Kertemindes maritime DNA

Rapport udarbejdet af Østfyns Museer (august 2018)

Rapporten om *Kertemindes maritime DNA* indledes med 1) **resumé** med en kortfattet gennemgang af de byplan- og bygningshistoriske karakteristika for Kerteminde og i forlængelse heraf en række kulturhistorisk begrundede anbefalinger. Dernæst foldes disse temaer ud i tekst og tegning i 2) afsnittet **Den maritime hovedfortælling.** Samlet giver disse afsnit en forståelse af Kertemindes maritime univers og angiver, hvordan denne kulturarv kan bringes i spil i forhold til fremtidigt byggeri på Strandkilen og det inddæmmede areal i øst. Endelig gives der i afsnit 3) en gennemgang af **byens enkelte maritime kvarterer** med udpegning af deres særlige karakteristika og centrale bevaringsværdier.

På denne vis tjener rapporten det dobbelte sigte at tydeliggøre og udpege Kertemindes rige maritime kulturarv med henblik på at fremtidssikre denne, og på basis heraf tillige opstille et sæt retningslinjer for udvikling af fremtidige maritime kvarterer ved bymidten.

1. Resumé

I det følgende resumé oplistes en række karakteristiske forhold i Kertemindes maritime DNA og de konsekvenser, man kan drage heraf for den planlagte udvidelse af bykernen på de inddæmmede havnearealer mod øst. Der henvises i øvrigt til de to følgende kapitler om det maritime Kertemindes grundlæggende identitet og om byens kvarterdannelse i relation hertil.

En by født af havet

Kerteminde henviser allerede i sit navn til sin oprindelse som fisker- og søfartsby ved den glimrende naturhavn, sundet eller "mindet" mellem fjord og bælt, ved porten til et fjordsystem, der allerede i vikingetid var af stor betydning med ladeplads ("Lad-by"), sejlspærringer ("Snekkeled"), skibsdrag ("Dræby"), befæstede stormandsgårde, bavnehøje, et helligt vi ("Viby") og ikke mindst en imponerende kongegrav. Med middelalderens større skibe flyttedes det maritime center til mindet og befæstedes allerede fra 1400-tallet med en bro over sundet og en skibsbro til havn. Den nye by (købstad fra 1413) blev bygget på Kongens forstrand på de strandvolde af sten, grus, sand og sammenbrændt tang, som havet havde aflejret, og som nord for mindet nåede højder på to meter over havets overflade. Overalt i Kertemindes gamle bykerne støder man – blot en meter nede – på den gamle strand, og de ældre udvidelser af byen er alle foregået ved trinvis opfyldning og tilbagerulning af kystlinjen.

Det forekommer således i fuld overensstemmelse med Kertemindes grundlæggende identitet at udvide den gamle bykerne ud på de inddæmmede havnearealer og herunder understrege byens grundlæggende samhørighed med mindet, der er byens oprindelse og navngiver.

Den lave by på havet

Byplanens altdominerende hovedgade, Langegade, følger i sit forløb den højeste strandvolds-dannelse i området. Den er imidlertid på blot to meters højde, medens den parallelle Strandgade hviler på en strandvold, der er en halv meter lavere, og Strandvejen endnu lavere, som det umiddelbart kan konstateres ved Trollegade-snittet. Oveni disse tal skal imidlertid lægges omtrent en meters kulturlag/opfyldning. Kerteminde fremstår hermed – ikke mindst fra det omgivende bakkeland - som en plan og stærkt fliget terrasse, der skyder sig ud i og nærmest flyder på hav og fjord. Oplevelsesmæssigt er den lave røde klump mod det blå hav og de omgivende grønne skove og marker, der rejser sig som bakkeland, af meget stor kvalitet. Samspillet mellem by og hav giver overalt borgerne en nærhed til vandet og i meget høj grad mulighed for at færdes langs vandet, enten direkte med fødderne i vand eller i hvert fald fra bolværkskanten.

Det er afgørende vigtigt, at byens grundlæggende identitet som den lave røde platform - mellem det blå og det grønne - bevares og styrkes, og at tilgængeligheden til vand og langs kystlinjer overalt

medtænkes. Klimaændringer og vandspejlsstigninger er en uomgængelig fremtidig udfordring for hele bykernen, der også må adresseres i planlægningen af den nye bydel.

Byens ansigt – renæssancehavnen

Igennem århundreder har området ved Renæssancehavnen udgjort byens trafikmæssige og økonomiske knudepunkt, og netop her koncentreredes bebyggelsen tæt og højt (op til tre etager) allerede i 1500-tallet. Havn, købmandsgårde, magasiner og hotel udgjorde dengang og nu "byens ansigt", hvad enten man ankom fra landsiden via Langebro eller fra søen via skibsbroen. Fra dette centrum aftager bebyggelseshøjder og -tæthed i alle retninger. Passagen via Langebro og udsigten til byens gamle centrum flankeret af de lave fiskerhuse langs Lillestranden og det lange strøg af bolværker og sundhavn i øst er vel nok byens fornemste udsigtsherlighed og nu tilført ny energi fra den æstetisk flotte genfortolkning af selve renæssancehavnen.

Det er afgørende vigtigt, at den gamle bykerne ved Renæssancehavnen fortsat bevarer sin bygningsmæssige prioritet og værdighed i bybilledet, og at ny bebyggelse på østhavnen skalamæssigt understreger bolværkets lange horisontale linjer og giver en interessant harmonisk variation i forhold til Lillestrandens lave og tætte fiskermiljø i vest, og gerne således at man oplever forskellen mellem den beskyttede fjordkyst i læ og den anderledes hav-udsatte bebyggelse i øst.

Mødet mellem by og kyst – befæstede arealer

De ældste anløbspladser har blot være flade sandstrande, hvor bådene bekvemt har kunne sættes i vandet og trækkes på land. Siden er strømløbet gennem sundet blevet befæstet med kåse og små broer, som det endnu ses på Lillestranden. Renæssancehavnen var allerede fra 1400-tallet forsynet med egentligt træbolværk. Det er imidlertid i perioden fra 1800-1840, at det nordre bolværk blev forlænget mere end ½ km ud i sundet for at opnå en øget strømeffekt og overvinde sandbarrieren ved havnens udmunding. Den nordre havnekaj fik hermed en næsten absurd længde, svarende til Langegades, men dermed også mere end rigelig til at dække søtransportens og fiskeriets øgede betydning i storhedstiden frem til 1960'erne. Også den sydlige del af Sundhavnen befæstedes efterhånden med nye anlæg til fiskerflåden, og fra 1970'erne kom fritidslivet for alvor til med museumshavn og jollehavn og nord for sundhavnen ny stor marina.

Medens udnyttelsen af det siden 1830'erne store inddæmmede areal har ændret sig mange gange i de forløbne år er det kulturhistorisk af stor værdi, at selve Sundhavnen fremstår med intakt bolværksforløb. Dette er erhvervshavnens egentlige DNA, og forløbet bør tydeliggøres af en kommende bebyggelsesstruktur, der følger og indrammer havnen i en lav og tæt rytme, som understreger de lange horisontale linjer. Det oprindelige inddigningsprojekt fra 1830'erne rummede en afskærende stenmole i flugt med Peder Møllers Stræde, der dengang markerede bygrænsen. Så vidt muligt bør den nye bebyggelsesstruktur tillige forholde sig til denne linje, der kan skabe en velkommen udsigtslinje og give en naturlig rundgang fra den gamle bykerne ud i den 200 år gamle havnestruktur.

Vejnettet og kysten

Kertemindes hovedstruktur er bestemt af forstrandens sandrevler, hvoraf de mest markante løber syd-nord, men tillige med en øst-vestlig afbøjning ind langs fjorden, men systemet er modificeret således, at hele vejnettet i byen peger ned mod renæssancehavnen, hvilket med stor styrke udpeger havnepladsen (og det tæt tilknyttede torveareal) til byens hjerte. Den yderste gren af det nord-syd gående parallelforløb, Strandvejen, var før jernbanens komme i år 1900 kun spredt bebygget på den vestre bynære side. Jernbanens komme med tilhørende station på Strandvejen (øst) forvandlede imidlertid den vestre side af vejen til en egentlig stationsby-bebyggelse med hoteller, restauranter og butikker. Med jernbanens forsvinden i 1960erne blev der efterladt store tomme arealer, der for det meste siden er udnyttet til parkeringsområder, busholdeplads, rådhuskompleks og spredte grønne arealer.

Det vil være oplagt at genoptage udviklingen af Strandvejen som bykernens yderste nord-syd gående hovedforløb. Der er ved huludfyldning i vest og mere sammenhængende anlæg i øst potentiale til etablering af en sammenhængende købstadsgade med blandet bolig, handel og erhverv i en 1½ til 2½ etager høj struktur. Den nye Strandgade vil underbygge Kertemindes nord-syd gående hovedstruktur og samtidig åbne op for en harmonisk spejling af den øst-vest gående vinge langs fjorden til en ny øst-vest gående byvinge langs havnen. Forudsætningen er imidlertid, at Hindsholmvej reduceres og fredeliggøres til bygadeproportioner.

Bagveje og slipper

Fiskergade er, som det ofte ses i fiskerbyer, forsynet med små slipper – blot 1-2 meter bredde, der gør det muligt at komme igennem husrækkerne og ned til bådepladserne, ligesom der går en ekstra parallel grusvej langs Lillestranden. Det er af stor betydning for byens almene tilgængelighed, at denne jævne "allemandsret" er til stede i overraskende stort omfang. Den markante brug af grusbelagte "bagveje" ikke blot i Vestergade kvartererne, men også i de nyere kvarterer på Feden, synes faktisk at være et særegent træk for Kerteminde – og dermed en vigtig del af byens DNA. Bagvejene åbner op for mere social kontakt, dersom man ønsker det, og løser praktiske problemer med transport, affaldshåndtering eller blot parkering.

Det er et vigtigt mål, at dette særegne og byintime slippe- og bagvejssystem tænkes ind også i de nye kvartersanlæg, som en understregning af byens sociale sammenhængskraft og almene tilgængelighed.

Færdes til og fra

Vejnettet i den gamle by er, som nævnt, i hovedsagen bestemt af behovet for at færdes til og fra havnen med de tilknyttede arbejdsopgaver. Hovedgaden, Langegade, skiller sig imidlertid ud ved samtidig at udgøre indfaldsvejen fra oplandet, henholdsvis Hindsholm i nord, og – via Langebro - fjordlandet i syd. Samtidig udgør Langegade den regionale trafikåre over Sundet, der forbinder byerne Nyborg og Odense med Kerteminde og Hindsholm. Som indfaldsvej fra Drigstrup og Munkebo (vejen videre til Odense var igennem århundreder langt dårligere end via Ladby) havde

også Vestergade en handelsmæssig forrang, og systemet befæstedes ved at de to hovedgade forløb mødtes på byens lille torv ved kirken og rådhuset. Hvor byens slipper, bagveje og småstræder havde bredder fra 1-5 meter, nåede de regionale oplandsgader bredder på 10-12 meter.

Også i de nye kvarterer vil det være vigtigt at orientere færdselslinjer mod havn og marina, herunder at gøre det muligt at etablere en ny fritids-maritim handelsgade, der kunne forbinde marinaen med bycentret. Det er tillige vigtigt at det nye vejnet rummer en lignende bredde og status variation afpasset til færdselsmønstrene.

Kvarterernes maritime karakter

"I Kerteminde fisker alle, bortset fra borgmesteren – han stanger ål." På havet – og i byen - er alle lige påstår det gamle skæmtevers, og sandt er det, at de udprægede fiskerkvarterer omkring Havnegade og Fiskergade udstråler en bygningsmæssig jævnbyrdighed og en bevidsthed om – med hver sine ønskede variationer – at tilpasse sig kvarterets kode. Facaderne i sig selv røber ikke beboernes erhverv, medens baggårdene overalt har rummet redskabshuse og pladser til at rede garnene op mv.

Det er et mål, at de nye kvarterer får en identitet og en aflæselig kode, der i sit facadeudtryk går i dialog med Kertemindes urgamle fisker-demokrati. Overfor havets kræfter er vi alle små og må ydmygt tilpasse os. Det gælder lige fuldt for lystfiskere, lystsejlere, kajakroere mv.

Kvarterdannelse og identitet – uniformitet og variation

Det er særegent for det gamle Kerteminde, at der stort set ikke findes seriebyggerier, hvor en enkelt bygmester har opført en hel række boliger efter fast skema. Der er derimod tale om individuelt styrede byggerier med hver deres særkender, om end kvarterets overordnede identitet som hovedregel er nøje respekteret. Overalt har man bygget i tidens stil, og det er således let at erkende forskellene mellem den tidligt bebyggede, snævre østlige ende af Fiskergade, og den brede vestlige del af gaden, der blev bebygget i årene 1840-80 i en tæt rytme af 3-5 fags huse med en dør og vinduesrytme nøje tilpasset faginddelingen. Med Havnegades anlæggelse og udbygning i årene omkring 1920 er det derimod murermesterhuset og Bedre Byggeskik-stilen, der dominerer, og alligevel aner man straks slægtskabet mellem de to gader.

Det er således i overensstemmelse med Kertemindes DNA at bygge de nye kvarterer i tidens stil, men tillige at indramme kvarterdannelsen efter faste mønstre og herigennem skabe en identitet. Om muligt vil det være hensigtsmæssigt at skabe variation gennem individuelt styrede byggerier.

Bygningskroppe og tage

Der er stadig bevaret en god del bindingsværksbyggeri fra 1500-1700-tallet i Kerteminde, men grundmurede huse opført i røde eller gule mursten er dog klart dominerende. Et langt sejt træk har afskaffet de brandfarlige stråtage til fordel for de efterhånden altdominerende røde vingeteglsten i den indre by, der nu er omfattet af en bevaringsdeklaration, der netop foreskriver røde tage. "Byen med de røde tage" anvendes endog som markedsføringsslogan. Teglstenene hænger helt

overvejende på saddeltage, der udføres med en hældning på ca. 45 grader og forsynet med opskalkning, så taget får udadgående svaj. De store bygningsvolumener fra de tidligere proviantmagasiner og købmandsgårde er i dag som hovedregel udnyttet som lejligheds- og kontorfaciliteter. De oprindelige en-families boliger er overalt opført som 1-2½ etages ejendomme, og som hovedregel af 3-5 fags facadelængde. Det er tillige et karakteristisk træk, at bag- og sidehuse samt skure er opført som enetages bygninger, og at træ ofte indgår som materiale i dette sekundære byggeri.

Det virker oplagt at fortsætte med at fortætte bykroppen i et nyt Strandvejskvarter med et tilsvarende størrelses-varieret byggeri i tegl, herunder at fortsætte traditionen med de røde vingeteglstens saddeltage. På Østhavnen – Vingen – bør der foretages et valg mellem de røde tegltage og alternativet med de havnerelaterede sorte tage- f.eks. tjærede eller i skifer. Glaserede og glinsende tagmaterialer bør undgås. Målet er at opnå et helhedspræg på det nye Østhavns-kvarter. Der vil være et vist rum for at supplere det grundmurede byggeri med sekundære elementer i træ.

Facader, fag og farver

Traditionelt har man i Kerteminde anvendt pudsede facader, men blankmur er ligeledes hyppigt forekommende. Det gælder ikke mindst i Havnegade, hvor de røde teglstensmure var et indbegreb af tidens arkitektur. Men også her oplever man i disse år, at hus efter hus alligevel får pudsede facader. Der lægges i byen stor vægt på en differentieret farvesætning, men som hovedregel i en vel afstemt farveskala af dæmpede jordfarver (gule, røde og grålige toner). Facaderne fremstår helt overvejende i en fast fagtakt i fordelingen af facadernes vinduer og døre. Kvarterets helhedspræg understreges ved anvendelse af ensartede niveauer for fodrem og tagrem, ligesom rygningshøjden som regel er fastlagt. Mindre variationer opnås bl.a. ved små forskydninger af facaderne tilbage på grunden samt ved kvistudformninger.

Det er vigtigt at fastholde traditionen for det stærkt regelbundne og identitetsskabende i de nye kvarterer, men samtidigt åbne op for variationer i farver, facadeudformninger, kviste mv. som kan skabe et attraktivt bosætningsmiljø.

Døre og vinduer

Kerteminde er berømt for sine fine facadedøre i kunstfærdige trækonstruktioner, et træk man har villet tilskrive sømands- og fiskerbefolkningen kendskab og kærlighed til materialet. Dørene er imidlertid i meget høj grad med til at differentiere husene og give facaden karakter og varme. I modsætning hertil er vinduerne som hovedregel simple trærammer med sprossede, sidehængte vinduer.

Vægstore vinduespartier virker som et fremmedelement i Kertemindes maritime DNA, og der må formentlig fastsættes maksimumsstørrelser på vinduespartier, helst sådan, at vinduerne kan indordnes i bygningernes faginddeling. Det ville ligeledes være optimalt at udarbejde en serie forslag – prototyper – til døre som opfordring til, at dette særkende bliver understreget på ny.

Stor skala – lille skala

Det bliver en byplanmæssig udfordring at binde den nye østhavns tætte intime skala sammen med Kertemindes gamle bykrop på tværs af omfartsvejen (Hindsholmvej), der flankeres af storskalabyggerier og pladser (busholdeplads, Rådhuset, Fjord og Bælt, Brugsen, benzinstation).

Der er behov for en nedskalering af Hindsholmvej til en byvej med smallere overgange, ligesom det bør overvejes, hvordan der kan skabes et samlende facadeudtryk langs vejgennembruddet ved Hans Schacksvej – enten i form af huse eller beplantning. Såvel busholdepladsen som parkeringspladsen nord for Fjord- og Bæltcentret bør indgå i denne planlægning. Den tiloversblevne høje silo forstærker stor skala problemet, ligesom den hæmmer muligheden for at skabe en harmonisk bebyggelseslinje langs kajen.

Færdselsveje på tværs af storskalaområdet.

Det er muligt at udnytte og befæste de tværgående mindre forbindelsesveje rundt om og igennem centerområdet, så de bliver attraktive øst-vest gående færdselslinjer også for gående og cyklister.

Anlægget af en vandpromenade "uden på" Fjord & Bæltcentret vil være en attraktiv måde at sammenbinde østhavn og bykerne, men der bør også tænkes i en forlængelse af Grønlandsgade mod vest, en forlængelse af Islandsgade mod nord og en forlængelse af Peder Møllerstræde mod øst. Endelig er der gode muligheder for en tværgående forbindelsesvej mellem Marinaen (fra Sejl-klubben) og centret ved Brugsen (til silopladsen), hvor der kan etableres en ny fritids handelsgade.

Den maritime kulturarv og mytologi

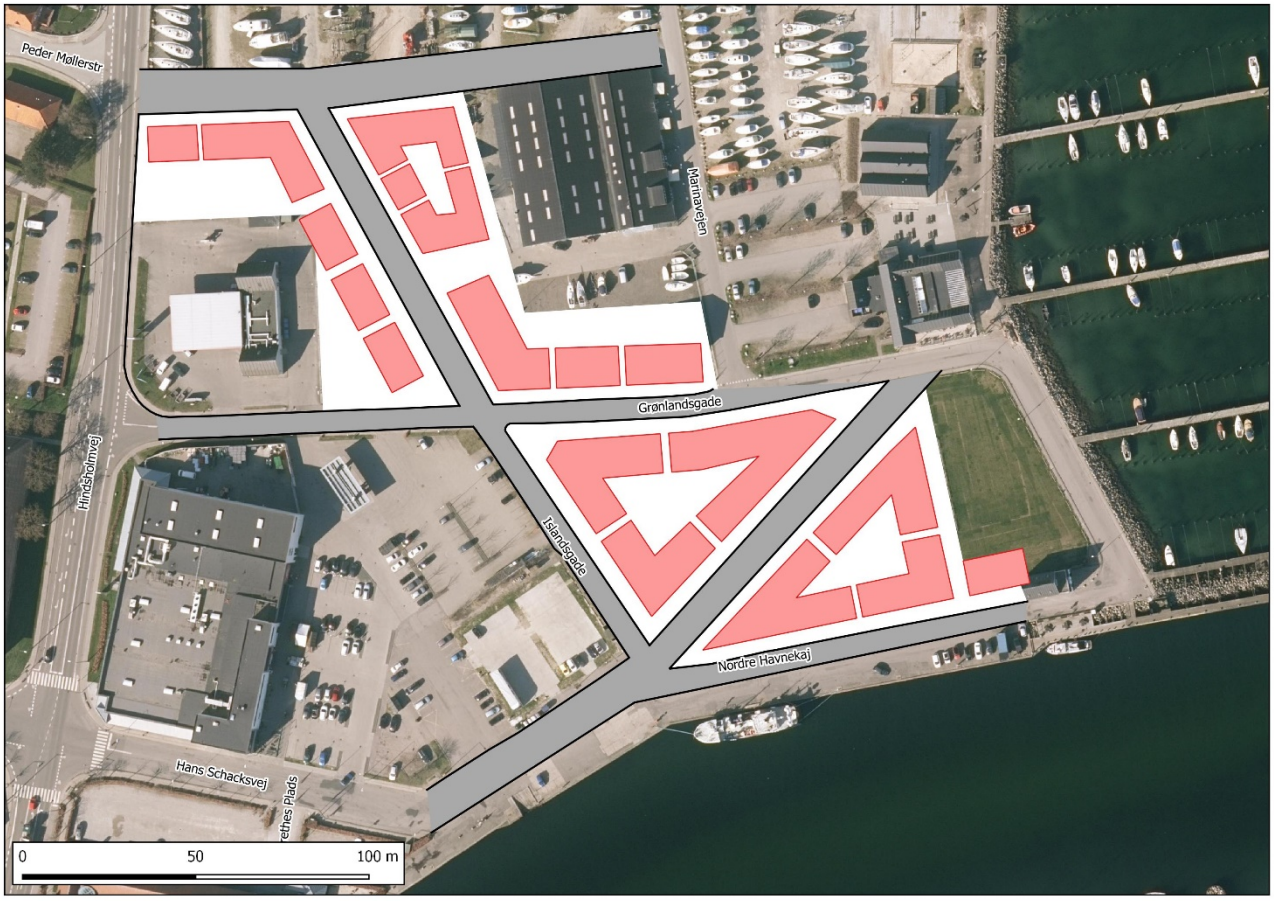
Kerteminde rummer en lang række markante signaturbygninger fra erhvervshavnens storhedstid (eksempelvis købmandsgårde, magasiner, toldbod og sømandshjem) samt en række mindesten for markante begivenheder og ikke mindst en lang række minde-ankre og senest en vikingetidsskulptur. Statuen af den frodige fiskerkone med nettet fuld af fangst er endog blevet en vigtig del af byens markedsføring, selv om hun jo ret beset ikke har noget med den revyhistoriske Amanda at gøre.

I forbindelse med anlægget af det nye Østhavn kvarter bør den maritime kunst og havnehistorien medtænkes, så mytologien og historien får sine forankringspunkter.

Vingen – Kertemindes nye signaturbebyggelse

Den vigtigste kulturarv på erhvervshavnen er selve det genialt udtænkte vingeforløb, der tvinger strømmen til at tage fart ved det nordre bolværk, og således udnytter naturens egne kræfter til at holde en passende vanddybde ("betalingen" herfor er naturligvis jævnligt besværlige landings forhold). Dette er forklaringen på, at Sundhavnen ikke blot er forlænget i to parallelle forløb ud fra den gamle renæssancehavn.

”Vingen” (det inddigede område) bør derfor understreges af facadeforløbet og rytmen i den kommende bebyggelse langs den nordre havnekaj, netop herved vil man understrege havnens morfologi og den særegne 200 år gamle havnekonstruktion.



Forslag til principskitse for udviklingen af området mellem Nordre Havnekaj og Marinavej. En forlængelse af Islandsgade fra Grønlandsgade til Marinavej vil skabe en ny (forlænget) sigtelinje mod Nordre Havnekaj. En diagonalvej fra Nordre Havnekaj til Marinaen vil betyde endnu en sigtelinje, ligesom den vil frembyde en ny forbindelsesvej fra Marinaen til bymidten, hvorved området åbnes op for andre end beboerne i byggeriet.

***

2. Den maritime hovedfortælling

Kertemindes røde tråd er blå. Fjordbåndet, der skærer sig gennem landskabet, og den brede bugt, der har byen som sit midtpunkt, er byens naturmæssige referencepunkter. Både Kerteminde by og en stor del af den øvrige kommune har en geografi, der er præget af kystnærhed og af fjord, bugter og vige.

I kraft af denne geografiske placering har Kertemindes historie gennem 700 år været domineret af søfart og fiskeri, og selve rationalet bag byens anlæggelse skal findes heri. Byens selvforståelse har altid været tæt knyttet til det maritime, hvilket bl.a. er kommet til udtryk i, at købstaden gennem hele sin historie har ført skib i sit byvåben, mens herredets (Bjerge herreds) segl bestod af en svane i et frodigt fjordlandskab.

Også Kertemindes status som kunstnerby har nær sammenhæng med byens og områdets landskabelige værdier. Udgangspunktet for kunstnere som Johannes Larsen og Fritz Syberg var det kulturlandskab, der omgav dem, og her har lyset ved de kystnære områder og vandvejene i form af fjord og bugt naturligvis også spillet ind. De to kunstnere står i udpræget grad som netop kystlandets malere.

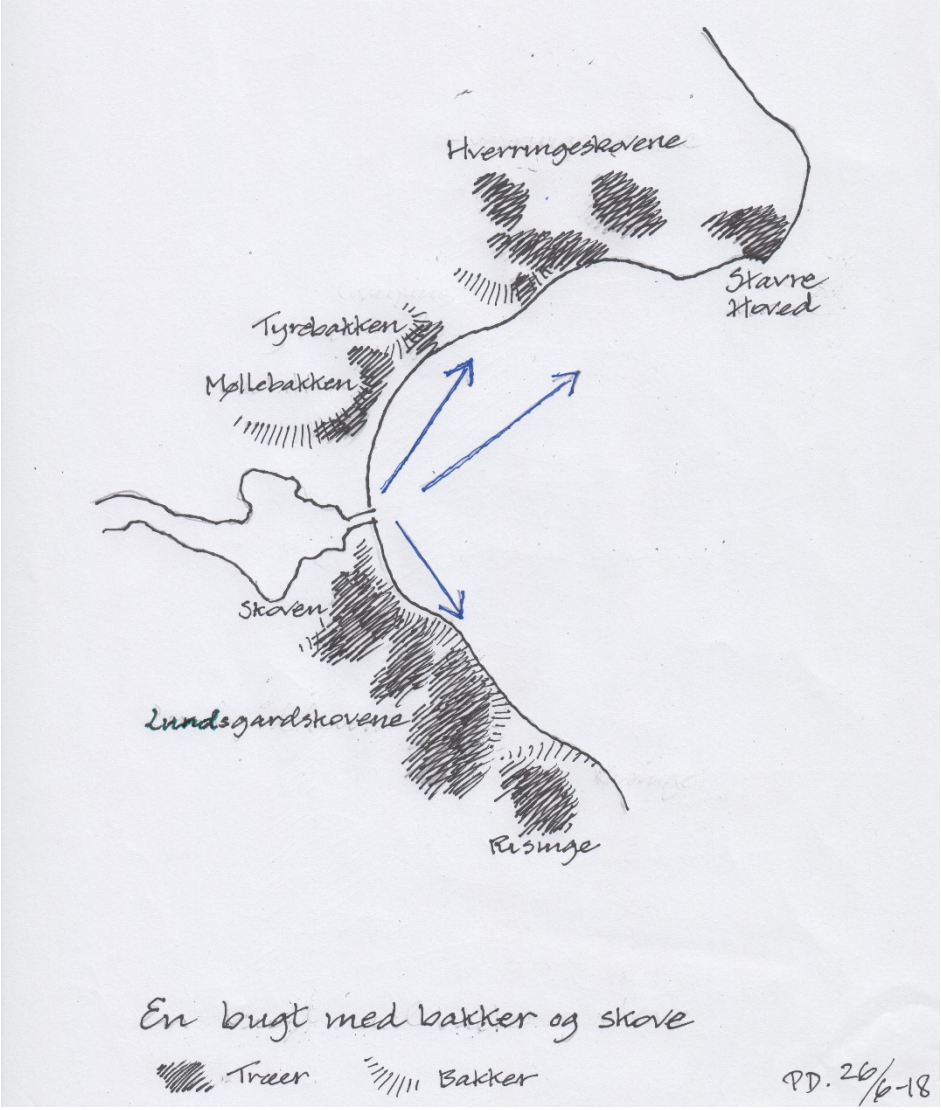
Det rekreative element – i form af dyrkelsen af det sunde friluftsliv – indgår også i den kunstneriske kulturarv. Friluftslivet var i høj grad knyttet til strandene og havet, og inden for kunsten stod vitalismen omkring forrige århundredskiftet for dyrkelse af det frie liv ved havet.

Samtidig opstod der en regulær industri omkring udnyttelse af naturværdierne og ikke mindst de maritime kvaliteter, og her placerede Kerteminde sig hurtigt som en af de fremtrædende turistdestinationer. Mange afledede virkninger heraf kan man stadig se de fysiske spor af i form af hotelbygninger, rekreationshjem, badehuse og meget mere.

Selv om fiskeriet som erhverv har været i stærk antalsmæssig tilbagegang, hvad angår fiskerflådens størrelse, er Kerteminde stadig regionens største fiskerihavn. Og selv om søfart og søtransport har oplevet en markant tilbagegang, er der i Kerteminde stadig et kæmpemæssigt samlet havneområde, som kan benyttes både til de oprindelige og til nye formål.

Efter politisk ønske vil denne første del af kulturarvsmasterplanen koncentrere sig om en plan vedr. Kerteminde by, der skal være anvendelig i det fortsatte arbejde med havneudviklingen.

Dominerende landskabelige strukturer



En bugt med bakker og skove. Skove, trægrupper og bakker omkring Kerteminde.

1. **Byen på den lange strand**
   Et grundlæggende træk ved Kerteminde er, at byen i middelalderen blev placeret på "Kongens Strand", det lave marine forland inderst i Kerteminde Bugt, samtidig med at byen fik sin præcise placering ved indløbet til Kerteminde Fjord. Kerteminde er fortsat en lavtliggende by, selv om bebyggelsen i nyere tid er kravlet op på Møllebakken og Tyrebakken. På den måde indordner byen sig de to væsentlige faktorer i landskabet, bugten med de lange strande og de omgivende bakker.

Både set fra havet og fra de to markante ankomster, Klintevejen fra syd og Hindsholmvejen fra nord, ser man byen i vandkanten, indrammet af de omgivende bakker og skove, der hæver sig op til tre sider: Hverringeskovene i nord, skovene ved Lundsgård og Risinge mod syd samt de mange høje træer rundt om byen, f.eks. på Møllebakken og ved den tidligere højskole.

Trusler mod helheden*: Oplevelsen af "den lave by" afbrydes kun af enkelte lodrette elementer: de høje bygninger i centrum, siloen på havnen, vandtårnet på Feden, nogle skorstene og – i sommersæsonen – alle bådemasterne i marinaen. Et samlet højt byggeri uden for bymidten vil imidlertid helt forstyrre oplevelsen af byen, og som der senere skal argumenteres for, ligger "tålegrænsen" for bygningshøjde uden for bymidten på 2-2½ etager.*

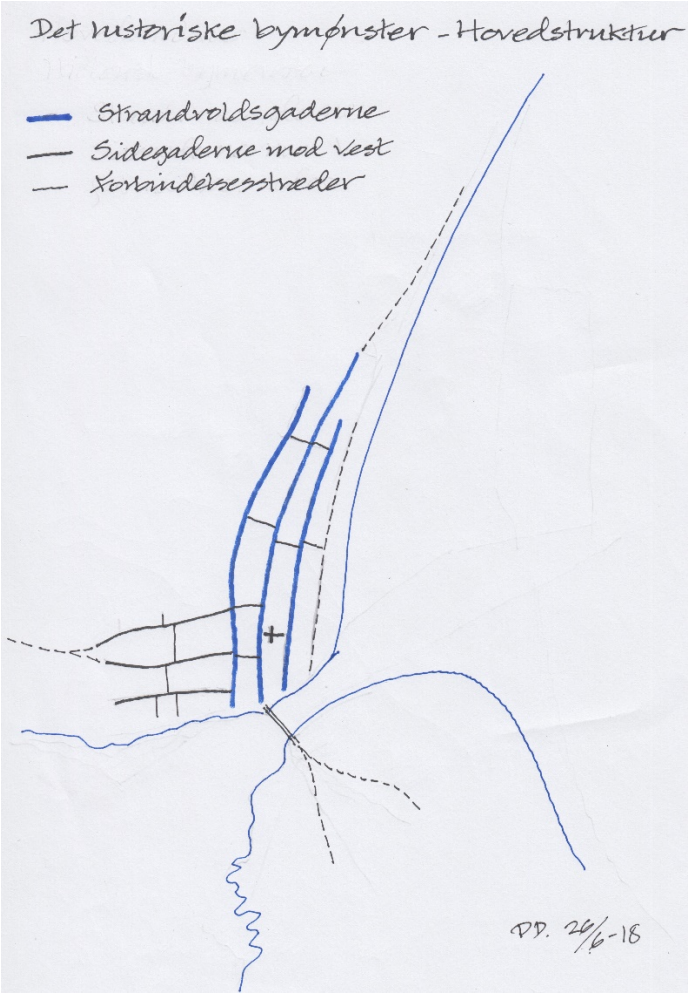
2. Strandvoldenes logik

Rekonstruktion af det oprindelige strandvoldssystem. Det skraverede viser kystens vækst ud i bugten som følge af opfyldning, inddæmning og tilsanding.

Det marine forland, hvor Kerteminde blev anlagt og siden voksede helt frem til det 20. århundrede, var opbygget af to systemer strandvolde: Nord for havneløbet 3-4 lange og

tætliggende strandvolde, syd for havneløbet af et mere diffust vifteformet system, som har dannet stort set hele Feden. De tre gamle strandvolde nord for løbet har defineret Kertemindes middelalderlige byplan med de tre lange gadeforløb: Hovedgaden Langegade og de to parallelle baggadestrøg Strandgade og hhv. Strandgade og Sønderstræde-Kattestræde-Skolegade, forbundet med små tværstræder.

Udvidelsen af den middelalderlige bykerne, som især er foregået i vækstårene i 15-1600-tallet samt fra omkring 1800 og frem, er derefter sket efter to principper: Mod nord er strandvoldsstrukturen blevet forlænget nord for Peter Møllers Stræde, mens udvidelsen mod vest er sket ved at de oprindelige tværstræder er blevet forlænget med de to indfartsgader Præstegade og Vestergade samt Fiskergade nærmest løbet.



Kertemindes historiske bymønster: De tre strandvoldsgader og de tre sidegader mod vest.

Trusler mod helheden: *Den traditionelle bystruktur med de tre lange gader er to gange blevet forstyrret med gadegennembrud på tværs: Første gang med anlægget af Trollegade i år 1900 og anden gang – og mest alvorligt – med gennembruddet af Hans Schacks Vej 1962-63. Hvor*

Trollegade dog er et "lukket" gaderum, er Hans Schacks Vej præget af diffuse pladsdannelser, som skjuler, at vejen gennembryder en karakteristisk middelalderlig bystruktur.

3. Fjorden og havneløbet

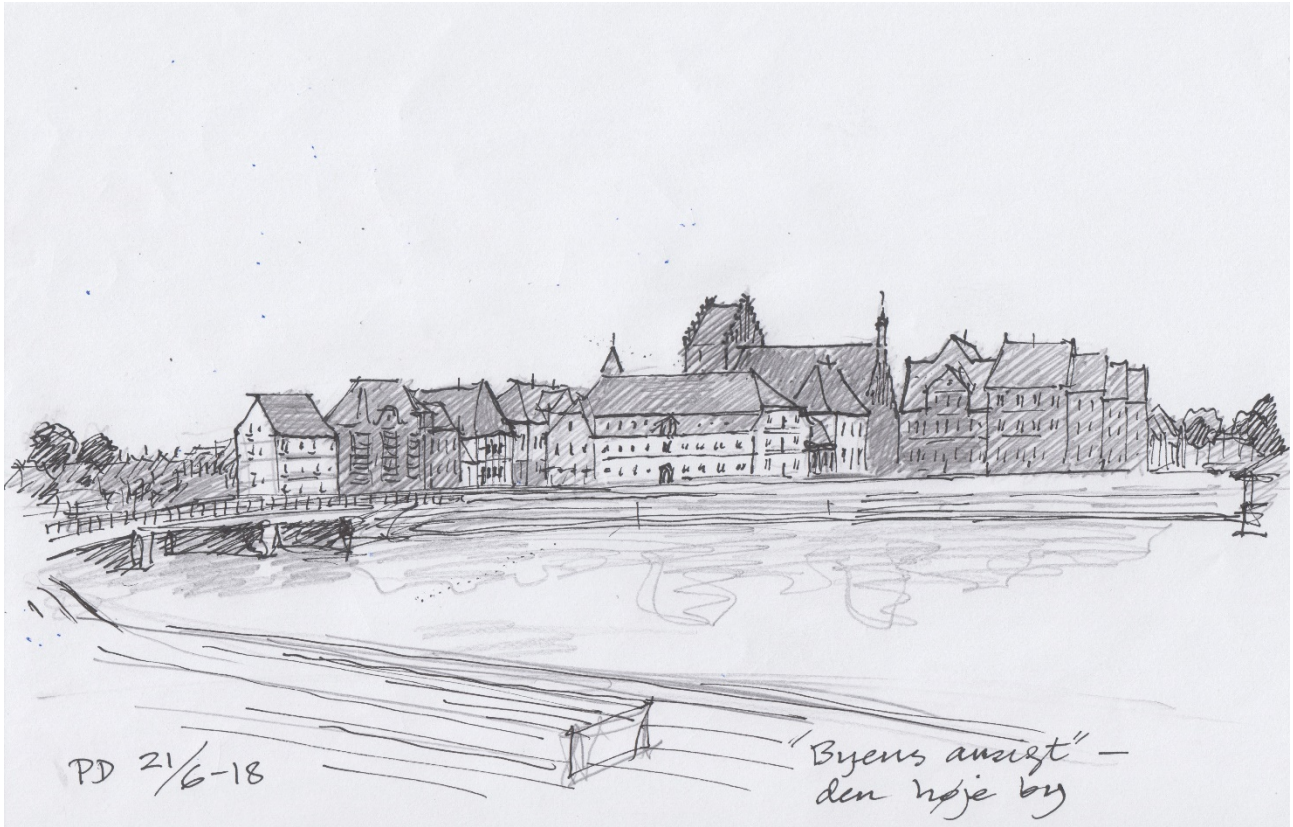
Havnen set mod byen.

I midten af Kerteminde-landskabet er bugtens lange cirkelslag brudt af indløbet til Kerteminde Fjord og havnen. Vest for Langebro går Kerteminde Fjord langt ind mod Odense, og af bymæssig bebyggelse ser man stort set kun den lave bebyggelse ved Lillestranden. Øst for broen er den oprindelige renæssancehavn ved broen fra begyndelsen af 1800-tallet vokset ud i bugten, først som to moler, men fra 1830'erne også som inddæmninger og opfyldninger og til sidst med bygningen af marinaen længst mod øst (1973-80).

Dermed er havnen blevet en langstrakt kanal, og hele dette opfylds-landskab har brudt det oprindelige strandforløb. Set fra nord, syd og fra havet ses udbygningen dog mest som "streger i billedet" med molernes lange linjer, afsluttet med hhv. Nordre Moles fyr og badeanstalten på Søndre Mole som fikspunkter. Bortset fra siloen er den øvrige erhvervsbebyggelse, efter at de øvrige silopakhuse er nedrevet, præget af lave halbygninger med 35 grader sadeltage.

Trusler mod helheden: *Oplevelsen af løbet er opdelt i to helt forskellige visuelle indtryk øst og vest for Langebro. Mod vest ser man fjorden brede sig ud i glitrende modlys med lave kyster og høj himmel. Mod øst er havnen med årene blevet udbygget som en bred "kanal" med lange kajstrækninger. Nærmest Langebro har havnen med genskabelsen af renæssancehavnen fået et fornemt landskabsarkitektonisk udtryk. Længere ude er der til gengæld en stærk kontrast mellem det levende og bebyggede havnemiljø på sydsiden og nordsiden med det moderne Fjord & Bæltcenter og en lang strækning, der – bortset fra siloen og det yderste sort/hvide hus (Butlers Choise) – er både funktionstomt og ryddet. En ny anvendelse eller bebyggelse af arealerne langs den nordre kaj bør ikke alene ske med hensyn til byens generelle historiske struktur, men også medvirke til at understrege oplevelsen af "det lange stræk" og udsynet mod Storebælt.*

Markante bebyggelsesstrukturer

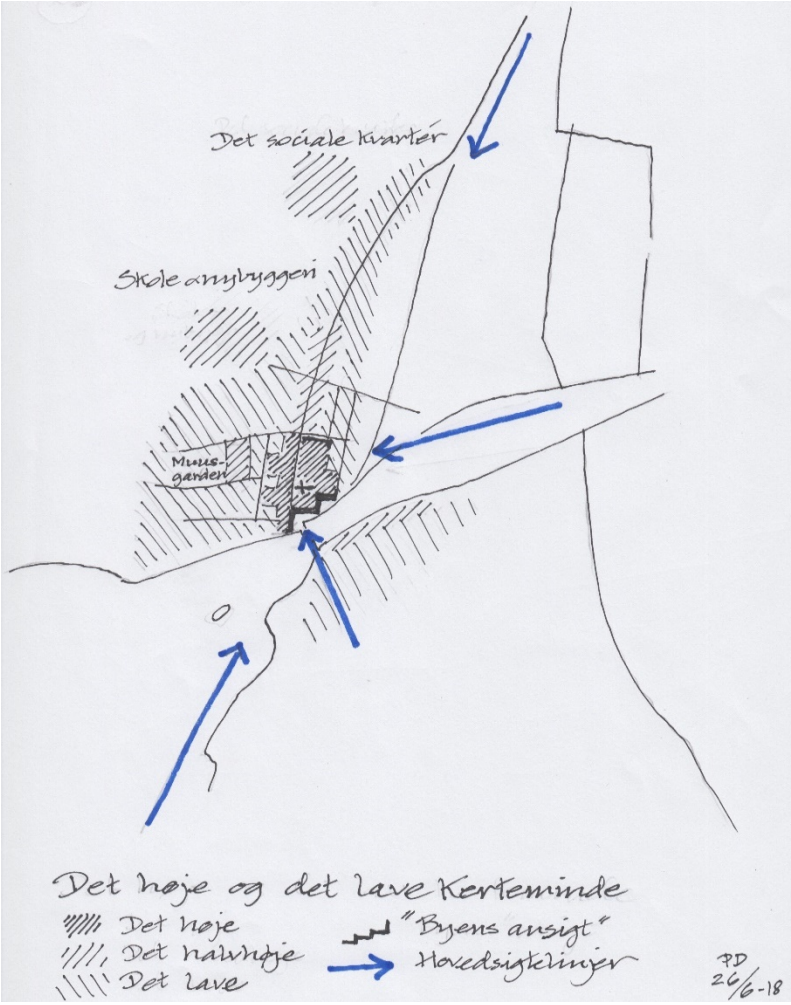


Byens ansigt. Kertemindes centrum set fra Dosseringen.

1. **"Byens ansigt"**
   Logikken i anlægget af Kerteminde i middelalderen var mødet mellem de nordlige strandvolde og havneløbet med dets altid dybe vand. Det var i dette område, der i 15-1600-

tallet blev bygget en række købmandsgårde og handelsmagasiner, som med deres størrelse – jfr. det tre etagers bindingsværk i Andresens Gård – svarede til lignende bebyggelse i landets største byer som Aalborg eller Helsingør.

Selv om bebyggelsen for en stor dels vedkommende er fornyet i 18- og 1900-tallet, har området i høj grad bevaret sin karakter af ”byens ansigt” – fra ”lagkagehuset” og den store nybarokke ejendom ved hjørnerne af Fiskergade over Muus-magasinets vældige mansardtag til Tornøes Hotels markante kompleks – samtidig med, at man lige bag ”facaden” ser både Skt. Laurentii Kirke, det gamle rådhus (1911) og Toldboden (resten af købmand Niels Bagers treetagers renæssancehus fra o. 1590) rejse sig. Alle disse bygninger danner, sammen med Trollegården i nord det, man kunne kalde ”det høje Kerteminde”, som både set fra syd, nord og fra havnen markerer, at her er det historiske og arkitektoniske centrum.



Det høje og det lave Kerteminde. De høje bygninger omkring kirken og Langebro markerer byens historiske centrum.

Trusler mod helheden: *De enkelte bygninger i "det høje Kerteminde" er stort set alle bevaringsværdige – men er næppe heller truede. Det, der kunne true indtrykket af "byens ansigt", ville være en høj bebyggelse i nærheden, som med sine dimensioner ville devaluere indtrykket af byen, set fra Langebro, og svække oplevelsen af, at "den høje by" er centrum. En evt. bebyggelse af Nordre Havnekaj bør derfor bestræbe sig på dels at indordne sig under helheden mht. højde og udformning.*

2. Hovedgade-baggader

På grund af den korte afstand mellem Langegade og baggaderne har alle bygrundene langs hovedgaden oprindeligt gået på tværs af de to lange "by-karréer". På en måde har Langegades købmands- og håndværkergårde alle haft forhus med beboelse til hovedgaden og stalde og pakhuse til baggaderne – noget, der prægede både Strandgades vestside og Sønderstræde-Kattestrædes østside frem til vore dage.

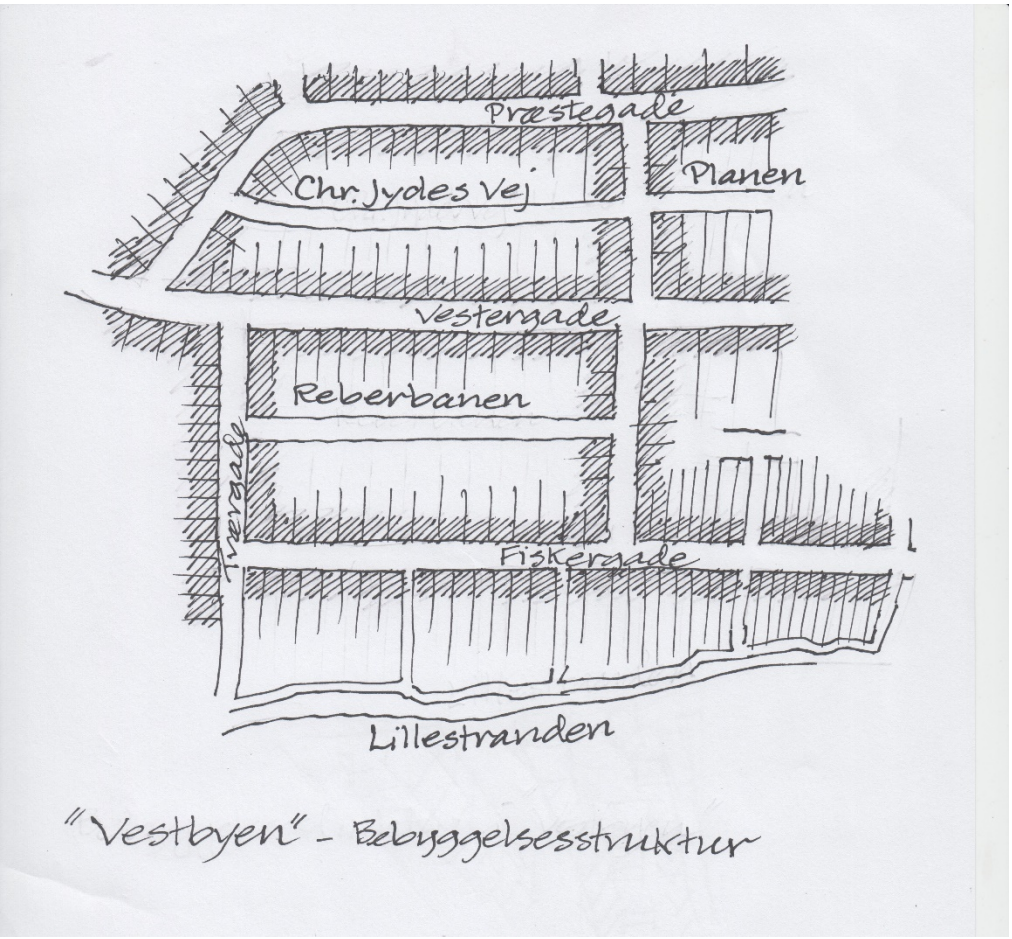
Indtrykket af Langegade som et strøg med to lange rækker af "bygårde" er – trods mange bygningsudskiftninger – ret velbevaret, og også i baggaderne er karakteren af rækker af funktionsbygninger bevaret, bl.a. i Sønderstræde med "Svenskemagasinet" og i Strandgade nord for Trollegade.

Den middelalderlige bebyggelsesstruktur i centrum. Langegade med sine to baggader, med grunde, der gik fra hovedgaden til baggaderne.

Trusler mod helheden: *Hvor Langegades karakter af hovedgade næppe er truet på det bygningsmæssige område (men måske på det funktionelle?), kan karakteren af baggaderne trues, hvis husrækkerne bag Langegade i højere grad enten får flere "huller" eller erstattes af bygninger i flere etager.*

3. "Vestbyen" – Lillestranden og bagvejene

Det middelalderlige Kertemindes grundstruktur var opbygget som en lang, slank fuglekrop på de tre nord-syd gående strandvolde. Men tidligt voksede der en "vinge" på kroppen mod vest, da bebyggelsen i Præstegade, Vestergade og Søndergade (Fiskergade) blev forlænget mod vest. I 1700-tallet voksede bebyggelsen videre i denne retning – en udvikling, der for alvor tog fart efter 1830 og som fortsatte frem til 1870-80´erne med bebyggelsen af Nygade (Fiskergades forlængelse) og Tværgade.



Vestbyens bebyggelsesstruktur med små grunde (mindst i den gamle del af Fiskergade) og de mange bagveje og bagstier.

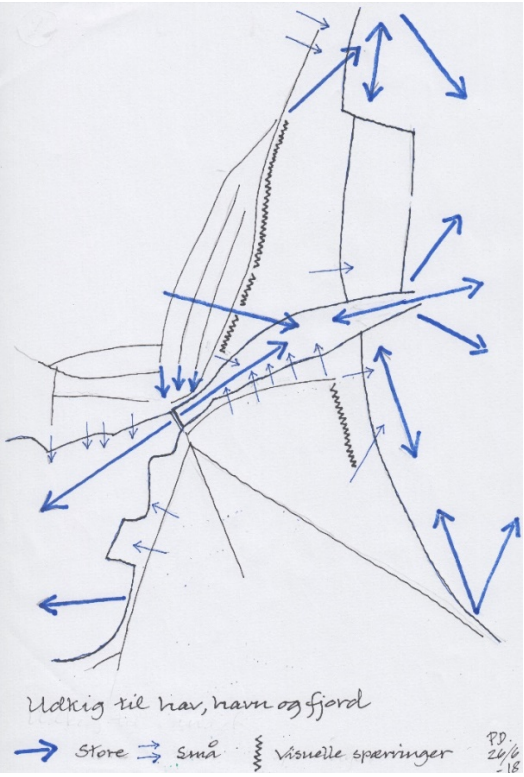
Karakteristisk for "Vestbyen" blev den kontinuerlige vækst med småhuse på 3-8 fag, størst i Vestergade-Præstegade, hvor håndværkerne dominerede, mindst i Fiskergade, hvor fiskere og søfolk boede. En tilsvarende bebyggelse med småhuse fandt samtidig sted på

Strandgades østside og i Langegades forlængelse. Bemærkelsesværdigt ved småhus-byggeriet i Kerteminde er, at det fortsatte til langt ind i 1880´erne uden brud i stil og hustyper, og at det stort set byggedes individuelt, hus efter hus, og ikke – som i mange andre fynske byer – i serier, opført af murermestre (en undtagelse er dog rækkerne Langegade 80-84 og Vestergade 37-51).

Et karakteristisk – og i dansk sammenhæng ret unikt træk – ved "Vestbyen" er anlægget af bagveje som Christian Jydes Vej, Reberbanen og Planen. De er ikke resultat af nogen bevidst planlægning, men er måske opstået, fordi fiskerne i Fiskergade i forvejen havde nytte af adgangen til deres småhuse fra Lillestranden. Bagvejen havde tidligere mange funktioner, både som adgang med grej og materialer, til transport af gødning og natrenovation osv. – men fungerer i dag mere og mere som tilkørsel til private smågarager og P-pladser.

Trusler mod helheden: *"Vestbyen" med Lillestranden er i dag et både velbevaret og attraktivt boligkvarter med tætte forbindelser til fjorden og byens centrum. Faren for kvarteret ligger i den lurende "mondænisering": presset for at udvide husene, etablere moderigtige terrasser og udestuer, "Silvan-hegn" og store garager. Især bør man modstå alle fristelser til at udvide eller belægge stier og bagveje; der skal være en tydelig forskel mellem gader og bagveje!*

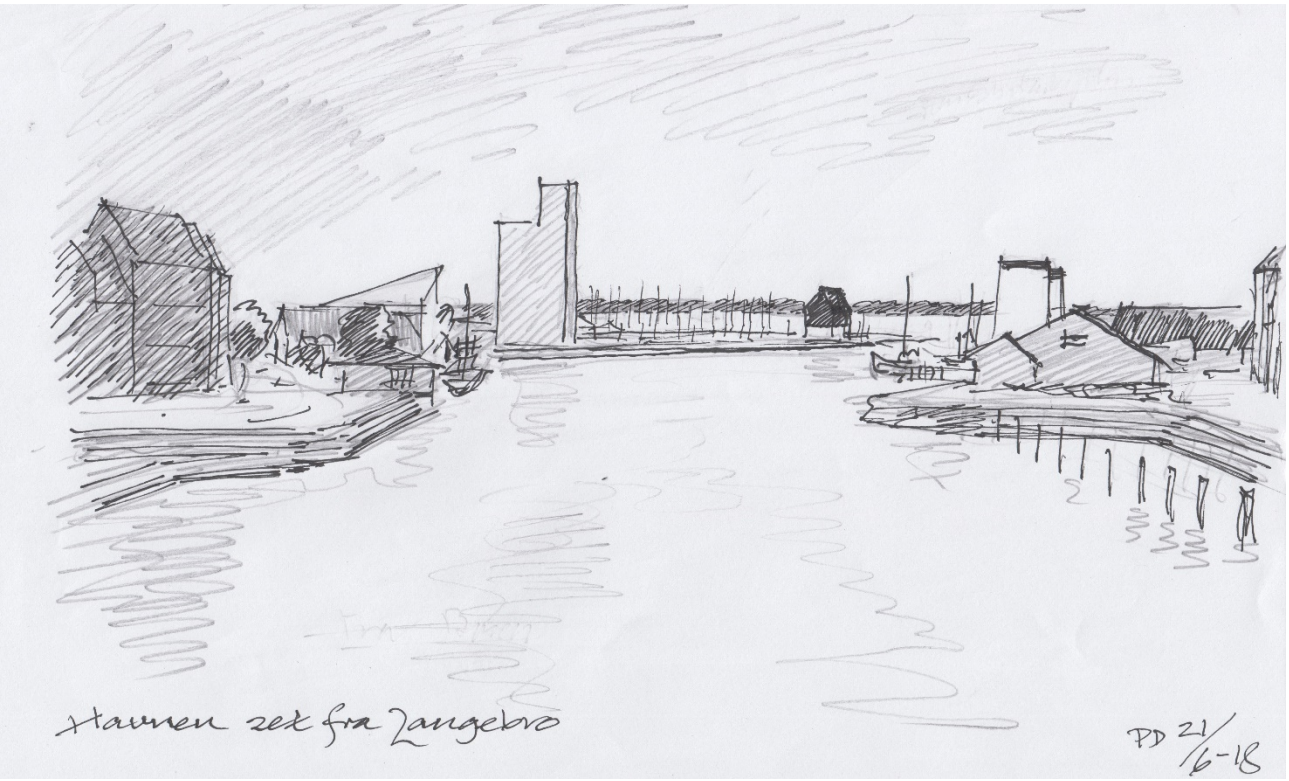
4. Forbindelserne mellem by og vand



De visuelle forbindelser mellem Kerteminde og vandet – både de store kig og de mange mindre kig, f.eks. for enden af gader og stier. Samtidig ses også de vigtigste spærringer af kontakten mellem by og vand – især området langs Hindsholmvejen.

Kerteminde er og har altid været byen ved vandet, og der har til alle tider været en tæt både erhvervsmæssig og visuel forbindelse mellem by og hav. Samtidig er det tydeligt i byens udvikling, at interessen samlede sig om fjordløbet og havnen. De tre middelalderlige langgader begynder og ender alle ved Langebro og havnen; her begyndte det hele. Meget tidligt er der også opstået den række smågyder, som forbinder fiskerkvarteret i Fiskergade med Lillestranden – og på samme måde blev der tæt forbindelse mellem det nye fiskerkvarter på Feden og fiskerihavnen.

I byens struktur mærker man til gengæld, at der historisk set ikke var interesse i en direkte forbindelse til stranden. Før de store gadegennembrud var der ingen nævneværdige gade-forbindelser mellem byen og stranden. Så sent som i 1930´erne afskar man ved anlægget af Kystvej på Feden forbindelsen til stranden. Fiskerne så nok af havet til hverdag. Til gengæld tog borgerskabet og turisterne fra begyndelsen af 1900-tallet stranden og kysten i brug, både syd og nord for byen.



Havnen og bugten set fra Langebro.

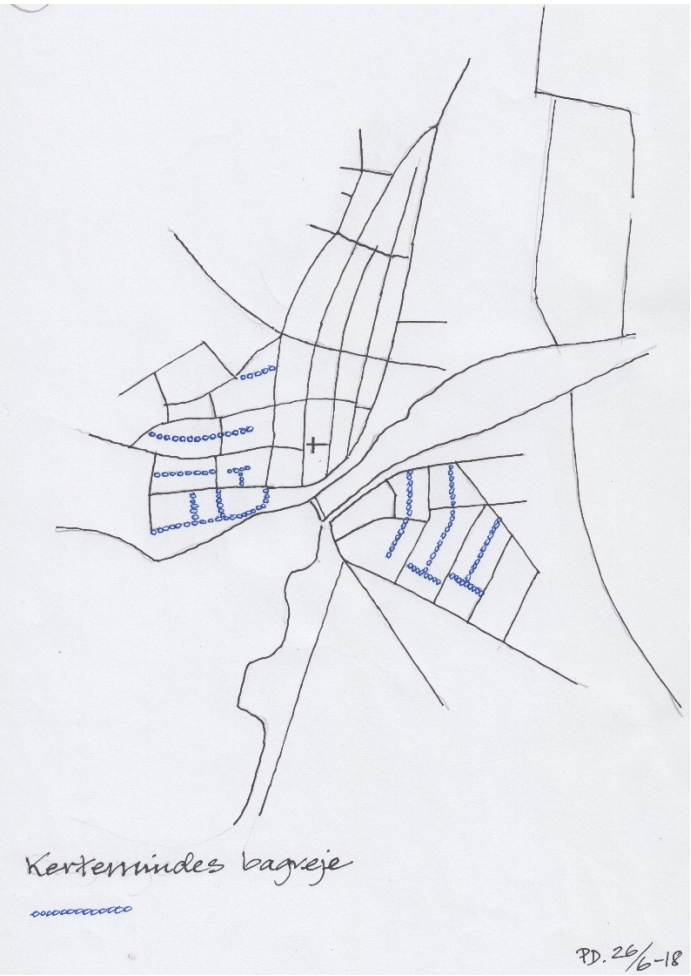
Det stærkeste visuelle indtryk af by og vand i Kerteminde får man fra Langebro, hvor man i ét rundblik ser fjord, havn, bælt og by. Mod nord ser man ”byens ansigt”. Mod vest ser man ud over fjorden med Lillestrandens lave huse og baghaver og bådebroer, ”Melen” og fuglelivet og land-brugslandskabet omkring Ladby og Kertinge – og mod øst hele havneforløbet ud mod Storebælt og hjørnet af Hindsholm samt mod syd Dosseringens

varierende bebyggelse og fiskerihavnen. Men også det faktum, at to af byens indfartsveje går langs med vandet, gør at man både mod syd og nord har de store kig fra byen mod strand og hav – og vice versa. Og ligeledes oplever man fjorden fra de to indfartsveje fra Odense.

Til gengæld er der med udviklingen af havneområdet gennem 18- og 1900-tallet opstået en lang visuel barriere mellem byen og vandet, som kun åbner sig ved Hans Schacksvejs forlængelse til Nordre Havnekaj (selv om synet af oplagte både og master naturligvis giver et indtryk af havnens nærhed). Og ved Trollegade udgør det tidligere posthus en helt unødvendig spærring af et kig mod havnen.

5. Feden – gamle og nye mønstre

Det lave marine forland Feden syd for havneløbet blev første gang reguleret i begyndelsen af 1800-tallet, da vejene til Nyborg og Odense blev anlagt på dæmninger, som samtidig indvandt græsningsland fra fjorden. I midten af 1800-tallet blev byens første lystskov med skovpavillon anlagt midt på Feden, hvilket gav anledning til anlægget af og den første bebyggelse på Skovvej.



Kertemindes bagveje og bagstier – både de gamle i Vestbyen og de nye på Feden.

Da byens udviklingsmuligheder inden for bygrænsen o. 1900 var udtømt med udstykningen af Baronløkken (købt af byen 1889), begyndte Feden at blive bebygget – først på privat initiativ langs Dosseringen (anlagt 1901), senere resten af området, som blev kontinuerligt udstykket af kommunen fra omkring Første Verdenskrig til omkring 1950.

Nybyggeriet var klart domineret af en enkelt erhvervsgruppe, fiskerne. Det interessante er, at fiskerne tog to traditioner med sig fra det gamle fiskerkvarter: Dels forkærligheden for at bo i individuelt udformede huse på rad og række. Og dels ønsket om at have adgang til *bagveje*. På begge sider af Havnegade blev der derfor udlagt bagveje i en kørevejs bredde, og da udstykningen af Skyttegade og Fåredammen fulgte i mellemkrigstiden, blev der også her anlagt bagveje. Der er her tale om et ret unikt træk ved Kerteminde – for den slags bagveje blev nok anlagt i samtidens kollektivt byggede havebyer og rækkehuskvarterer, men stort set aldrig i almindelige udstykninger.

Trusler mod helheden: *Feden er et byhistorisk interessant område med forskellige bebyggelsesmønstre, hustyper og social historie. Det er samtidig et helstøbt kvarter med mange bevaringsværdige huse. Specielt i dette område er det derfor vigtigt at på registreret bebyggelsen efter SAVE-systemet, opfulgt af en lokalplan med spilleregler for bebyggelsen. Og som med bagvejene i "Vestbyen" gælder et, at de bør opretholdes som beskedne grusveje og stier og hverken sælges til områdets husejere eller gøres til asfalterede veje.*

Maritime træk i Kertemindes byplan

Historisk er Kerteminde i bund og grund opstået i tilknytning til havet og fjorden, og væsentlige elementer i byens struktur og bebyggelse kan henføres til søfart, fiskeri, fjord og kyst. De væsentligste elementer i det maritime Kerteminde kan, kort beskrevet, opsummeres som følger

- "Kertemindes vugge" ved Langebro og den oprindelige havn, der stadig som "byens ansigt" er et af byens mest markante træk
- Den middelalderlige bykerne, Langegade med baggader, som følger strandlinjen og hvis gadenet er bestemt af de oprindelige strandvolde
- "Vestbyen", hvor et særligt fisker- og søfolkskvarter opstod i Fiskergade langs Lillestranden med bagstier, passager og bådebroer mv.
- Havneområdet, hvor der bag de lange moler fra første halvdel af 1800-tallet opstod store arealer med havnerelaterede funktioner, nord for løbet især industri, handel og pakhuse/ siloer, syd for løbet fiskerihavn og fiskeindustri
- Feden, som efter 1910 blev det nye fiskerkvarter i nær tilknytning til fiskerihavnen
- Strandvejene mod nord og syd, hvor badepensionater, strandpavilloner og badehuse fra o. 1900 i takt med "opdagelsen af det åbne hav" blev fulgt af villabebyggelse langs Klintevej og Hindsholm-vej. I 1930´erne blev denne udvikling fortsat med anlægget af Sommerbyen,

strandbadet, campingpladsen og strandhytterne på Drejet, således at det nordlige Kerteminde blev delt i en helårsby frem til Hyrdevej og en ferieby i resten af området.

Udviklingstendenserne i det maritime Kerteminde kan så opsummeres som følger

- De kystnære bebyggelsesområder bliver stadigt mere attraktive som bolig- og sommerhusområder. Det ses både i "mondæniseringen" af villaerne langs Hindsholmvejen, presset på husene ved Lillestranden og sommerhusene på Nord- og Sydstranden samt de sidste 30-40 års udstykninger langs Munkebovejen nord for fjorden.
- Efter lukningen af jernbanen 1966 blev der store arealer ledige øst for bykernen – arealer, der er blevet brugt dels til anlæg af den nye Hindsholmvej, dels til anlæg af P-pladser og rutebilstation, byggeri af et nyt rådhus (1973) og nye supermarkeder (Brugsen 1973) – alt sammen efter en ret tilfældig plan og uden krav til placering og udformning af ny bebyggelse.
- Siden 1970´erne har Kerteminde også oplevet en markant afvikling af de maritime erhverv i det store havneområde nord for havneløbet, med udflytning af industrier, afvikling af korn- og foderstofforretninger mv. En del af arealerne er blevet inddraget til fritidssejladsens behov, området nærmest byen til anlægget af Fjord- og Bæltcentret (1997), mens det meste af området mellem Grønlandsgade og Nordre Havnekaj nu ligger ubenyttet hen.
- Til gengæld er der en stærk kontinuitet i de kystnære områder syd for havneløbet, hvor der er en fortsat levende fiskerihavn med bådeværft, fiskeeksport og fiskerifaciliteter. Samtidig er der i den inderste del af havnen i nyeste tid sket en opgradering med genskabelsen af

”renæssancehavnen” – et område, som i moderne landskabsarkitektonisk formsprog er udviklet som et bynært kajområde med gang- og siddeområder, restaurant og café.

Havnen set fra Langebro med Tornøes Hotel, Fjord- og Bælt-Centret og siloen.

Udfordringer til det maritime Kerteminde

1. **Byudvikling langs Nordre Havnekaj?**

   De funktionstømte arealer nord for havnen har meget forståeligt givet anledning til overvejelser om at inddrage området til attraktiv boligbebyggelse.

   Her må man som udgangspunkt huske, at sporene skræmmer fra andre havneudviklinger. Tag bare til Nyborg og se den massive højhusbebyggelse ved havnen, som har gjort store dele af havnen både oplevelsesmæssigt og arkitektonisk uinteressant. Man kan også tage til Holbæk og se, hvor galt det kan gå!

   Ved planlægning af bebyggelse i området bør der ud fra en kulturhistorisk betragtning lægges vægt på, at man så vidt muligt

   - *bygger på byens historiske bebyggelsesmønstre*
   - *respekterer oplevelsen af Kerteminde i sin helhed, fra havet og strandene*
   - *giver bebyggelsen en udformning og dimension, så den ikke svækker opfattelsen af det gamle centrum som byens kerne, ”byens ansigt”*

En ny bebyggelse som en ”vinge”?

I beskrivelsen af Kertemindes dominerende træk og markante bebyggelseshelheder er den middelalderlige bykerne på strandvoldene blevet karakteriseret som en lang fuglekrop og den gamle vestby nord for Lillestranden som en ”vinge”.

Spørgsmålet er, om man kunne udforme den nye bebyggelse på havnen som en anden vinge, så ”fuglen” så at sige bliver hel. Desværre hindrer Fjord- og Bæltcentret, at en sådan ny bebyggelse tager udgangspunkt i bykernen. Men ved en start på bebyggelsen ved punktet, hvor Hans Schacksvej møder havnekajen, vil man kunne sikre en god forbindelse mellem byen og det nye kvarter, både funktionelt og visuelt.

Med anlægget af gader, kantet af huse, vil der opstå en attraktiv forbindelse mellem marinaen og byen, som måske endda kan give anledning til et par caféer og butikker? Som forholdene har været det seneste snes år, føles turen fra marinaen til byen som en ørkenvandring.

”Tålegrænser” for en ny bebyggelses højde og omfang.

Et parameter for den nye bebyggelse bør være, at den på den ene side ikke behøver at være usynlig – på den anden side ikke må ødelægge oplevelsen af Kertemindes landskabelige placering og historiske byprofil.

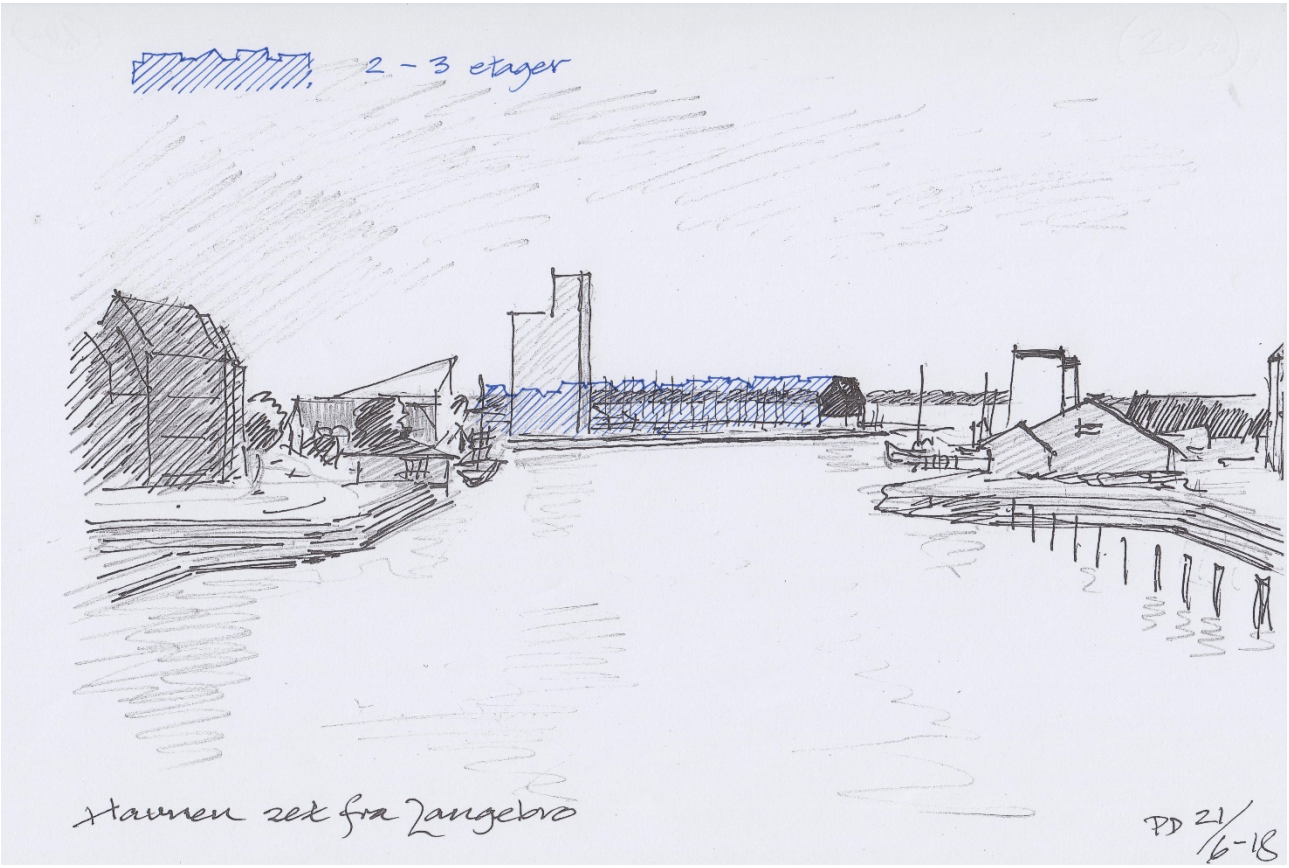
Med hensyn til omfanget af bebyggelsen vil der efter disse hensyn ikke være noget i vejen for, at bebyggelsen føres ud til marinaen, med det sort/hvide hus (Butlers Choice) som afslutning på en husrække langs kajen. Nok vil en sådan bebyggelse spærre for det meste af det kig, der p.t. er opstået fra Langebro mod Hindsholm, hen over Nordre Havnekaj. Men ellers vil en langstrakt bebyggelse, såfremt den overholder en max. Højde, blot virke som en ekstra accent til de vandrette linjer, som dannes af molerne, når man ser Kerteminde fra havet eller fra stranden mod syd og nord. Der vil heller ikke være noget i vejen for, at bebyggelsen udstrækkes helt ud til marinaen.

Det er således *højden*, der er det afgørende. Det ligger her helt klart, at ”tålegrænsen” ligger et sted omkring 2½ etage, dvs. en bygningsvolumen, der svarer til det sort/hvide hus på Nordre Havnekaj. Et sådan højde vil sikre, at den nye bebyggelse

- *Ikke bliver en ”mur”, der ødelægger indtrykket af bugtens cirkelslag og den lave by, omgivet af skove og bakker*
- *Ikke ”overtrumfer” bykernen, ”den høje by” med bygningshøjder på 3-4 etager med tårne, spir og høje tage og dermed forstyrrer oplevelsen af Kertemindes historiske centrum*

Med hensyn til bebyggelsens udformning er det svært at give et bud på den rigtige arkitektur. Det kræver arkitekter, der på en gang er bevidste om *genius loci*, stedets ånd, og om at vi lever i 2018. Men nogle vigtige retningslinjer må være, at den nye bebyggelse

- *Kombinerer en facadeopdeling i små enheder med et fælles præg, i overensstemmelse med Kertemindes tradition for de lange rækker af småhuse, som trods deres individuelle farver og udformninger i høj grad har et fællespræg*
- *Har en tæt og intim karakter, ligesom det gamle Kerteminde – uden forblæste plæner og meningsløse flise- og asfaltarealer*



Havnen set fra Langebro med bebyggelse i 2-3 etager.

2. Det planløse gennembrud

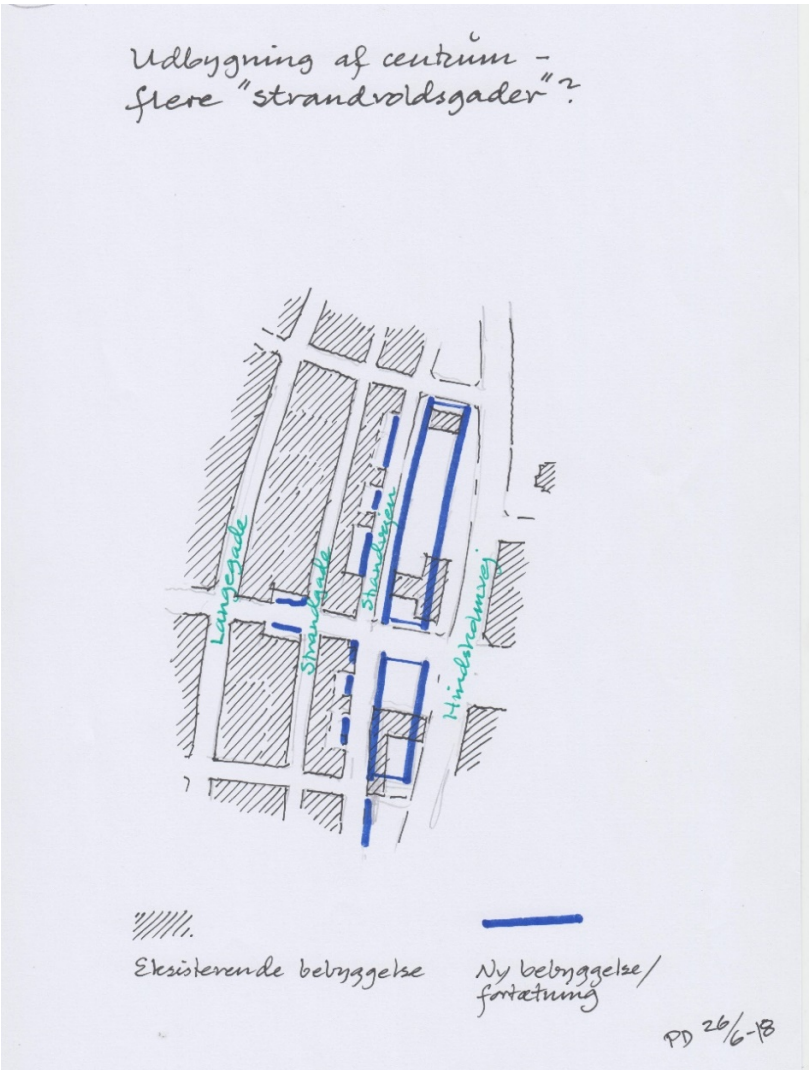
Kertemindes anden store udfordring er at sammenbinde byen og havneområdet på tværs af Hindsholmvej og at skabe en rumlig og bymæssig helhed ud af det diffuse område omkring Hans Schacksvej-gennembruddet og "Strandkilen", området mellem Strandvejen og Hindsholmvej.

Det nuværende indtryk af området er præget af opløste byrum med P-pladser, rutebilstation, græsplæner og huller i husrækkerne. Bl.a. er arrene fra Hans Schacksvej-gennembruddet aldrig helet. Samtidig er området præget af bygninger af ringe arkitektonisk kvalitet – mest forbløffende byens rådhus.

Flere strandgader?

Generelt trænger hele Strandkilen mellem Strandgade og Hindsholmvejen, fra det gamle havnekontor i syd til Peter Møllerstræde i nord, til en kraftig oprustning og byforbedring.

I dag præges området af enkeltstående bygninger og byrum (det nye rådhus, den tidligere sygekasse og posthus, varehus mv.), P-pladser, rutebilstation og grønne områder. Men der synes at være gode muligheder for at forstærke den historiske struktur med de lange parallelle "strand-voldsgader" ved at fortætte byområdet og strukturere ny bebyggelse som nord-syd gående facadelinjer (sådan som det er sket ved en ny boligbebyggelse i Strandgade nord for Netto). Især kunne Strandvejen gives karakter af gaderum ved lukning af en række huller i bebyggelsen langs vestsiden samtidig med ny bebyggelse på østsiden. *På den måde kunne "Kerteminde-fuglen" få en fyldigere krop, samtidig med, at den fik begge sine vinger.*

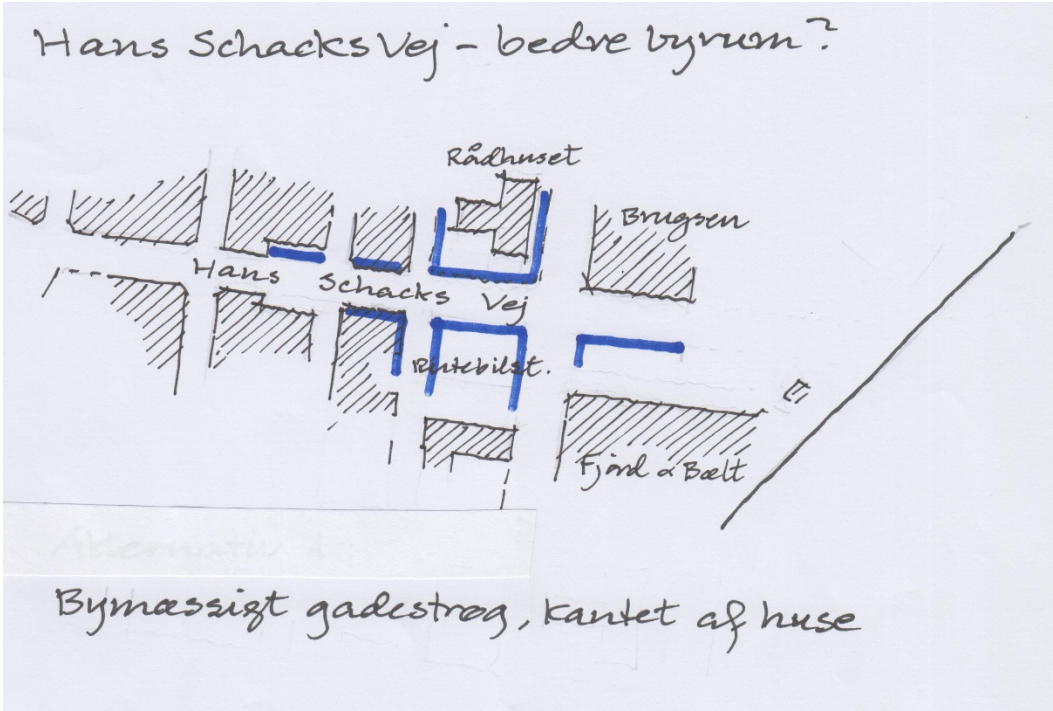


Omdannelse af Strandkile-området med udbygning til flere "strandvoldsgader"

Generelt bør den nye bebyggelse have bymæssig karakter, men samtidig gælder her de samme hensyn som omtalt under Nordre Havnekaj: en max. bygningshøjde på 2-2½ etager og et arkitektonisk udtryk, der tager udgangspunkt i sted og by.

Fra gennembrud til byrum?

I forhold til Hans Schacksvej er det vigtigt at bibeholde og forstærke det kig fra by til havn og hav, som anlægget af vejen frem til Nordre Havnekaj har givet. Men bortset fra selve kørebanen er udsynet sløret af tilfældig beplantning (bl.a. omkring P-pladsen ved Fjord- og Bæltcentret) og anbringelse af en kiosk og diverse hegn lige i sigtelinjen.



Forslag til bedre byrum omkring Hans Schacksvej: Ved ny bebyggelse langs Hans Schacksvej, Strandgade og Strandvejen kan der skabes et bymæssigt gadestrøg, kantet af huse. Dette vil bidrage til en fredeliggørelse af Hans Schacksvej og skabe en mere harmonisk overgang fra byen til havnen.

- At omdanne Hans Schacksvej til et urbant strøg med ubrudt og markant kantbebyggelse. Dette vil bl.a. styrke indtrykket af, at vejen – når den nu en gang er anlagt – passerer en historisk bystruktur: de 3-4 lange strandvoldsgader.
- At omdanne en del af strækningen til en pladsdannelse, f.eks. i den bredde, som defineres af hhv. Brugsen og nordsiden af Fjord- og Bæltcentret – en pladsdannelse, som skulle være åben (men gerne delvist udnyttet til parkering), kun evt. kantet af to rækker træer.

***

3. Byens enkelte kvarterer

Det følgende afsnit vil på det overordnede plan indeholde en beskrivelse af købstadens kvarterer og deres tilknytning til den gennemgående maritime fortælling.

Indledningsvis bestemmes og afgrænses byens kvarterer i forhold til deres relation til den maritime fortælling. Kvartererne karakteriseres med hensyn til type af maritimt aspekt samt hvorledes dette afspejles i kvarterets byplan.

En mere indgående beskrivelse af kvartererne vil blive foretaget i forbindelse med selve Kulturarvs-masterplanen, herunder for udvalgte områder en registrering efter SAVE-metoden.

For hvert enkelt kvarter beskrives dets oprindelse, udvikling og fremtræden i dag. I beskrivelsen indgår, hvorledes områdets infrastruktur i form af veje, stier, jernbane, havneanlæg m.m. spiller sammen med den maritime fortælling. Essensen af det pågældende kvarter søges udkrystalliseret gennem en beskrivelse af bebyggelsen, som den kommer til udtryk i hustyper, materialevalg, udsmykning, farver m.m.

Der foretages en vurdering af områdets aktuelle bevaringstilstand i forhold til det maritime aspekt. Hvor bevaringstilstanden generelt er høj, kan denne vurdering foretages på ejendomsniveau, hvor den er lav, på eksempelvis gadeniveau.

Endelig vil behandlingen af det enkelte kvarter munde ud i et forslag til, hvordan man opretholder eller forbedrer dét maritime udtryk, som karakteriserer det pågældende kvarter.

Med andre ord søges for hvert enkelt kvarter følgende spørgsmål besvaret:

- Hvornår er kvarteret opstået eller anlagt?
- Hvilket formål tjente det?
- Hvilke karakteristika kendetegner det?
- Hvilke af disse kan genfindes i dag?
- Hvilke centrale bevaringsværdier skal der på grundlag heraf satses på?

**

1. Middelalderbyen

Afgrænsning

Området omfatter byens centrum, dvs. bebyggelsen inden for de grænser, der omsluttede den middelalderlige købstad, inden den i midten af 1800-tallet mistede sit handelsmæssige monopol og samtidigt bredte sig uden for de gamle byporte. Området afgrænses af Hindsholmvej, Fiskergade Præstegårdsstræde, Rebslagerstræde, Nørregade, Gasværksvej og den nordligste stump af Langegade.

Maritim tilknytning

Middelalderkøbstaden var primært defineret af havnefunktionen, hvilket kommer til udtryk i, at hele den oprindelige bydannelse i sit anlæg er orienteret mod (renæssance)havnen. Via ind- og udførsel af varer gennem havnen blev by, opland og til dels region forsynet med livsfornødenheder. Havnen var på den måde centrum i byens økonomiske liv og dermed også i hele dens infrastruktur.

Byplan

Kertemindes oprindelige gadeanlæg er ikke så meget resultatet af en overordnet byplan som det er en funktion af nogle naturgivne forudsætninger, idet byen i høj grad har taget form efter de strandrevler, der går nord-syd på det oprindelige næs. Byplanen har en karakteristisk aflang form, der på sin vis peger ned mod havnen. Størstedelen af bebyggelsen var koncentreret omkring den nord-sydgående hovedgade, og hertil føjede sig to parallelgader (hvoraf af østligste, Strandvejen, kun var sporadisk bebygget) samt tre gader vinkelret herpå, alle med en relativ kort bebyggelse.

Byen havde sit centrum omkring torv og havneplads, hvilket tydeligt afspejlede sig i bosætningsmønsteret. Det øverste sociale lag grupperede sig omkring centret, mens det sociale niveau faldt, jo mere man fjernede sig fra dette centrum. Det betød, at den øverste handelsstand boede nær torv og havneplads, mindre købmænd og håndværkere i næste ring og ufaglærte arbejdere og tjenestefolk i byens yderkant. Kun omkring havnen, hvor der boede en del søfolk og fiskere, blev det mønster i nogen grad brudt.

Bebyggelseshøjden er faldende fra syd mod nord, idet det infrastrukturelle midtpunkt ved havnen er præget af treetagers bygninger, mens handelsgadernes bygninger overvejende er i to etager og husene i periferien kun i én (halvanden) etage. Kun Trollegårdskomplekset bryder for alvor denne rytme.

Havnepladsen. Ligesom det egentlige torv udgjorde en handelsplads for handelen til lands, udgjorde havnepladsen oprindeligt en slags torv for søhandelen. Pladsen er omkranset af pakhuse og tidligere købmandsgårde, hvoraf nogle er udstykket eller har fået anden funktion (eksempelvis Toldboden og Tornøes Hotel).

”Byens ansigt”. Bygningerne omkring den gamle havneplads udgør ”byens ansigt”. Centralt heri ligger karreen, som omsluttes af Langegade, Sdr. Kirkerist, Strandgade og Paludan-Müllers Plads, og som består af den store, gule magasingård, flankeret af Langegade 2 og Toldboden. På begge sider af denne karré ligger bygninger i tilsvarende volumen, i vest Langegade 1-7 og i øst Tornøes Hotel (Strandgade 2). Disse ejendomme har historisk set haft den mest centrale beliggenhed i byen, lige ud til renæssancehavnen og tæt ved torv, sognekirke og rådhus. På grund af den attraktive placering hører grundene her til det område i byen, der tidligst har været bebygget. Nogle af de bygninger, der i dag befinder sig på grundene, er blandt de ældste i Kerteminde og daterer sig tilbage til renæssancen (”Toldboden”, Strandgade 3, og Proviantgården i Andresens Gård). Magasingården ud mod Paludan Müllers Plads er fra købmandsgårdenes glansperiode i ”kornhandelstiden”, mens bygningskomplekset mod Langegade (Langegade 2 og 2A) i 1600- og 1700-tallet var hjemsted for en af byens største købmandsgårde. Også Langegade 3, som er opført omkring forrige århundredskiftet, falder med sin nybarokke facade ind i disse omgivelser.

Området i sin helhed rummer i dag de vigtigste bymæssige funktioner: størstedelen af byens butikker, pengeinstitutter, kirker, museum m.m.

Havnepladsen eller "Byens ansigt". Foto ca. 1925. Kerteminde Byhistoriske Arkiv.

Hustyper:
For de ejendomme, der opførtes i den gamle bymidte, var det karakteristisk, at bolig og arbejdsplads befandt sig under samme tag. Der var tale om såkaldt udvidede hushold, hvor de ansatte boede hos deres arbejdsgiver. En del - fortrinsvis dem tættest på byens centrum - har oprindeligt været større huse/gårde (oftest købmandsgårde), som senere er blevet udparcelleret. En reminiscens heraf ses i de magasinbygninger, der ligger ud til hovedgadens bagveje. En ret stor andel af husene er opført i bindingsværk (og fremtræder stadig i bindingsværk (ofte overpudset) eller er omsat i grundmur i 1800-tallet), mens resten er nyopført i den store byggeperiode, der indledtes omkring 1840.

Samtlige bygninger er indgående beskrevet i "Historiske Huse i Kerteminde", udgivet af Kerteminde Museum i 1989.

Markante bygninger:
Kirken, Toldboden (Strandgade 3), Magasingården (Paludan Müllers Plads 1), Proviantgården (Langegade 5) og øvrige bygninger i Andresens Gård, Tornøes Hotel, Museet (Langegade 8), Muusgården (Præstegade 5-7/Vestergade 12), Vestergade 25, Trollegården (Trollegade 2), Sømandshjemmet (Strandvejen 2).

I Trollegade ses et kraftigt niveauspring, hvor den høje, den halvhøje og den lave by mødes.

Centrale bevaringsværdier

Det er vigtig at bevare fortællingen om den historiske købstad med centrum omkring havneplads og torv. I den sammenhæng er det vigtigste greb at opretholde områdets pondus med en dominerende bygningshøjde i forhold til omgivelserne. Desuden er det vigtigt at fastholde bymidtens velbevarede bebyggelsesmønster med lange, smalle karreer omkring hovedgaden.

På ejendomsniveau er det væsentligt at vedligeholde købstadshusene på en måde, der understreger de bevaringsværdige træk. Ikke alle huse er individuelt betragtet af høj bevaringsværdi, men i mange tilfælde er de med til at understøtte bevaringsværdige helheder. Mere detaljerede retningslinjer for at opnå dette formål findes i vejledningen ”Gamle huse –nye tider. Råd og vink om restaurering af gamle Kertemindehuse”, 2001.

Størstedelen af bygningerne i området er omfattet af Bevaringsdeklarationen fra 1976 og den bevarende lokalplan 80 fra 2003.

2. Lillestrandskvarteret

Afgrænsning

Lillestranden med fiskergaderne Fiskergade og Tværgade.

Maritim tilknytning

Lillestranden udgør den oprindelige naturhavn, med meget beskedne havneanlæg. Denne del af havnen var hjemsted for den sejldrevne fiskerflåde, og den bagvedliggende gade var boligområde for fiskerbefolkningen. I dag er området et attraktivt boligområde, dels i kraft af sit maritime miljø og dels i kraft af beliggenheden ud til Kerteminde Fjord.

Byplan

Indtil midten af 1800-tallet var der kun en forholdsvis beskeden bebyggelse langs fjordindløbet (det daværende Søndergade). Det var stort set kun gadens nordside, der var bebygget, fortrinsvis med små lejeboder, beboet af byens fattigfolk. Ganske betegnende blev gaden kaldt ”Helvedesgade” (og Sønderstræde for ”Helvedesstræde”), måske inspireret af den nærliggende præstegårdshave, der blev kaldt ”Paradis”.

Slippe fra Fiskergade til Lillestranden

Den byvækst, der bl.a. i kraft af et opsving i fiskerierhvervet herefter satte ind, resulterede i en forlængelse af gaden (under navnet Nygade), og frem til 1880 blev Søndergade/Fiskergade og

Tværgade bebygget og fik sit nuværende omfang. Den østligste del af Fiskergade hører til den middelalderlige købstad, men den vestlige og Tværgade (med de lige gadeforløb) er resultatet af en kommunal planlægning. Stadig afspejler Fiskergade med sin forskellige gadebredde i øst og vest tydeligt dette historiske forløb.

En vigtig del af miljøet er det system af småveje, som forbinder Fiskergade og Lillestranden (Pe' Stoffers Gang, Spruttens Gang og Højens Gang), og som er opstået som en følge af fiskernes behov for let og hurtig adgang til vandet.

Hustyper:
Indtil omkring år 1900 rummede fiskergaderne ved Lillestranden omtrent hele byens fiskerbefolkning. De mange ejendomme, der blev bygget i Fiskergade og Tværgade mellem 1840 og 1890 til denne erhvervsgruppe, er sammenbyggede byhuse, oftest beskedne forhuse af få fags bredde, hvilket har givet nogle meget smalle grunde. Det kompenserede man for med nogle meget lange grundstrimler, der blev udnyttet til baghuse og de karakteristiske, aflange havestykker.
Bebyggelsen består langt overvejende af traditionelle, sammenbyggede købstadshuse i 1½-2 etagers højde.

Samtlige ejendomme er indgående beskrevet i "Historiske Huse i Kerteminde", udgivet af Kerteminde Museum i 1989.

Markante bygninger:
Sømandsstiftelsen (Fiskergade 83), Frelsens Hær (Fiskergade 13), sygehus (Tværgade 2). Relikter fra fjord- og bæltfiskeriet (redskabshuse, stejlepladser mm.)

Centrale bevaringsværdier

Det er det velbevarede kulturmiljø, der gør Lillestrandsområdet til et af købstadens mest attraktive boligområder. Værdierne, der i høj grad udgøres af relikter fra områdets tid som byens fiskerkvarter, består primært i fiskerskure tæt på vandet, stejlepladser, bådkåse i vandkanten, systemet af ubefæstede bagveje og naturligvis selve bebyggelsen, der består af lave beboelseshuse med præg af ensartethed trods variationer i størrelse, farve m.m.

Lillestrandsområdets bevaringsværdier har gennem en længere årrække været under pres, ikke mindst som følge af, at den tidligere fiskerbefolkning er blevet afløst af en mere differentieret beboersammensætning med andre ønsker om udnyttelse af områdets herlighedsværdier. Ejendommene er omfattet af Bevaringsdeklarationen fra 1976 og den bevarende lokalplan 79 fra 2003.

3. Fiskerihavnskvarteret/Feden

Afgrænsning

Området omfatter Dosseringen med fiskerihavnen og det bagvedliggende boligkvarter fordelt på 14 gader.

Maritim tilknytning

Indtil der fra midten af 1800-tallet skete en gradvis bebyggelse af området, henlå området syd for fjordindløbet blot som en strandeng, der af byens dominerende erhverv blev betragtet som et område, hvor fiskerne havde en særlig råderet, og en stor del af arealet blev benyttet til garntørring.

Området syd for havneindløbet udviklede sig til byens første erhvervsområde, hvor en række virksomheder (heraf en del med maritim tilknytning som skibsværft, saltværk og til dels kalkværker) blev lokaliseret i sidste halvdel af 1800-tallet.

Et havneanlæg blev udbygget op gennem 1900-tallet, beregnet på den motordrevne fiskerflåde, først de såkaldte bæltbåde, senere de større fiskekuttere.

Langs Søndre Havnekaj blev en række fiskerirelaterede virksomheder etableret. Længst inde lå fire træbyggede fiskepakhuse (hvoraf et i 1984 blev erstattet af fiskerestaurant Rudolf Mathis), dernæst i 1935 fiskeauktionen, i 1938 Adolf Nielsens bådebyggeri, i 1947 Kerteminde Fiskeindustri A/S og i 1960 Adler Hammershøj Hansens bådebyggeri.

Det bagvedliggende kvarter blev boligområde for såvel fiskere som andre ansatte ved de fiskerirelaterede erhverv.

Byplan

Odensevej og Klintevej er en del af det landevejssystem, der omgav byen, mens Skovvej er anlagt midt i 1800-tallet i forbindelse med skovanlægget på byens Fed. Det øvrige gadesystem, der er præget af lige gader vinkelret på hinanden, er anlagt efter den generelle bebyggelse af Feden, der indledtes år 1900.

Umiddelbart før det første boligbyggeri fandt sted i 1850erne, blev Feden tillige stedet, hvor byens første, beskedne industrivirksomheder slog sig ned (jernstøberi, saltværk, skibsværft og to kalkbrænderier). Selv om der allerede før 1900 lå enkelte maritime virksomheder såsom et skibsværft her ved Sundhavnens sydside, var det først samtidig med jernbanens (og jernbanebroens) komme, at indløbets sydside blev befæstet – en befæstninger, der blev fastholdt i navnet Dosseringen. Områdets egentlige vækstfremmer var den fiskerihavn, hvis første etape blev anlagt ved Dosseringen i 1913.

Bebyggelsen af Feden blev ret blandet. Området langs Klintevej blev byens nye borgerlige villa-kvarter, svarende til, at de første villakvarterer i mange andre byer ofte placerede sig, hvor der i forvejen var park, lystskov og udflugtssteder. Men samtidig blev Feden det nye kvarter, hvor fiskerne, der omkring Første Verdenskrig nød godt af motoriseringen, de gode

afsætningsmuligheder og de nye fiskeindustrier, flyttede ind fra deres gamle kvarter ved Fiskergade. Den nye velstand gav sig udtryk i et en lang række borgerlige murermesterhuse, især ved Havnegade.

Bagvej mellem Havnegade og Skyttegade

Hustyper:

Perioden, der dækker første halvdel af 1900-tallet, er kendetegnet ved en adskillelse mellem bolig og arbejde, og kvarteret er som "forstadskvarter" først og fremmest skabt med det formål at rumme boliger, suppleret med enkelte forretninger og småvirksomheder.

En enkelt gade, Havnegade, adskiller sig markant fra den øvrige bebyggelse på Feden ved at bestå af sammenbyggede byhuse. Ligesom Fiskergade i det foregående århundrede var vokset bagud fra Lillestranden, voksede et nyt fiskerkvarter med Havnegade som centrum bagud fra den nye havn.

De øvrige gader er domineret af villaer, hvoraf de tidligste er præget af den historicistiske stil, der gav mulighed for et individuelt præg med inddragelse af mange forskellige bygningselementer. De fleste af områdets huse er opført i den periode, hvor Landsforeningen Bedre Byggeskik var toneangivende inden for dansk nybyggeri, og i kvarteret findes en række eksempler på de velproportionerede, solide Bedre Byggeskik-huse. Senere gav kvarteret også plads til håndværkere og velstillede arbejdere, og til den periode hører de solide "murermestervillaer". Funkisstilen blev ikke særlig udbredt i Kerteminde-området, men der findes i kvarteret enkelte villaer af bungalow-typen. Endelig er der i kvarteret en del af de såkaldte statslånshuse fra 1940erne og 1950erne.

Størstedelen af husene i området er beskrevet i ”Historiske huse i Kerteminde II”, som Østfyns Museer udgiver i efteråret 2018.

Havnegade – det nye fiskerkvarter fra omkring Første Verdenskrig – med sammenhængende huse og tæt kontakt til havnen.

Markante bygninger:
Havnehuset (Dosseringen 20B), Fiskeauktionen, Røgeriet (Dosseringen 6B), evt. Rudolf Mathis (Dosseringen 13).

Centrale bevaringsværdier

Området umiddelbart syd for havneindløbet, Dosseringen, indeholder stadig en lang række maritime virksomheder, der er med til at understrege den maritime tilknytning. På det bygningsmæssige plan er det væsentligt af bevare Havnegades karakter af fiskergade med de sammenbyggede og relativt ensartede forhuse. Også den øvrige bebyggelse, fortrinsvis bestående af villaer, udgør et helstøbt kvarter med mange bevaringsværdige huse fra perioden, hvor Bedre Byggeskik-stilen var dominerende. Ligesom i Lillestrandskvarteret hører systemet at ubefæstede bagveje til et karakteristisk, bevaringsværdigt træk ved området.

4. Industrihavneområdet

Afgrænsning

Området øst for Strandvejen, mellem Ndr. Havnekaj og Marinavej.

Maritim tilknytning

Området er oprindeligt havbund, som ved regulering af havneindløbet og ved inddæmning op gennem 1800-tallet blev en del af købstadens areal. Efter inddæmningen havde byen ved år 1900 fået et nyt, stort havneområde, som blev et attraktivt lokaliseringssted for byens virksomheder. Den nye trafikhavn fik karakter af samlingspunkt for sø- og landtransport. Områdets maritime karakter er blev understreget ved opsætningen af mindesten og ankre.

Byplan

Det er de trafikale behov, der har været bestemmende for kvarterets design. Ved jernbanens etablering i 1900 blev banegården placeret på det nyindvundne område, og yderligere et spor blev langt fra banegården og ud langs nordre havnekaj, hvor pakhusene skød op som perler på en snor (senere afløst af siloer).

Gennemførelsen af Hindsholmvej efter jernbanens nedlæggelse afskar forbindelsen mellem by og havn.

Fra midten af 1900-tallet var trafikhavnens betydning for byens erhvervsliv aftagende. De mange, oftest store virksomheder flyttede gradvist bort fra havneområdet.

Området rummer i dag vigtige bymæssige funktioner som rådhus, rutebilstation, parkeringspladser og kommunens største dagligvarebutik.

Bebyggelse:

Størstedelen af områdets oprindelige bebyggelse i form af stationsbygning og pakhuse er forsvundet, og det samme gælder størstedelen af de siloer, der afløste pakhusene, samt savværker og andre industrivirksomheder. Størstedelen af de tilbageværende bygninger har havnerelation.

Markante bygninger:

Tårnsiloen, , Fjord- og Bæltcentret, Superbrugsen.

Centrale bevaringsværdier

Af de pakhuse og siloer, som dannede kernen i industrihavnen, er kun tårnsiloen tilbage, og et enkelt element er ikke i sig selv i stand til at skabe et miljø, der indeholder en fortælling. Med funktionstømningen af områdets tidligere bebyggelse er der åbnet mulighed for en bebyggelse med andre maritime kvaliteter.

5. Den rekreative havn

Afgrænsning

Området nord og syd for havneindløbet: Marina og jollehavn

Maritim tilknytning

De maritime funktioner er ikke som i de gamle havneområder knyttet til fiskeri, søfart eller transport, men i højere grad serviceerhverv rettet med den rekreative udnyttelse af havneområdet.

Byplan

Marinaen er et kommunalt anlægsprojekt. Den kraftige vækst i antallet af fritidssejlerne i forbindelse med velstandsstigningen i 1960'erne skabte øget behov for anlægsbroer til den voksende flåde af lystfartøjer. Den nye marina mellem Nordre Havnekaj og Kolds Savværk blev indviet i 1973 og udvidet første gang i 1977. 24.000 m³ sand blev flyttet fra marinabassinet til den inderste, lavvandede del af bugten ud for det daværende savværk. Området danner en bred strandbred, der benyttes til bl.a. vinteropbevaring af både.

Yderst ved søndre havnemole åbnede i 2011 Kerteminde Jollehavn med 54 jollepladser og 14 tilhørende "fiskerhuse". Siden er i tilknytning hertil et nyt søbad med turist- og badebro samt 15 nye jollepladser blevet anlagt.

Bebyggelse:
Klubhuse, havnekontor, toilet- og badebygninger, cafeteria og restaurant.
Redskabshuse, søbad.

Markante bygninger:
Sejlklubben, Marinaen, Badeanstalten, "fiskerhusene" i jollehavnen.

Centrale bevaringsværdier

Bebyggelsen består fortrinsvis af nyere, træbyggede huse. Bevaringsværdien ligger her ikke i individuelle, arkitektoniske kvaliteter, snarere en let aflæselig skurbys bidrag til det maritime miljø.

6. Strandvejskvarteret nord for byen og badehusene langs Sydstranden

Afgrænsning

Nordlige område: Marinavej i syd og Hindsholmvej i nord
Sydlige område: Strandpromenaden

Maritim tilknytning

Villaerne på Hindsholmvej er opført som udløber af forrige århundredskiftes grønne bølge, hvor bosætning uden for byen og nærhed til hav og strand blev attraktivt. I de følgende årtier blev Nordstranden inddraget som rekreativt område med strandbad mm. Bade- og sommerhusbebyggelsen i dette område er fortrinsvis opført i årtierne efter 2. verdenskrig, men badehusene på Sydstranden rækker tilbage til årtierne først i 1900-tallet.

Byplan

Eneste større vej i området er Hindsholmvej, der er byens nordlige landevej. Strandpromenaden langs Sydstranden er anlagt i 1914.

Hustyper:
Begyndende med en håndfuld villaer på "Kildebakken", Hindsholmsvejs vestside, opstod der de første årtier af 1900-tallet et lille villakvarter nord for byen.
Efter anlæggelsen af Strandbadet i 1930'erne blev de spredte, træbyggede badehuse på Nordstranden samlet i en badeby. Senere, i slutningen af 1960'erne, blev de 60 badehuse ved Nordstranden flyttet til den nye Weekendby og kom dermed til at ligge ved siden af hytterne i den såkaldte Sommerby, hvor opførelsen af træhuse var begyndt i slutningen af 1940'erne.

Sydstranden: I de første årtier af 1900-tallet opførtes en stribe badehuse i strandkanten langs Sydstranden. Efter en oversvømmelse i 1945 blev badehusene flyttet om på vestsiden af promenadestien.

Markante bygninger:
Johannes Larsens villa, Hindsholmvej 2-8, Højskolen, Strandbadet.
Badehusene langs Sydstranden.

Centrale bevaringsværdier

Villaerne på Hindsholmvej (især de fire først opførte, nr. 2-8) står som udtryk for et stærkt byborgerskab, der i de første år af 1900-tallet ønskede at vise deres økonomiske formåen i individuelt udformede store villaer, placeret med udsigt over bugten. Her bør det oprindelige facadeudtryk så vidt muligt bevares.

Badehusene på Sydstranden har (stort set) bevaret deres oprindelige, beskedne dimensioner, hvilket er forudsætningen for at bibeholde udtrykket af netop badehuse, og ikke sommerhuse.

For træhusene langs Hindsholmvej (Lisbeth og Johannes Minde) er der imidlertid i vidt omfang sket en udvikling fra små, forholdsvis primitive sommerhytter til egentlige sommerhuse, og de mange ombygninger inden for de seneste årtier har reduceret bevaringsværdierne betydeligt.

7. Nordvest for middelalderbyen

Afgrænsning

Nordre Ringvej, Hindsholmvej, Skolegade, Nørregade, Bødkerstræde, Præstegårdsstræde, Reberbanen, Tværvej.

Maritim tilknytning

Området har i flere perioder fungeret som købstadens vækstområde, men nærheden til vand har ikke på noget tidspunkt spillet samme rolle som for middelalderbyen og Lillestrandskvarteret. Kun for enkeltbebyggelser som epidemisygehuset (Longsvej 11), amtssygehuset (Vestergade 98) og en håndfuld villaer langs Vestergade har placeringen ud mod fjorden været medvirkende til lokaliseringen.

Byplan

Inden for de første par århundreder efter købstadens etablering blev der indledt en byvækst i vestlig retning, og allerede i renæssancen var bebyggelsen i Præstegade, Vestergade og Søndergade (Fiskergade) nået frem til tværgyderne Rebslagerstræde og Præstegårdsstæde. Den yderste, vestlige del af Præstegade udviklede sig til byens fattigkvarter med små, lave, ydmyge boder (under navnet Ramsherred).

Reberbanen - en af bagvejene i den gamle vestby

Området omfatter Baronløkken, der som købstadens første byvækstområde blev bebygget i perioden efter 1890, da kommunen havde erhvervet området. Desuden området mod nordvest, hvor købstadskommunen i 1930erne opkøbte Møllegårdens jorder. Her indledtes i slutningen af 1940'erne det store Sybergsvej-projekt. I de følgende årtier fulgte bebyggelsen på de tidligere kirkejorder.

En stor del af områdets bebyggelse er beskrevet i "Historiske huse i Kerteminde I og II.

Hustyper:
Fra den tidlige vækstperiode stammer Vestergades og Præstegades huse. Gaderne var domineret af håndværkere, og deres boliger er typisk småhuse på 4-8 fag, oftest med værksteder i side- og bagbygninger.
Området omfatter fortrinsvis enfamiliehuse af forskellig type, fra 1900-årenes første årtier Bedre Byggeskik-huse, efter 2. Verdenskrig statslånshuse og typehuse af forskellig slags. Desuden en del socialt boligbyggeri, hvoraf størstedelen er opført af Andelsboligforeningen Grønløkken i området Kristine Rudesvej-Grønløkkevej-Grønningen-Kirkegårds Allé.

Markante bygninger:
Epidemisygehuset/Falckstationen (Longsvej 11-13), sygehuset/Aktivhuset (Vestergade 98), Steppinghus (Vestergade 100), Teknisk Skole (Nørregade 15), Håndværkerstiftelsen (Nørregade 17), Kerteminde Skole (Nørregade 21)

Centrale bevaringsværdier

De vestlige dele af Præstegade og Vestergade indeholder traditionelt købstadsbyggeri i stil med disse gaders middelalderlige partier og bevaringsværdierne er i vidt omfang de samme som i disse.

I Nørregade er det væsentligt af bevare gadens karakter af at være stedet, hvor byens "officielle" bygninger blev placeret i årene omkring forrige århundredskifte.

I de øvrige dele af området er der ikke væsentlige bevaringsværdier, der knytter sig til den maritime fortælling.

8. Kvarteret nord for byen

Afgrænsning

Nordre Ringvej, Taarup Strandvej, Hindsholmvej, Sommerbyen

Maritim tilknytning

Når der bortses fra et mindre antal huse med havudsigt fra bakkerne nord for byen, der den maritime tilknytning af mindre betydning.

Byplan

Som reaktion på den kraftige efterspørgsel efter byggegrunde i begyndelsen af 1960erne, opkøbte kommunen den tidligere kirkejord mellem Tyrebakken og Præstegyden. Her blev der anlagt et antal regelrette gader, navngivet efter personer med relation til kirken.

Hustyper:
Kvarteret består primært af parcelhuse opført i 1960'erne og 1970'erne.

Centrale bevaringsværdier

Der er i området ikke væsentlige bevaringsværdier, der knytter sig til den maritime fortælling.

9. Industrikvarteret

Afgrænsning

Kohaven, Gedskovvej, Nordre Ringvej, Taarup Strandvej.

Maritim tilknytning

Af underordnet betydning

Byplan

Kommunens hoveddispositionsplan fra 1947 anbefalede et industrikvarter nordvest for byen, og i begyndelsen af 1950'erne blev kvarteret anlagt. Som den første virksomhed etablerede Taarup Maskinfabrik (Kverneland) sig på Taarup Strandvej i 1954.

Hustyper:
Fabriks- og erhvervsbygninger at forskellig størrelse, type og materialevalg.

Centrale bevaringsværdier

Ingen væsentlige bevaringsværdier, der knytter sig til den maritime fortælling.

10. Den nye vestby

Afgrænsning

Hans Schacksvej, Strandgårds Allé, Damgårds Allé, Nordre Ringvej.

Maritim tilknytning

Af underordnet betydning

Byplan

Kommunens opkøb af Andekærgård (udstykket i fem etaper i årene 1968-78) og derefter yderligere to gårde skabte grundlag for anlæggelse af en ny bydel bestående af vejene Andekæret, Damgårds Allé, Regnar Langesvej, Kongshøj Allé og senere Strandgårds Allé og Fabers Allé.

Hustyper:

Parcelhuse, rækkehuse i én og to etager samt boligblokke (Mellemleddet).

Centrale bevaringsværdier

Ingen væsentlige bevaringsværdier, der knytter sig til den maritime fortælling.

****