

Den unikke restaurering af Helsingørs gamle bykerne

50-års jubilæet for påbegyndelsen af byens unikke bybevarende sanering

Af Morten Hjertholm og Søren Schandorf, Jubilæumsforeningen Helsingør Bybevaring

Jubilæumsforeningen Helsingør Bybevaring blev stiftet af arkitekt Per Godtfredsen, arkitekt Finn Strabo, filminstruktør Morten Hjertholm og filminstruktør Søren Schandorf i oktober 2020 med det formål gennem film og forskellige events at markere 50-året i 2023 for den enestående bevaring af bykernen i Helsingør.



*Butiksfacade på Sct. Olai Gade 12, 1970'erne.
Foto: Per Godtfredsen.*

Prolog

I 1960'erne og et godt stykke ind i 1970'erne stod mange større og mindre danske byer ved en skillevej, da saneringsbølgen skyllede ind over landet. Bulldozerne var blevet sluppet fri, og hele karréer af gamle og nedslidte bygninger blev ryddet.

Med velfærdsstatens fremmarch op igennem 1960'erne, og den heraf stigende generelle velstand, var ønsket og behovet om bedre og

sundere boligforhold blevet mere og mere presserende. Overalt kunne man finde boliger og ejendomme, der, sammenlignet med nutidens standard, var i meget dårlig stand. Bygningerne var nedslidte og lå tæt sammenstuvet, og mange steder var der blot fællestoilet i gården, manglende badefaciliteter og store problemer med fugt og kolde stuer om vinteren.

Netop fordi boligsituationen dengang var så belastet omkring de fysiske, økonomiske og sociale forhold, ænsede man ofte slet ikke de kulturhistoriske værdier og muligheder, som



Kirkestræde med Sct. Olai Kirke i baggrunden, 2020. Foto: Morten Hjertholm.

de mange, gamle bygninger – og ofte hele bydele – besad. Udsigten til bedre leveforhold og ønsket om vækst og modernisering overskyggede, hvad historien og bevaringen af kulturelle værdier betyder for menneskers daglige liv og trivsel. Og med den tids stigende begejstring for samlebåndsbyggeri kunne det ikke gå stærkt nok med at rive ned og opføre nye tidssvarende boliger.

På den baggrund lå det derfor ikke lige i kortene, at netop Helsingørs gamle bykerne skulle komme til at danne rammen om et banebrydende saneringsprojekt, der skulle vise sig at blive et forbillede for resten af landet. Fra begyndelsen af 1970'erne og i årtierne der fulgte, blev man hér vidne til en epokegørende bybevaringsindsats, der har resulteret i, at vi i dag, et halvt århundrede senere, står med en af Nordeuropas bedst bevarede historiske bykerner.

Men hvad gik der egentlig forud for denne imponerende indsats, og hvad var de særlige omstændigheder, der gjorde, at det netop var hér i Helsingør, at denne kulturbevarende kraftanstrengelse fandt sted?

Sammenlægninger og saneringer

Efter kommunalreformen i 1970, der medførte sammenlægninger af mange små kommuner til større, kunne det ikke gå hurtigt nok med at skabe fremdrift i de danske provinsbyer. Privatbilismen var nu så udbredt, at der skulle gøres plads til bilerne i form af bedre kørselsforhold og flere parkeringspladser, så der for alvor kunne tjenes penge til forretningerne inde i bykernen.

Det moderne samfund krævede mere og mere plads, og løsningen lå lige for: der skulle saneres og muges ud i utidssvarende og nedslidte bykerner, laves gadegennembrud og bygges nye boliger og erhvervslejemål.

I 1969 var en omfattende og ambitiøs saneringslov blevet vedtaget af Folketinget, der bl.a. indebar, at kommuner med over 30.000 indbyggere skulle foretage en udførlig registrering og kvalitetsbedømmelse af deres bygninger, forret-

ninger og boliger og derefter udarbejde en tidsplan og overordnet planlægning for den nødvendige sanering.

Begrebet *sanering* bliver for det meste forbundet med decideret *kondemnering*, hvor hele bygninger eller karréer bliver jævnet med jorden for at give plads til eksempelvis nybyggeri. Men at sanere betyder i realiteten bare at sundhedsgøre, hvilket i bund og grund er hele hensigten med at sanere – nemlig at gøre boligen, og derved også byen, sundere og bedre at leve i. Den bybevarende sanering er så en overbygning af dette begreb, hvor man renoverer og restaurerer historisk værdifulde bygninger.

Med saneringsloven fra 1969 fulgte der fra statens side en pose penge med til de forskellige saneringsinitiativer ude i kommunerne, hvilket også gav mulighed for, at man kunne tænke ud af boksen og lave innovative og bygningsbevarende planer i stedet for blot at rive ned og bygge nyt.

Den store kommunalreform i 1970 medførte en væsentlig reduktion i antallet af kommuner fra 1.098 til 277, mens de 25 amter blev reduceret til 14. I Helsingør Kommune stod man i en ganske særlig situation i kraft af, at man blev smedet sammen med Tikøb i en slags tvangsægteskab, særligt set fra Tikøbs synspunkt. På dette tidspunkt var Tikøb ledet af borgerlige politikere fra Venstre og Det Konservative Folkeparti, mens Socialdemokratiet i mange år havde haft borgmesterposten i Helsingør Købstadskommune.



Knud Axelsen (tv.) og borgmester Ove Thelin (th.), 1985. Foto: Lars Johannesen. Museerne Helsingør.



Helsingør bykerne, 2021. Foto: Henrik Hjertholm.

Tikøb, der var én af de største og mest velorganiserede såkaldte sognekommuner i Danmark, kom med god orden i økonomien og en komplet administration og var derfor ikke specielt interesseret i sammenlægningen, selvom de også manglede skoler og institutioner. På den anden side stod Helsingør Købstadskommune med en belastet økonomi og en række sociale og infrastrukturmæssige problemer. Geografisk set lå kommunen også ret isoleret – helt yderst på den østlige spids af Nordsjælland og fuldstændig indkredset af den landlige Tikøb Sognekommune – og med risiko for at ødelægge væsentlige naturmæssige værdier, hvis den valgte at ekspandere fysisk og lægge nye boliger og erhvervsarealer uden for bykernen.

Sammenlægningen var ikke umiddelbart en smal sag at gennemføre for nogen af de to kommuner, men endte alligevel med at blive en succes, bl.a. fordi ånden fra Tikøb Sognekommune fulgte med over i den nye storkommune via de medarbejdere, der naturligt kom med. Samtidig lykkedes det også for politikerne at stable nogle fornuftige kompromisser på bænke, hvor den pragmatiske socialdemokrat Ove Thelin blev valgt som ny borgmester og i det

nye byråd indgik i et godt samarbejde med De Konservatives nye førstemand, Børge Jensen. Det skabte et stabilt flertal for beslutningerne og en god ballast for de kommende år.

Den nye kommune, der med sine 122 km² nu strakte sig hele vejen fra Hornbæk i vest til Espergærde i syd, fik rådhuset i Helsingør som sit nye samlingspunkt, og det samlede antal byrådsmedlemmer fra de to kommuner blev reduceret fra 40 til 25 i det nye byråd.

Et vue hen over historien

Kigger man tilbage i tiden på Helsingørs lange historie, bliver den typisk inddelt i tre forskellige større perioder, der strækker sig over sildefiske-riet, sundtolden og det industrielle gennembrud.

Særligt sundtoldsperioden skulle få stor betydning for bevaringen af Helsingørs bykerne helt op til vores tid. Sundtolden i sig selv havde givet byen stor velstand og mange spændende bygninger, men den blev ophævet i 1857, og det resulterede i en betragtelig nedgang for byens økonomi, både blandt de menige borgere og for byen som helhed. Det indskrænkede økonomiske råderum medførte, at der i mange år herefter ikke

fandt store nybyggerier og forandringer sted i byen, og paradoksalt nok var det med til at bevare den gamle, historiske bykerne, hvor man således undgik nybyggerier og store forandringer.

I de godt hundrede år efter sundtoldens ophævelse udgjorde anlæggelsen af jernbaneanlæg og skibsværftet – som medførte, at bykernen blev afskåret fra kysten og Kronborg – således det eneste større brud med byens historiske struktur og proportioner. Resten af byen stod nærmest urørt, men blev også gradvist mere og mere nedslidt helt op til tiden omkring slutningen af 1960'erne, hvor saneringsloven blev vedtaget.



*Stjernegade i starten af 1970'erne.
Foto: Per Godtfredsen.*

På dette tidspunkt fremstod Helsingør således ganske anderledes i forhold til, hvad vi ser i dag. Der kørte stadig biler og busser igennem de gader, der nu er gågader, og byen var i høj grad præget af det stadig driftige skibsværft, de andre større industrivirksomheder som f.eks. bryggeriet Wiibroe og gummifabrikken Tretorn, samt den betragtelige turisme og det livlige forretningsliv, som blandt andet færgetrafikken til og fra Sverige afstedkom.

Efter kommunesammenlægningen forudså man i Helsingør, at antallet af indbyggere ville kunne stige markant de kommende år. I 1970 havde kommunen knap 53.000 indbyggere, men beregninger tydede på, at man i år 2000 kunne nå op på over 125.000 indbyggere, blandt andet

på grund af den stigende privatbilisme, og dermed nærmest kunne komme til at fremstå som en forstadskommune til København. Byrådet besluttede derfor i marts 1971 at sigte efter, at Helsingør Kommune i år 2000 ville have mellem 65.000 og 72.000 indbyggere (pr. 31. december 2020 var indbyggertallet på ca. 63.000), og man fandt det derfor nødvendigt at udarbejde en plan for at imødegå en ukontrolleret befolkningstilvækst gennem flere og bedre nye boliger og butiksområder, bedre veje og flere parkeringspladser. Samtidig stod det også klart, at man var nødt til at forholde sig til de mange unikke kvaliteter, bykernen og kommunen havde, bl.a. i kraft af den store andel af historiske og fredede bygninger.

For byrådet var inddragelse af byens borgere et vigtigt element i strategien, da man ønskede, at så mange som muligt skulle føle ejerskab for og være en del af, det samlede saneringsprojekt, når det var blevet endeligt behandlet og vedtaget. En af de væsentligste grunde til dette var, at saneringsloven i princippet kunne benyttes til ganske alvorlige indgreb i den private ejendomsret. Her kunne en ejer f.eks. påbydes at sætte sin



*Dialogsituation i Helsingør i 1970'erne.
Foto: Per Godtfredsen.*

ejendom i stand på en af kommunen nærmere angivet måde med de deraf følgende økonomiske konsekvenser for vedkommende – eller, i værste fald, blive udsat for ekspropriation. Og byrådet ville helst undgå sådanne voldsomme indgreb og de deraf afledte problemer og søgte derfor at udvise så meget lempe og hensyntagen som muligt over for borgerne.

Kommunen entrerede med en række konsulenter til at assistere med de mange opgaver, som saneringsprojektet krævede, heriblandt byplanarkitekterne Kristian Larsen og Per Gjerding, som var med under hele planlægningsforløbet. Derudover var konsulentfirmaet Hoff & Overgård og Institut for Centerplanlægning (ICP) med til at udarbejde grundlaget for forslagene, så de krav, som Boligministeriet havde stillet i forbindelse med saneringsloven, blev opfyldt.

Det resulterede bl.a. i den såkaldte *Perspektivplan Helsingør 1970-2000*, der udkom i november 1971 med en række forskellige skitserede udviklingsmuligheder for kommunen indtil år 2000, inklusive forslag til mulige placeringer af fremtidige boliger, arbejdspladser, centre, trafik anlæg og kommunale institutioner. Arkitekt John Allpas fra ICP udarbejdede også en række detaljerede kort over den indre bykerne, hvor alle bygninger og deres forskellige etager udførligt blev beskrevet og nedtegnet, og disse kort dannede en vigtig del af grundlaget for arbejdet med lokalplanen. Arbejdet mandede ud i fire skitser i alt, som gav forslag til, hvordan problematikkerne omkring byudviklingen kunne tackles.

Centralisering eller decentralisering?

Overordnet set stod man over for et valg mellem to forskellige retninger for Helsingørs udvikling: en centraliseringsmodel, som ville prioritere bedre bolig-, handels- og trafikforhold i og omkring selve bykernen – eller en decentraliseringsmodel, som kunne aflaste bykernen ved, at man udvidede uden for den gamle bydel.

Centraliseringsprincippet gav mulighed for at slå adskillige fluer med ét smæk: man kunne få muget ud i den nedslidte og utidssvarende byker-

ne, samtidig med at man moderniserede boligmassen og skabte plads til både den forventede befolkningstilvækst og flere og større butikker.



Kvickly i Stjernegade, set fra Kampergade, 1980'erne. Foto: Per Godfredsen.

I Danmark havde vi på dette tidspunkt så småt fået smag for store indkøbscentre ligesom i USA med pladskrævende butiksarealer, forbedrede tilkørselsforhold og tilhørende parkeringshuse til den hastigt voksende bilpark.



Centraliseringsmodellens forslag til parkeringshuse i bykernen, Perspektivplan Helsingør 1970-2000.

Med centraliseringsprincippet i spil som udviklingsmodel for Helsingør ville dette scenarie medføre, at arealerne til butikker og parkering inde i den gamle bydel skulle firdobles gennem bl.a. nye parkeringshuse med et samlet areal på hele 220.000 m². Dette ville selvsagt kræve, at man frigjorde en masse plads, og ét af elementerne i denne løsning var de såkaldte gadegenembrud, hvor hele karréer ville blive jævnet med jorden. For nogle var dette en meget effektiv og indlysende metode til at realisere fremtidsvisionen af Helsingør som en moderne og fremadstormende forstadskommune.



Stengade – før den blev omlagt til gågade, 1970'erne. Foto: Per Godtfredsen.

Den anden model, som byggede på decentraliseringsprincippet, indebar, at ekspansion og nybyggerier – i form af nye, større handelscentre og moderne beboelsesområder – skulle lægges i aflastningscentre i satellit-områder et stykke uden for byen, så presset kunne lettes på den gamle bykerne. Dette havde den fordel, at man i stedet for at rive store dele af den gamle bydel ned, nu kunne vælge at bevare og renovere de gamle bygninger og boliger og dermed fastholde byens historiske og kulturelle særpræg. Ydermere ville man med de nye boligområder og indkøbscentre sikre, at kommunens borgere ikke blev overmåde fristet til at tage til de omkringliggende kommuners indkøbscentre for at handle dér. Fordelen ved decentraliseringsmodellen var også, at man kunne bevare bykernens

struktur og proportioner og fastholde de autentiske gaderum og byens oprindelige, gamle gadeplan. I øvrigt viste beregningerne, at den decentrale fremgangsmåde overordnet set ville være noget billigere at gennemføre.

Et andet vigtigt spørgsmål var de generelle trafikforhold i Helsingør. Dengang, i tiden før vi fik Øresundsbroen og forbindelsen mellem København og Malmö, foregik hovedparten af bil-, gods- og togtrafikken mellem Storkøbenhavn og det øvrige Skandinavien via færgeforbindelsen mellem Helsingør og Helsingborg, og dette medførte en del trafikale udfordringer.

Også dengang overvejede man at etablere en bro eller en tunnel mellem Helsingør og Helsingborg, men ud over den store opgave med at finansiere og konstruere selve trafikforbindelsen, lå der også temmelig uoverskuelige og store udfordringer i at få knyttet broen eller tunnelen til den nødvendige infrastruktur af vej- og jernbanenet. Usikkerheden omkring dette mulige anlægsprojekt gjorde, at man følte sig nødsaget til at reservere arealer til udbygning af færgelejerne, da en forøget færgetrafik forekom uundgåelig, hvis ikke der kom en bro eller tunnel. Som bekendt blev trafikforbindelsen heller ikke til virkelighed dengang, men selv i dag, et halvt århundrede og en Øresundsbro senere, har man stadig ikke slup-



Færgehavnen i Helsingør, 1963. Foto: Per Bjørn Pedersen.



*Nedrivning i forbindelse med gadegennembruddet ved Lundegade og Kongensgade, 1975.
Foto: Per Godtfredsen.*

pet planerne om en fast forbindelse mellem Helsingør og vore gode naboer mod øst.

Et andet mere og mere akut problem, man havde i begyndelsen af 1970'erne, var, at trafikken til og fra stålskibsværftet og bilfærgehavnen foran Kronborg sandede mere og mere til. Ser man på den gamle bykerne, har den stort set det samme gadenet som i gamle dage med en opbygning parallelt og vinkelret på kysten, og meget af trafikken blev ledt ned langs havnefronten. Man besluttede derfor at skabe *Kongensgade-gennembruddet* lige nord for bykernen for at skabe en slags ringvej, så den værste trafik kunne blive ledt væk fra de smalle gader. Gaden, som vi i dag kender som Kronborgvej, var led i en plan, der oprindeligt var foreslået som en firsporet færdselsåre, men den endte som en tosporet gennemfartsvej, efter at man blandt andet rev en række huse ned mellem Lundegade og Allégade for at skabe den nødvendige plads.

Den endelige beslutning

Til forskel fra de andre store saneringsplaner, som man f.eks. så omkring Nørrebro og Vesterbro i København i starten af 1970'erne, hvor meget blev revet ned, blev det hurtigt tydeligt for borgerne og beslutningstagerne i Helsingør, at den gamle bykerne var særlig bevaringsværdig. Ud over det store antal historiske bygninger af høj arkitektonisk kvalitet som f.eks. Kronborg, Vor Frue Kloster og Skt. Olai Kirke fremstod den resterende bykerne som en sammenhængende, historisk og autentisk bydel med et enestående kulturelt og socialt potentiale. Derfor valgte man ret tidligt i processen at gå bort fra centraliseringsmodellen og i stedet spore sig ind på det decentrale princip, der i langt højere grad gav mulighed for at bevare byens mange kvaliteter.

På dette tidspunkt bestod bykernen af en skønsmos blanding af boliger og erhverv, og af dens knap 1.400 boliger var op mod 900 af dem i så ringe stand, at de blev betragtet som kondem-

nable. De havde problemer med manglende isolering, mønret murværk og fugt, råd og skimmelsvamp i trækonstruktionerne og var uden toilet, bad og ordentlige kloakforhold. Set med den tids saneringsbriller var de lige til at rive ned, men forunderligt nok skulle dette samtidig vise sig at være en fordel. Arkitekt Troels Smith gennemførte nemlig en omfattende kvalitetsbedømmelse af bykernens tilstand, hvor han dokumenterede, at mange af bygningerne var i lige så ringe en stand som den boligmasse på Nørrebro og Vesterbro i København, han i en tidligere rapport havde analyseret. Dette indebar, at Staten gennem saneringsloven kunne give tilskud til saneringsarbejdet i Helsingør, og denne økonomiske indsprøjtning var sandsynligvis den afgørende drivkraft i den kommende proces.



Munkegade, 1970'erne. Foto: Per Godtfredsen.

Derefter var det store spørgsmål, hvordan man griber en sådan sanering an, når man står med en nedslidt og utidssvarende boligmasse, man gerne vil bevare. Mellem 1970 og 1973 udarbejdede man derfor en række indledende skitser for at igangsætte arbejdet med den nye lokalplan, samtidig med at man inviterede alle byens borgere til at deltage i processen. Der blev afholdt i alt fire offentlige stormøder mellem december 1971 og januar 1972, hvor de forskellige forslag blev præsenteret. Til det første borgermøde mødte 800 op, mens de tre følgende møder hver havde ca. 300 deltagere. Der var en livlig debat, og det var derfor under ét af møderne magtpå-

liggende for borgmester Thelin at slå helt fast, at der var tale om en reel dialog, og at borgernes input blev taget ganske alvorligt.

Den endelige beslutning vedrørende retningen for byens fremtid blev taget af byrådet i april 1972. Efter en gennemgang af konsekvenserne af de to overordnede modeller, centralisering eller decentralisering, som blev præsenteret af henholdsvis John Allpass og Kristian Larsen sammen med andre konsulenter og planlæggere, blev det efter en del livlige forhandlinger besluttet, at Helsingør ville følge den decentrale plan, som fastholdt bykernens samlede butiksareal og i stedet udbygge butiksudbuddet gennem et aflastningscenter på 30 hektar ude på Prøvestensarealet sydvest for byen.

Anlæggelsen af det store boligområde Vapnagård tæt ved Prøvestenen var på det tidspunkt allerede blevet iværksat (i 1967) og passede derfor godt ind i den decentrale model med dens aflastning af bykernen. Den vedtagne byplanvedtægt fra april 1972 skulle i en overgangsperiode fungere som en slags rammebyplan, indtil der »karré for karré« var blevet udarbejdet detaljerede saneringsplaner eller byplanvedtægter for hele bykernen.



»Historiske Huse i Helsingør 1973«, Nationalmuseet.

Nationalmuseet udarbejdede bogen *Historiske Huse i Helsingør* (1973), der blev uddelt til alle husejerne i Helsingør gamle bydel. Gade for gade blev de enkelte bygningers historie og mest karakteristiske træk kortfattet gennemgået, sammen med en liste over hvad man havde af information om bygningernes ejere gennem tiden. Hovedtanken med bogen var at få en sam-

let oversigt over det historiske materiale, som måtte være for hånden, inden de enkelte karrierer og huse skulle istandsættes. Bogen tjente også som inspiration for husejerne til at udføre istandsættelserne med både lempe og forståelse for bygningernes særlige kvaliteter og deres plads som vigtige elementer i de unikke byrum.

I 1973 gennemførte kommunen også en større sociologisk undersøgelse med titlen *Mennesker og meninger* for at få belyst, hvad byens borgere mente om sanering, bevaring og deres hjemby generelt. Der kom mange interessante og positive svar, som tydeligt viste, at man tillagde den gamle by en særlig stemningsfuld atmosfære, også selvom der til tider kom klager over uro og larm. Generelt var der stor tilfredshed over at have et aktivt forretningsliv i bykernen, da det tiltrak mange kunder udefra, og det gjorde ikke noget, at det var større forretninger, bare man kunne komme larmen fra biler og busser til livs.



*Strandgade 85-87, 1970'erne.
Foto: Per Godtfredsen.*

Udformningen af gårdrummene var desuden ét af de store diskussionspunkter. Mange mente, at disse ikke blev udnyttet optimalt, da de blev brugt til parkering af cykler, biler og barnevog-

ne, til at tørre tøj i eller til forskellige erhvervs-mæssige formål. Gårdmiljøerne blev betegnet som for kedelige, for snavsede eller for dårligt indrettet, og man ønskede sig i stedet, at de blev udstyret med eksempelvis haveanlæg eller legepladser. Generelt pegede svarene i den sociologiske undersøgelse på, at de trivselsmæssige og sociale forhold var meget vigtige, hvis byfornyelsen skulle blive en succes.

Ud over indbyggerne i Helsingør skulle også Boligministeriet tages i ed, når det gjaldt de forandringer, kommunen ville gennemføre. Ministeriet var ofte mest stemt for de løsninger, hvor der blev tyndet godt ud i gamle, saneringsmodne bygninger, lavet gadegennembrud og bygget nyt. Med valget af den decentrale model og bybevarende sanering i Helsingør forestod der derfor også fra kommunens side en vis »pædagogisk« opgave med at overbevise Boligministeriet om, at man ud fra især en ren kulturhistorisk vinkel burde gå væsentligt mere forsigtigt til værks, når nu det gjaldt Helsingørs gamle bykerne.

Byplanvedtægten vedtages

Den endelige plan – den såkaldte *Partiel Byplanvedtægt nr. 19 for Helsingør Bykerne* – blev vedtaget den 1. juni 1973 og udgivet i oktober samme år. Den kom til at udgøre grundlaget for reguleringen af byens bygningsmæssige udvikling de næste mange år og er fortsat gældende i dag.

Planen indeholder en række målsætninger for bykernens fornyelse. Overordnet set ville man bevare byens historiske miljø og ændre så lidt som muligt ved de eksisterende forhold, og som hovedprincip satsede man på bevaring og istandsættelse frem for nybyggeri. Man havde indført et vist økonomisk incitament til at renovere eksisterende bygninger og samtidig undgå erhvervseksponering. Nedrivning, ombygning eller facadeændringer måtte kun ske efter godkendelse fra byrådet, og samlet set blev anlægsudgifterne for kommunens vedkommende anslået til ca. 1 mia. kr. fordelt over en længere årrække.



Kongensgade 2E (Karré 62) før renovering, 1970'erne. Foto: Per Godtfredsen.



Kongensgade 2E under renovering, 1970'erne. Foto: Per Godtfredsen.



Kongensgade 2E, 2021. Foto: Morten Hjertholm.

Man introducerede nogle vigtige principper til at regulere udviklingen i den centrale bykerne. F.eks. ville udnyttelsesprocenten i de centrale karréer blive reduceret, hvis ejerne valgte at rive bygninger ned. Herved blev de motiveret til at renovere og istandsætte i stedet for at bygge nyt. Den såkaldte »zoning« af bykernen, som bestod af en blanding af boliger og erhverv, blev ikke ændret, men man prioriterede boligerne ved, at det var tilladt at omlægge erhverv til boliger, men ikke omvendt. På denne måde kunne man sikre de optimale betingelser for et levende og aktivt bymiljø med en afbalanceret blanding af lokale beboere og forretninger.

Efter sammenlægningen af Tikøb Sognekommune og Helsingør Købstadskommune i 1970 var der selvsagt en del medarbejdere i de respektive kommuner, der bestred de samme typer job, så der forelå lidt af et diplomatisk puslespil, når alle gerne skulle tilgodeses og ikke føle, at de tog et skridt ned ad karrierestigen eller mistede ansvarsområder. Det resulterede bl.a. i, at man fordelte de tekniske opgaver i kommunen til flere forskellige embedsmænd fra de to sammenlagte administrationer. Stadsingeniør H. Ursin Knudsen, der kom fra Helsingør, fik ansvaret for de kommunale værker (vand, el, fjernvarme, gasværk, havne og losseplads), samt den nok så vigtige saneringsindsats, mens Christian Steen Pedersen fra Tikøb fik veje og kommunal planlægning. Endelig fik Holger Jørgensen, også fra Tikøb, Bygningsinspektoretet.

I Ursin Knudsens afdeling fik ingeniør J. Eckhardt-Hansen ansvaret for at gennemføre de bestemmelser, der var krævet i den nye saneringslov. Arkitekt Troels Smith blev hyret som konsulent for at udføre de tekniske registreringer af bykernen, mens arkitekt Per Godtfredsen blev ansat i kommunen til at omsætte registreringerne til kort og rapporter og til at stå for korrespondancen med Boligministeriet i forbindelse med at få planerne godkendt. Derefter blev der udarbejdet en tidsfølgeplan over den kommende proces, og til at hjælpe med udførel-

sen af de ambitiøse og arbejdskrævende planer blev der ansat yderligere to arkitekter, Hannes Stephensen og Nanna Slot-Møller.

Inspirationen fra Lappen

Med byplanen og den nysammenlagte kommunes administration på plads skulle arbejdet med bysaneringen nu for alvor sættes i gang. Der knytter sig dog en særlig forhistorie til hele den bybevarende saneringsindsats i Helsingør. Den udspillede sig nogle år tidligere ude på *Lappen*, lidt uden for den gamle bykerne, hvor der ligger en række meget gamle huse mellem Marienlyst Station og Sundtoldvej neden for Marienlyst Slot.

Lappen er en lille selvstændig bydel med kolonihaveagtige grunde, der er opkaldt efter Lappegrunden – en lang sandbanke, der strækker sig fra omkring pynten ved Kronborg og op langs kysten. Lappen består i dag af en enestående samling historiske huse, der oprindeligt blev etableret i slutningen af 1500-tallet, og som blev

udbygget under Christian 4. Vi kender ikke meget til de oprindelige huse andet end, at området bukkede under for en stormflod, hvorefter man i løbet af 1600-tallet opførte de huse, vi ser i dag. Det var hovedsageligt fiskere, færgemænd, matroser og lodser, som boede i området, og husene gik ofte i arv fra generation til generation.

I årtierne efter krigen var husene blevet så utidssvarende og var i så elendig en stand, at de var i fare for at blive revet ned. Der havde løbende været forskellige projekter på tegnebrættet, som ville have jævnet hele området med jorden og i stedet opført højhusbyggeri på først ti og senere syv etager. Lokalt lød der dog voldsomme protester over planerne, og med den kendte arkitekt Steen Eiler Rasmussen i spidsen lykkedes det i slutningen af 1960'erne at sætte en stopper for foretagendet. Ejendommene blev i stedet solgt til Det Sociale Boligselskab, der også havde planer om nedrivning og et nybyggeri i blot to etager, men de gamle huse blev, efter en del trakasserier, reddet på målstregen af en række



Udsigt over Lappen fra Kongens Have bag Marienlyst Slot, 2020. Foto: Morten Hjertholm.

engagerede arkitekter og lokale beboere, som stædigt holdt fast ved ideen om at bevare de historiske huse.

Det endte med, at kommunen – der forinden havde opkøbt en del af husene på Lappen af Det Sociale Boligselskab – solgte ejendommene til gruppen af initiativtagere med den klausul, at de nye ejere fraskrev sig retten til at få støtte via saneringsloven. På denne måde blev området sikret, samtidig med at kommunen selv slap for at bidrage økonomisk til reovering og restaurering. De nye ejere måtte således selv afholde alle udgifterne til istandsættelsen, men havde så også det fulde ejerskab bagefter.

Hele dette forløb blev derfor på mange måder et banebrydende eksempel på visionær, historisk bybevaring og viste samtidig, hvor vigtigt et konstruktivt samarbejde mellem kommunen og borgerne var. Processen med restaureringen af Lappen blev derved også startskuddet for det bybevarende »saneringsmirakel«, der i de efterfølgende årtier udspillede sig i og omkring Helsingørs historiske bykerne.

Arbejdet går i gang i bykernen

Fra 1973 gik arbejdet i gang med at renovere Helsingørs bykerne i stor skala, og der er fra de følgende 10-20 år historier og materiale nok til mange spændende fortællinger, men her kommer nogle enkelte, interessante nedslagspunkter:

Nabosmitte

Processen med at renovere bykernen var fra kommunens side planlagt til at skulle forløbe over en periode på op til 27 år, men allerede ef-

ter blot 10 år skulle det vise sig, at en meget stor del af arbejdet allerede var blevet udført. Spørger man arkitekt Nanna Slot-Møller, som var meget involveret i den praktiske del af saneringsforløbet dengang, var den såkaldte *nabosmitte* en medvirkende årsag til, at det gik så relativt hurtigt.

Nabosmitte kunne f.eks. være, at når én husejer begyndte at sætte sit hus i stand, så begyndte de andre i gaden at følge efter og på eget initiativ istandsætte deres egne ejendomme – og så spredte det sig hurtigt, bl.a. fordi det er så synligt og inddragende, når gamle huse bliver restaureret korrekt. Nogle gange skete det endda uden tilskud fra det offentlige. Den vigtigste forudsætning var bare, at kommunen allerede havde vedtaget en bevaringsplan, så husejerens investering i reoveringen var beskyttet, når arbejdet var fuldført.

Skilte og facader

I Helsingør er det en betingelse for at få en byggetilladelse, at projektet tilpasser sig omgivelserne på en tilfredsstillende måde. I stedet for at have faste og rigide retningslinjer udgav Stads- og Havneingeniørens Kontor i 1971 – i samarbejde med I/S Arkitektkontoret – en debatbog med titlen *Skilte og facader* som oplæg til facadereguleringer.

Den bestod af et teksthæfte og en samling af detaljerede farveplancher af eksisterende facader i Stjernegade, og gav eksempler på hvordan skiltning, der er tilpasset den oprindelige arkitektur, kan skabe harmoni i gadebilledet. Materialet blev udleveret gratis til butiks- og husejere, og idéen var at inspirere folk i stedet for at diktere færdige løsninger. Der blev samtidig gennemført en mindre interviewundersøgelse om betydningen af butikkers skiltning, hvor



Opslag fra hæftet »Skilte og Facader« med farvede tegninger af butiksfacader i Stjernegade, 1971.

man bl.a. fandt frem til, at størrelsen på skiltningen ikke havde nogen betydning for folks valg af butik eller for omsætningen i butikken. Faktisk viste det sig, at vinduesudstillingerne var det vigtigste parameter for at tiltrække kunder.



Butiksfacade på Stengade 21, 1980'erne. Foto: Per Godtfredsen.

Materialevalg

En væsentlig faktor, når man har med denne type af historiske restaureringsopgaver at gøre, er håndværkernes metoder og valg af materialer. Arkitekt Per Godtfredsen brugte meget tid på at være i personlig dialog med både bygherren og håndværkerne omkring det rette valg af materialer til de respektive opgaver.



Modsat i dag – hvor der er et stort udvalg af forskellige typer materialer, og hvor valget af materialer kan være ret uoverskueligt – så består ældre bygninger af ganske enkle materialer, typisk mursten, træ, kalk, linolie, mørtel og granit. Derfor kan man overordnet sige, at det ikke er materialerne, der er den største post på budgettet, når man renoverer gamle bygninger, men derimod arbejdslønnen. Derfor er det også vigtigt at vælge ikke bare gode kvalitetsmaterialer, men også de rette typer, da særligt ældre bygninger med eksempelvis bindingsværk er meget afhængige af det rette materialevalg.

Punktsanering

Ud fra den oprindelige plan var det meningen, at man ville renovere hele karréer ad gangen, men det skulle hurtigt vise sig, at det ikke var helt så enkelt. Mange faktorer spillede ind, og man nåede ikke altid det resultat, man havde håbet på. Senere i forløbet gik man så over til et andet koncept, nemlig punktsanering, hvor man i højere grad frit kunne renovere på enkelte ejendomme, uden at de partout skulle være en del af en overordnet plan.

Arbejdsmetodikken

Først henvendte kommunen sig via brev til både ejere og lejere af den ejendom, der skulle saneres, hvor man opfordrede til at stille spørgsmål og selv komme med idéer. Dernæst blev der udarbejdet et skitseforslag for ejendommen i tre varianter, der blev trykt med orange omslag og udleveret til de implicerede i den pågældende karré. Som lejer var det f.eks. vigtigt at få klarlagt de økonomiske konsekvenser, og hvorvidt man kunne blive boende eller måtte flytte, og for ejerens vedkommende skulle det afklares, hvad der ville ske med ens ejendom, hvem der skulle udføre arbejdet, og hvordan det skulle finansieres.

Arkitekt Per Godtfredsen blev med tiden synonym med den bybevarende sanering – hér fanget på en af sine utrættelige cykelture i Helsingør, altid parat til en snak med lokale husejere og håndværkere (2020). Foto: Morten Hjertholm.



Butiksfacader på Stengade 12, 1970'erne. Foto: Per Godtfredsen.

Når spørgsmålene var afklaret gennem møder og samtaler, blev der udarbejdet et rødt hæfte med nu blot to saneringsforslag. Herefter fulgte så den endelige saneringsplan, der kom i form af et brunt hæfte, som efter byrådets vedtagelse blev sendt til Boligministeriet til godkendelse. Den endelige plan ville også omfatte saneringens økonomiske baggrund, istandsættelsesprocenter, nedrivning af huse, genhusningsproblematikker, gårdinddeling, parkeringsarealer og fælles opholdsarealer.

Senere gik man dog over til kun at præsentere ét mere gennemarbejdet forslag fra starten af, da ejerne og lejerne fandt det forvirrende at blive stillet over for mange forskellige forslag.

Når planerne skulle føres ud i livet, blev istandsættelserne altid gennemført af de enkelte eje-

re, der samtidig modtog den økonomiske støtte, som saneringsloven gav mulighed for. Hvis der skulle skabes fællesarealer, stod kommunen for



De tre farvede hæfter omhandlende Karré 62.

overtagelsen af de bygninger, der skulle nedrives, og kommunen købte selv fællesarealet og gav det senere tilbage til dét ejerlag, som skulle sørge for istandsættelse og senere drift og vedligeholdelse.

Det Europæiske Bygningsfredningsår

I 1975 blev Helsingør i forbindelse med *Det Europæiske Bygningsfredningsår* valgt som eksempel på en by, der, som det blev udtrykt, »har store værdier, men også store problemer – og som er i gang med at løse dem på sin helt egen måde«. Bygningsfredningsåret blev proklameret af Europarådets ministerkomité med det fængende motto »En fremtid for vor fortid«, og formålet kunne forstås på dén måde, at det er vigtigt at bevare de kulturelle og historiske værdier, men at det er lige så vigtigt, at det daglige liv i byen også samtidig fungerer, og at der til stadighed foregår en nutidig fornyelse og skabelse af et helhedsmiljø, hvor boliger, butikker og små håndværksvirksomheder indgår i et harmonisk hele.

I dag taler man meget om, at Helsingør de sidste 10-20 år er gået fra at være en industriby til at

være en kulturby, men faktisk kan man konstatere, at byen allerede i starten af 1970'erne i høj grad var en kulturby – bl.a. i kraft af de mange fredede bygninger og bybevarende sanerings tiltag – og dette var bl.a. baggrunden for blåstemplingen fra Europarådet i forbindelse med bygningsfredningsåret.

Epilog

Der hersker i dag næppe nogen tvivl om, at vi med redningen af Helsingørs gamle bykerne – og selvfølgelig også Lappen – har fået en både kulturelt og historisk set enestående gave, takket være det visionære pionérarbejde, som den bybevarende saneringsindsats har udgjort. Dette vigtige kapitel i byens mangeårige historie bør finde sin plads i historiebøgerne på lige fod med sildefiskeriet, sundtolden og det industrielle gennembrud – og måske vil det kunne ses som begyndelsen på den nye epoke, vi nu befinder os i, hvor Helsingør de sidste årtier i høj grad har skiftet karakter fra industriby til kulturby.

Generelt kan man spore en stor anerkendelse af betydningen af denne store redningsindsats, som den er forløbet over de sidste fem årtier,



Artikel i Helsingør Dagblad, 27. april 1974. I billedet Ove Thelin (tv.), Lauritz Jørgensen og J. Eckhardt-Hansen (th.).

Foto: Marianne Grøndahl.

men at redde en historisk by fra bulldozernes hærgen er én ting – en anden er at opretholde og videreføre byens kulturelle og historiske integritet fremover.

I en tid, hvor man kun alt for ofte ser firkantede klodser af stål, glas og beton stå på spring for at invadere enhver ledig grund eller naturområde uden hensyntagen til nogen særlig byplansmæssig bæredygtighed, er det vigtigt at udvise særlig agtpågivenhed for at beskytte, hvad vi har af kulturelle, historiske og naturmæssige værdier i og omkring Helsingør by. Dette ikke sagt for at vi skal stagnere i ren og skær nostalgi og reducere alt, hvad der er gammelt, til museumsgenstande, men vi skal være opmærksomme på, at vi i dag, ligesom dengang i slutningen af 1960'erne, har et helt særligt ansvar over for både nu- og eftertiden.

De færreste tænker i dag over, hvor epokegørende det i virkeligheden var, at man dengang gik imod tidsånden og de nemme løsninger og tog et andet valg – netop på et tidspunkt, hvor man stod velfærdshungrende med den gamle nedslidte værftsby og stirrede ind i fremskridtets forjættede velfærdsdrøm.

I dag er situationen på mange måder lige omvendt, hvor vi har et langt højere niveau af velfærd og velstand, og en smuk, velbevaret historisk bydel i overraskende god stand. Men

hvad vi i dag på mange måder risikerer at overse er, at netop dét at byen er reddet, kan være lige præcis den sovepude, der gør, at vi – om end uforvarende – gradvist kommer til at tage vores kulturhistoriske arv for givet, i forvisningen om at byen med dens særlige kvaliteter er sikret for eftertiden.

Det kan således vise sig, at hvis vi ikke gør os vores egen historie helt klart, og samtidig får øjnene op for den nye skillevej vi nu står over for, kan få svært ved at leve op til det ansvar, som er blevet os givet, med den gave, som byen Helsingør er i dag.

Hvis ikke vi holder fast i de basale metoder og principper omkring eksempelvis bebyggelsesprocenter, materialevalg, klassiske bygningsegenskaber og sammenkobling med moderne nybyggeri både i og lige uden for bykernen, kan vi på bare en generation eller to risikere at have udhulet og kompromitteret væsentlige elementer af den kulturarv, der er blevet kæmpet så hårdt for at bevare.

Det bør derfor fremadrettet fortsat være en vigtig opgave at formidle og udbrede relevant viden om korrekt brug af materialer og metoder – og principper for bevaring, fornyelse og transformation af bevaringsværdige huse og bysamfund.

Litteraturliste

- Eckhardt-Hansen, Jørgen: Saneringsproceduren i Helsingør, 1970–1978. 1979. Helsingør Dagblad; Kjærsgaard, Sten: »Ove splejsede Helsingør og Tikøb kommuner sammen i 1970«. 13/4-2021.
- Helsingør Kommune: Partiel Byplanvedtægt nr. 19. 1973.
- Helsingør Kommune: Perspektivplan Helsingør 1970-2000. 1971.
- Helsingør Kommune (Stads- og havneingeniørens kontor): Saneringsnotater – om baggrund for saneringsarbejdet i Helsingør. 1971.
- Helsingør Leksikon (helsingorleksikon.dk); Pedersen, Kenno: Lappen. Institut for Centerplanlægning: Detailhandels-analyse, Helsingør. 1969.
- Nationalmuseet: Historiske huse i Helsingør. 1973.
- Planstyrelsen: Helsingør bykerne 1970–1978. 1978.
- Stær Andersen, Ole & Mortensen, Nils: Mennesker og meninger. 1974.