kapacitet måles i TEU svarende til en 20 fods container.

Duc d'albe - en samling pæle, som blev brugt til at fortøje oplagte skibe ved samt ved forhaling af skibe i havnen på sejlskibenes tid. Navnet skyldes, at den spanske hærfører hertugen af Alba under det nederlandske oprør benyttede denne type pæle til at lægge sine orlogsskibe i. På Ærø kaldes typen jagtpæl.

Fiskeauktionshus - som regel en lav bygning - en hal - med fast gulv, som man kan køre på med truck o.l., og som kan spules. Her står de landede fangster sorteret efter art og kvalitet, indtil de sælges på auktion.

Fiskehandel - findes og fandtes tidligere på mange havne. Fisken var



En lille flydedok i Svendborg havn ved Ring Andersens værft.

tidligere lokal konsumfisk. I dag kommer fisken ikke nødvendigvis fra havnens egne fiskere.

Flagmast - står på et fremtrædende sted på havnen. Den er på skibsmåner todelt og med gaffel. Masten bruges til at flage fra - med dannebrog under gafflen og evt. andre nationale flag eller signaler.

Flydedok - en dok som flyder. Dokken har store tanke som kan fyldes med vand, så den synker. Et skib kan sejle ind i dokken og gøres fast. Herefter kan man ved hjælp af kraftige pumper fjerne vandet i tankene, og til sidst flyder dokken med skibet ude af vandet.

Fortøjningsring - langs kajerne ligger med jævne mellemrum svære jernringe til at fastgøre skibenes trosser i.

Fragtgods - er betegnelsen for de forskellige laster skibene sejler med. Man skelner mellem masse gods som korn, grus, sten og sand og stykgods som maskindele, kolonialvarer, tekstiler, isenkram osv. Stykgodset kan også betegnes efter sin emballage - sække gods, tøndegods, kasse gods, pallegods osv. Endelig er der flydende gods som olie, petroleum, kemikalier, vand mv.

Færgeleje - jernbane- og bilfærger benytter et fast leje, forment efter skibsskroget og med en broklap og evt. sideklapper, som biler kan køre om bord ad.

Færgeventesal - af hensyn til rejsende findes bygninger, hvor passagerer kan vente på færgen. De gamle ventesale er bygninger af en vis repræsentativ og arkitektonisk status.

Garnhus - fiskernes redskabshuse. De kan enten være skure af træ eller huse af mursten, som ligger i en klynge og danner en skurby eller det kan være lange længer, rækkehuse, hvor den enkelte fisker har et lille afsnit.

Havnefogedbolig - tidligere var en af de få boliger på havnen havnefogedboligen, hvor havnefogeden tidligere havde kontor. Ofte er der tale om arkitekttegnede bygninger af gode materialer.

Havnefyr - et eller flere fyr, som ved sit lys angiver indløbet til havnen.

Havnekiosk - tidligere arbejdede mange folk på havnen, og de havde brug for at købe små fornødenheder som tobak, skrå, aviser og øl. En havnekiosk fandtes på de fleste havnearealer.



Færgentesal i Svaneke havn for båden til Christiansø.



Ottekantet havnekiosk i Rudkøbing havn, opført i 1923.



En stor ældre havnellygtepæl er bevaret på skibsbroen i Nyborg.

Havnekran - forskellige typer kraner var i anvendelse på havnene. Størst var værftskranerne, men langs kajerne stod også kraner, som kunne køre på skinner og havde hytte til kranføreren. I dag ses ikke mange gamle faste kraner, men her og der er en lille gammel havnekran bevaret. En ny generation af havnekraner er kommet til. Det er høje slanke konstruktioner eller de særlige kraner til containere. De er dels hurtige og mobile, dels rullende langs kajerne. På de mindre havne anvendes i dag mobilkraner.

Havnellygte - i 1800-tallet var en stor havnellygte på skibsbroen al den belysning som fandtes. Enkelte steder findes havnellygten bevaret.

Havnesmedje - en smedje på havnepladsen var næsten uundværlig tidligere. Her udførtes alt beslag- og pladearbejde til skibene.

Havnetoilet - toiletterne var oprindeligt lokummer, senere vandklosetter. Såkaldte vespasianer - pissoirer - har også været benyttet.

Husbåd - at folk har boet på oplagte skibe i havnen er ikke noget nyt fænomen. Kolonier af gamle oplagte skibe, der ligger som husbåde, ses i mange større havnes afkroge. Nyt er det imidlertid, at firmaer er begyndt at producere særlige husbåde - dvs. huse anbragt på en ponton - til liebhavere. De høje boligpriser og moden med at kunne se ud over vand muliggør dette. Mange små havne egner sig imidlertid ikke til den slags svømmende parcelhusboliger.

Kaj - oprindeligt via hollandsk fra fransk "quai" - floddige. I Danmark betegnelsen for stedet, hvor skibene ligger ind til land for at lade og losse. De ældste kajer synes at være opstået

ved bredderne af åudløb til havet.

Kassehus - et halvtag eller en lukket bygning, hvor fiskerne opbevarer deres tomme fiskekasser.

Klubhus - sejlklubbers, roklubbers, kajak- og kanoklubbers klubhuse, oftest beliggende i lystbådehavnene. De er af meget forskellig karakter, lige fra fornemme arkitekttegnede bygninger til mere simple huse, som klubbens medlemmer har stillet op ved frivillig indsats.

Kogehus og beghus - ild om bord i træskibene var noget, man skulle omgås med varsomhed, og af samme grund stillede mange havne bygninger i land til rådighed for de skibe, som lå i havnen. Kogehuset blev brugt af skibskokkene og beghuset af skibstømmerne, når de skulle koge beg til kalfatring af skrog og dæk.

Kontorbygning - søfartserhvervene har haft forskellige kontorer på havnene. Sjældent er der tale om selvstændige bygninger, skønt det forekommer. Oftest havde man lejet sig ind i et hus på havnen. Man skelner mellem rederikontor, færgekantor, havnekantor, værftskantor, forhyringskantor, mæglerkantor, pakketkantokantor mm.

Kulplads - kul og koks blev oplagt på havnen på en særlig kulplads. Der kunne være flere kulimportører, som hver havde deres plads. Kulhandlen var betydningsfuld, indtil olien fra 1950'erne afløste kullene som det vigtigste brændsel. Pladserne var indhegnede af store plankeværker og forsynet med kranbaner og kraner med jerngrabber. Under krigene var kul rationeret.



Havnefogedbygning på Haderslev havn.

Købmandsgård - nær havnen findes ofte en eller flere gamle købmandsgårde bevaret. Det er omfattende anlæg med hovedbygning, kornmagasiner, lagerrum, skure og trælastpladser. Enkelte steder har den gamle købmandsgård på havnen overlevet og er i dag byggemarked.

Isværk - da fiskerne begyndte at ise deres fangster, gik de sammen om at bekoste isværker, hvorfra man kunne fylde is i fartøjet og derved sikre sig, at den rensede fangst holdt sig frisk og efter landing kunne transporteres nediset i kasser over længere afstand.

Ledefyr - fyr som viser den rigtige kurs ved anduvning af en havn. Der behøver ikke at være tale om et egentligt tårn. Ofte var ledelyset anbragt på en trækonstruktion, evt. en båke.

Lodsbygning/lodsstation - lodserne var selvstændige næringsdrivende, som havde egne huse, og kun i de store havne findes lodsstationer, hvor lodserne og deres bådførere holder vagt. Lodsstationen ligger på havnen og har ofte en tårnbygning, som muliggør en visuel overvågning af farvandet. Lodsstationerne af ældre dato er murede bygninger med skorsten og frit udsyn til havet.

Losseslidske/-rampe - slidsker anvendtes ved kajerne, idet dampskibene tog last ind gennem sideporte. Når kajen var højere end dækket på skibet, var det nødvendigt med en slidske som førte ned i dækshøjde. Ved pakhusene var der ofte tale om losseslidsker, hvor hestevogne og lastbiler eller jernbanegodsvoget kørte til.

Mastekran - i sejlskibenes tid var faste kraner en stor hjælp ved tilrigning af skibene. Den ældste, bevarede mastekran er den på Holmen fra 1749. Senere anvendtes kraner af jern, og i dag findes stadig på mange lystbådehavne en mastekran.

Mindesten - verdenskrigene kostede mange liv på søen. Skønt Danmark var neutral under første verdenskrig, blev danske skibe sænket eller løb på søminer, og det samme skete under anden verdenskrig. På mange havne findes mindesten for de omkomne søfolk - ofte anbragt i et lille anlæg. Tidligere blev der også indsamlet penge til de efterladte i demonterede hornminer, som stod i forbindelse med sådanne anlæg på havnen.

Motorfabrik - de fleste havnebyer havde motorværksteder. En del var reparationsværksteder, mens andre fremstillede marinemotorer og var små fabrikker med støberi og maskinværksted. De tidligste fabrikker fremstillede de såkaldte glødehovedmotorer, mens produktionen senere gik over til benzin- eller dieselmotorer. Motorerne fandt afsætning lokalt i mindre fragt- og fiskefartøjer.

Navigationsskole - undervisningen i navigation foregik i sin tid privat, og eleverne gik til en prøve, som, hvis den blev bestået, resulterede i eksamensbevis som navigator. Enkelte byer havde ligefrem egne navigationsskoler, men for at forbedre og standardisere uddannelsen overtog staten undervisningen og etablerede fire skoler, nemlig i København, Svendborg, Marstal og Nordby på Fanø. Skoler for fiskeskippere og

sætteskippere blev oprettet i Rønne, Skagen, Frederikshavn, Thyborøn og Esbjerg.

Olieoplag - med den mere udstrakte brug af olie blev der bygget oplag - tanke for olie - på mange havne. De var anbragt lidt afsides og afspærret af hensyn til brandfaren. De første oplag af petroleum og benzin kom på havnene omkring 1900, men først i sidste halvdel af det 20. århundrede blev olien dominerende på markedet.

Pakhus - pakhuse var en nødvendighed for omsætning af visse varegrupper som f.eks. fødevarer og stykgods, mens f.eks. træ og stenkul kunne oplagres udendørs. Tilbage til hansetiden havde købmændene, som det endnu ses på tyskebryggen i Bergen, deres handelsboder fortil og deres pakhuse bagtil. Handlen med korn krævede

stor indendørs lagerplads, og kornmagasiner i bindingsværk i to-tre stokværk blev almindelige på havnene. Senere blev kornmagasinerne opført i grundmur med fem-seks kornlofter. Omkring 1875 ophørte kornudførslen og købmændenes handel med korn. Over havnene blev i stedet indført korn- og foderstoffer samt gødning til det nye andelslandbrug.

Pullert - langs gamle kajer ses med et fast mellemrum opstillet pullerter af træ eller sten. De er beregnet til at gøre skibenes fortøjninger fast i.

Reberbane - rebslageri var et vigtigt maritimt erhverv i sejlskibenes tid, og de fleste havnebyer havde et eller flere rebslagerier. De lå ikke nødvendigvis på havnen, da de var meget pladskrævende, men f.eks. i udkanten af byen.



Pakhus - et kornmagasin fra 1800-årene ved Faaborg havn.



Silobygninger fra Odense havn

Røgeri - fiskehandlere kunne tjene ekstra penge på at forbedre fiskens holdbarhed og smag ved at røge den. Det foregik visse steder i stor stil - f.eks. på Bornholm - men mange havne havde et par røgerier, som er lette at kende på de små bygninger med de store skorstene.

Signalstation - en sådan fandtes tidligere ved enkelte havne og på fremspringende punkter på kysten, f.eks. i Hanstholm, Hirtshals og Helsingør samt ved Skagen, Fornæs og Hammeren. Ved brug af forskellige signaler gav man fartøjer som passerede vigtige informationer om vejret, strømforhold, isforhold og evt. farer.

Silo - en konstruktion med en ydre skal og en indre skaktformet beholder for korn, salt, cement mv., som påfyldes for oven i beholderen og kan aftappes for neden. Silobyggeriet blev

taget i brug i begyndelsen af 1900-tallet, og efter anden verdenskrig blev tårnsiloer i beton opført på mange danske havne.

Skibsbro - en konstruktion, som omtrent vinkelret fører fra stranden ud mod havet med kajer langs siden, hvor skibe kan lægge til alt efter deres dybgang. Ofte er den gamle skibsbro fjernet, men gadenavnet Brogade eller Skibbrogade afslører dens tidligere beliggenhed.

Skibshandel - tidligere, da mange små skibe med forholdsvis store besætninger dominerede sejladsen, fandtes mange skibshandler, eller skibsprovianthandler på havnene. De havde et stort varelager, som dels omfattede proviant til skibene, dels varer til skibenes vedligeholdelse og drift. Nogle huse blev nyopført som skibshandler og rummede både butik

og bolig, andre skibshandler var i f.eks. lejede kælderlokaler.

Skibsmæglere - ekspederer skibene og formidler fragtafalter mellem skib og ladningsejer. Et mæglerkontor fandtes tidligere ved enhver havn med en vis omsætning.

Skipperhuse - er betegnelsen for huse hvor skippere, styrmænd og andre søfarende boede. I skipperbyerne danner disse huse gader. De ældste skipperhuse er i bindingsværk, mens de senere blev bygget af mursten - først med pudsede vægge og senere i rød blankmur.

Slip - en skrå flade ud mod vandet, hvor man kan trække fartøjer på land for at bundsmøre og male dem eller

eventuelt foretage reparationer.

Sluse - findes ved havne som såkaldte kammersluser, dvs. et vandtæt kammer med en port i hver ende, etableret imellem to vandniveauer. For at komme fra det ene niveau til det andet går fartøjet gennem slusen. Kammersluser er almindelige i udlandet hvor der er meget flodtrafik, men kendes kun et par steder i Danmark. En anden type, såkaldte reguleringsluser, bruges for at regulere tidevandsstrømmen ind og ud af havnen. Hvor der er meget tidevand benyttes sluseporte for at holde på vandet ved ebbe; omvendt kan sluseporten også lukke for indstrømmende vand f.eks. ved stormflod.



Ældre skibshandel ved Nyborg havn.

Slæbested - det samme som slip - et sted hvor man trækker fartøjerne på land.

Spilhus - i forbindelse med en rullebedding findes et spil, som af hensyn til vind og vejr beskyttes af en bygning, som kan være af træ eller grundmuret.

Stejleplads - når fiskerne skulle tørre deres garn, foregik det på den såkaldte stejleplads, idet stejler er pæle opsat på rækker, hvorpå man kunne ophænge garnene. På steder med aktivt bundgarnsfiskeri ses endnu sådanne stejlepladser.

Strandpavillon - til forlystelseslivet hører strandpavillonen, ofte bygget i nærheden af havnen. Den var et yndet udflugtsmål for spadserende. Her kunne man indtage frokost, kaffe, te og aftensmad, kigge ud over havet og undertiden nyde levende musik og danse. Strandpavillonen kunne være

et større kompleks eller en mindre træbygning.

Strandpromenade - byråd og forskønnelsesforeninger arbejdede på at gøre deres havneby mere attraktiv, og en måde at gøre det på var at lave strandpromenader. De findes den dag i dag til glæde for mange borgere. Typisk går promenaden fra havnen ud til et punkt på kysten, hvor der f.eks. findes en strandpavillon, en badestrand eller anden aktivitet.

Søbadeanstalt - friluftsliv, idræt og kropskultur blev sat i fokus af hensyn til folkesundheden, og badning og svømning hørte til de aktiviteter, som man ønskede at fremme. Der blev opført søbadeanstalter i eller ved de fleste havne. Det var badebroer med træbygninger, badetrapper og bassiner. De kommunale søbadeanstalter havde svømmeundervisning for skole-



Et slæbested i Bagenkop havn.

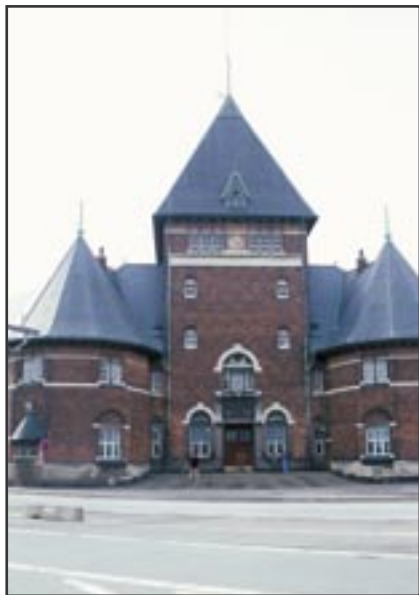
børn og adskilt herre- og dameafdeling, hvortil der skulle løses billet.

Søfartsskole og sømandskole - tidligere fandtes fire søfartsskoler. Skolerne blev opført efter anden verdens-

krig af staten i henhold til lov af 1949 om søfartsuddannelse, en undtagelse er dog Kogtved Søfartsskole, som blev bygget af rederiet Lauritzen i 1943.



Strandpromenaden Molestien ved Ærøskøbing havn.



Toldkammeret i Århus havn er et af landets flotteste, tegnet af arkitekt Hack Kampmann.

Sømandshjem - fandtes tidligere i mange danske havne. De var drevet af Indenlandsk Sømandsmission for at holde søfolkene væk fra havneknjper og logihuse, hvor kosten ofte var af flydende karakter. Nogle er opført som sømandshjem, mens andre blev indrettet i eksisterende bygninger. I dag er omkring ti sømandshjem i drift i Danmark.

Tjæreplads - fiskerne havde særlige pladser hvor de tjærede deres garn. Det foregik med store gryder, hvori tjæren blev opvarmet, og garnene blev tjæret over en kasse med tremmer, så den overskydende tjære blev opsamlet. En hel del gik dog på jorden, og tjærepladserne er i dag betragtet som stærkt forurenede grunde.

Toldkammer - havnens bedste byg-

ning er som regel toldkammeret. Det var staten - Toldvæsenet - som var bygherre, og der blev lavet kvalitetsbyggeri, for det skulle jo holde og samtidig være repræsentativt. I de største havne som København, Helsingør, Århus og Horsens var det nogle af tidens bedste arkitekter, som fik til opgave at tegne et nyt toldkammer.

Tømmerplads - en plads til opbevaring af trælast - oprindelig tømmer, planker eller brædder.

Tørdok - en konstruktion på land, hvor man ved en dokport kan lukke vandtæt og derefter ved brug af pumper kan fjerne havvandet, så skibet kommer til at stå tørt.

Varehus - ordet benyttes i dag mest i betydningen stormagasin, men den oprindelige betydning var et lager/magasin for varer. På havnen var varehuset en bygning af træ eller grundmur, der blev benyttet til oplag af varer, som skulle udskibes eller var oplosset og ventede på afhentning. Typisk havde mange dampskibe, færger og paketbåde varehuse til opbevaring af det gods, de sejlede med.

Ventesal - en bygning hvor passagerer kunne opholde sig, indtil de kunne komme med næste færge eller få befordring fra havnen op i byen eller ud på landet.

Vægt og vejerbod - på havnen var ansat en kgl. vejer og måler, hvis opgave det var at bestemme vægt og mål af varer som ind- og udførtes over havnen. Hans kontor var i vejerboden, og ved den var en vognvægt. Der hvor trafikhavnen fungerer, er vejerboden stadig i brug.

Værft - under industrialiseringen blev jernskibsbyggeri det almindelige, og de første danske værfter var stålskibsværfter. Værftet rummer en række bygninger til forskellig brug samt kraner og dokker. Af betydningsfulde bygninger kan nævnes spantehal, jernstøberi, kedelsmedje, maskinværksted, grovsmedje, klejnsmedje, snedkeri, malerværksted, marketenderi og administrationsbygning.

Værtshus - på havnen fandtes værtshuse og beværtninger, hvor man dels kunne finde logi dels få stillet sin sult og tørst. Visse steder som f.eks. Nyhavn havde man et særligt havneværtshusmiljø i stil med store udenlandske havne som Hamborg, Rotterdam og Liverpool. Her slog sømændene sig løs efter måske månedsvis afholdenhed - til stor forargelse for det pæne borgerskab.

Havnen under forandring

Bulldozere efterfulgt af byggekraner er i fuld gang på mange danske havne. Den langvarige krise i søfart og fiskeri har resulteret i et tomrum på havnen, som nu er ved at blive udfyldt. Det er byggesektoren, som har kastet sin kærlighed på de danske havne. Der, hvor der før lå en række pakhuse eller en oplagsplads, har kranerne travlt med at rejse nye boliger. Grunden til dette er enkel. En bopæl i den indre by med udsigt over vandet er en vare, som er efterspurgt, og som byggeriet mener at kunne sælge med god fortjeneste. Byggefirmaerne fokuserer på salg af etagekvadratmeter med udsigt over

havnen, men havnen er meget andet. Den er et værdifuldt rekreativt område for byens befolkning, den er en god forretning i form af turisme, den er forretningsliv, den er seværdige bygninger, og den er erhvervsvirksomhed. Søfarten og fiskeriet kommer givetvis ikke tilbage i de indre gamle havne, men havnenes herlighedsværdier og kulturhistoriske værdier står tilbage.

Der foregår i mange byer en debat om havnens fremtid og ofte viser det sig, at de fleste borgere og politikere ønsker at bevare havnen som havnerum - dvs. at havnen ikke skal reduceres til et eksklusivt boligområde. Den holdning forhindrer ikke forandringer eller et vist byggeri af boliger - gerne for forskellige indkomstgrupper - men vil modvirke totalsanering og en overudnyttelse af havnen, som når en mindre købstad planlægger 600 lejligheder på havnen. Det er også værd at pege på, at genbrug af gamle havnebygninger er en god metode til at fastholde havnens karakter. Gamle pakhuse og endda kornsiloer er med stort held blevet ombygget til boliger og hoteller.

Dokumentations- og bevaringsarbejde på havnen

De kulturhistoriske museer bør involvere sig i forandringerne på havnen. Det er museernes opgave at pege på de kulturhistoriske værdier som findes på havnen samt arbejde på, at de mest værdifulde havnemiljøer bevares. Bygningsbevaring har en lang tradition i det kulturhistoriske



Den totalsanerede dampskibsmole i Nyborg havn. De to skibe i baggrunden ligger ved kajen på havnens vestside. Havnarealerne er ryddet for at give plads til boligbyggeri.

arbejde. Uden dette arbejde havde vi næppe haft så mange kirker, herregårde, vindmøller, købstadshuse mv. bevaret. Museerne kan deltage eller ligefrem initiere en debat omkring havnens fremtid og bevaring af havnemiljøer. De steder hvor det kulturhistoriske arbejde er på forkanten af planlægningen, opnår man de bedste resultater. En skyttegravskrig mellem bevaringsinteresser og bygherrer, som allerede har disponeret og bundet sig økonomisk til bestemte løsninger, tjener sjældent noget formål.

Det bedste udgangspunkt for bevaringsarbejdet er et omfattende dokumentationsarbejde på havnen. Heldigvis er mange havnes historie godt belyst, og det er tit muligt på forholdsvis kort tid at danne sig et overblik over bebyggelsen. Herefter gælder det om at argumentere for de bevaringsværdige miljøer og at dokumentere de miljøer, som forsvinder

på grund af totalsanering og nyt byggeri. Det bedste resultat, man kan opnå lokalt, vil være en bevarende lokalplan for de kulturhistorisk set mest værdifulde havne. I nogle amter har man foretaget registreringer og vurderinger af kulturmiljøet på de forskellige kyststrækninger, herunder havne, og her vil amtets konklusioner og forslag være en stor hjælp i bevaringsarbejdet. Andre steder har man kulturmiljøatlas som et værdifuldt redskab i arbejdet. Endelig vil de regionale faglige kulturmiljøråd være gode sparringspartnere og konsulenter i arbejdet på havnene. Formidling af havnemiljøværdierne er alfa og omega i arbejdet. Information øger borgernes, myndighedernes, politikernes og bygherrernes interesse og forståelse, og foredrag, avisartikler, udstillinger samt publikationer er for museerne velprøvede veje til formidling.

Litteraturliste

- Torkil F. Adersen: Fiskerihavnen Skudehavnen, provinsidyl eller aktivt erhvervsfiskeri. Speciale i europæisk etnologi, Københavns Universitet 1993. Upubl.
- Maria Bergman: *Hamnen och godset*. Stockholm Universitet 1999.
- Anders Björklund: *Slaget om hamnarne*. Lund 1988.
- Bygninger og anlæg i Københavns havn*. Miljøministeriet/Planstyrelsen 1988.
- Søren Byskov: Esbjerg fiskerihavn - en situationsrapport. *Sjæk'len 1997. Årbog for Fiskeri- og Søfartsmuseet*. Esbjerg 1998, s. 43-55.
- Søren Byskov: Aså og Vørså - to fiskerihavne i Vendsyssel. *Sjæk'len 1998. Årbog for Fiskeri- og Søfartsmuseet*. Esbjerg 1999, s. 51-78.
- Søren Møller Christensen og Nicolai Carlberg: Revitalisering af havne - kulturelle og sociale aspekter. Speciale i etnologi, Københavns Universitet 2003. Under udgivelse.
- Kim Faber og Hanne Fall Nielsen: *Både og.... om Københavns havn*. Politiken 2001.
- Henning Gjerulff: Danmarks havne i historisk og retlig belysning. *Sjæk'len 1998. Årbog for Fiskeri- og Søfartsmuseet*. Esbjerg 1999, s. 79-91.
- Morten Hahn-Pedersen: Strukturer under forandring. Udviklingen i de danske trafikhavne siden 1960. *Sjæk'len 1995. Årbog for Fiskeri- og Søfartsmuseet*. Esbjerg 1996 s. 78-109.
- Morten Hahn-Pedersen (red): *Esbjerg havn 1868-1993*. Fiskeri- og Søfartsmuseet 1993.
- Henrik Harnow: *Havn, Odense havn og kanal gennem 200 år*. Odense Bys Museer 2003.
- Erik Korr Johansen (red.): *Fra åhavn til kysthavn, Århus havns historie til 1914*. Erhvervsarkivet i Århus 1990.
- Horst Meesenburg: *Danske havne*. Bygd 1/1983.
- Peter Duelund Mortensen (red): *Arv og vision, katalog for en udstilling*. Københavns havn 2000.
- Ole Mortensøn: *Kystkulturen på Fyn og Øerne - en introduktion*. Fyns Amt 1997.
- Ole Mortensøn (red): *Havnemiljø i Norden*. Nordisk Råd 2000.
- Ole Mortensøn: *Fynske kystmiljøer, en rapport*. Fyns Amt 2002.
- Jørgen Nielsen: *Kystmorfologi*. Københavns Universitet 1978.
- Peter Olesen: *København ved havnen*. København 1992.
- Ulla Rosenqvist og Johan Sørensen: *Havneundersøgelser, en undersøgelse af 22 bornholmske havne*. Bornholms Amtskommune, Rønne 1981.
- Rapport fra det tværministerielle udvalg om den statslige politik for den faste kulturarv*. Kulturministeriet 2002.
- Michael Stratton: *Industrial buildings*. London 2000.
- Vern av fast kulturminner langs kysten*. Rigsantikvarens rapport nr. 27, Oslo 1999.



De danske havne er under voldsom forandring i disse år. Mange havne tømmes for deres oprindelige funktioner, og nye interesser står på spring for at få adgang til de attraktive arealer tæt på vandet. Ofte bliver resultatet, at gamle havnemiljøer rives ned til fordel for moderne kontor- og boligbyggeri. Dette hæfte indeholder en oversigt over den maritime kulturarv med det formål at udbrede kendskabet til havnenes karakteristiske bygninger og anlæg og til de værdier, der rummes i havnemiljøerne. Her fortælles om begrebet havn og om havnenes udvikling, beliggenhed, anlæg, bebyggelse og funktioner, og endelig gennemgås helheder og enkelte anlæg på havnen i leksikonform. Hæftet henvender sig i første række til kulturhistorikere, men har også interesse for andre med engagement i den faste kulturarv. Hæftet udgives af de danske søfartsmuseers samarbejdsforum, Søfartspuljen, hvis arbejde støttes af Kulturarvsstyrelsen.