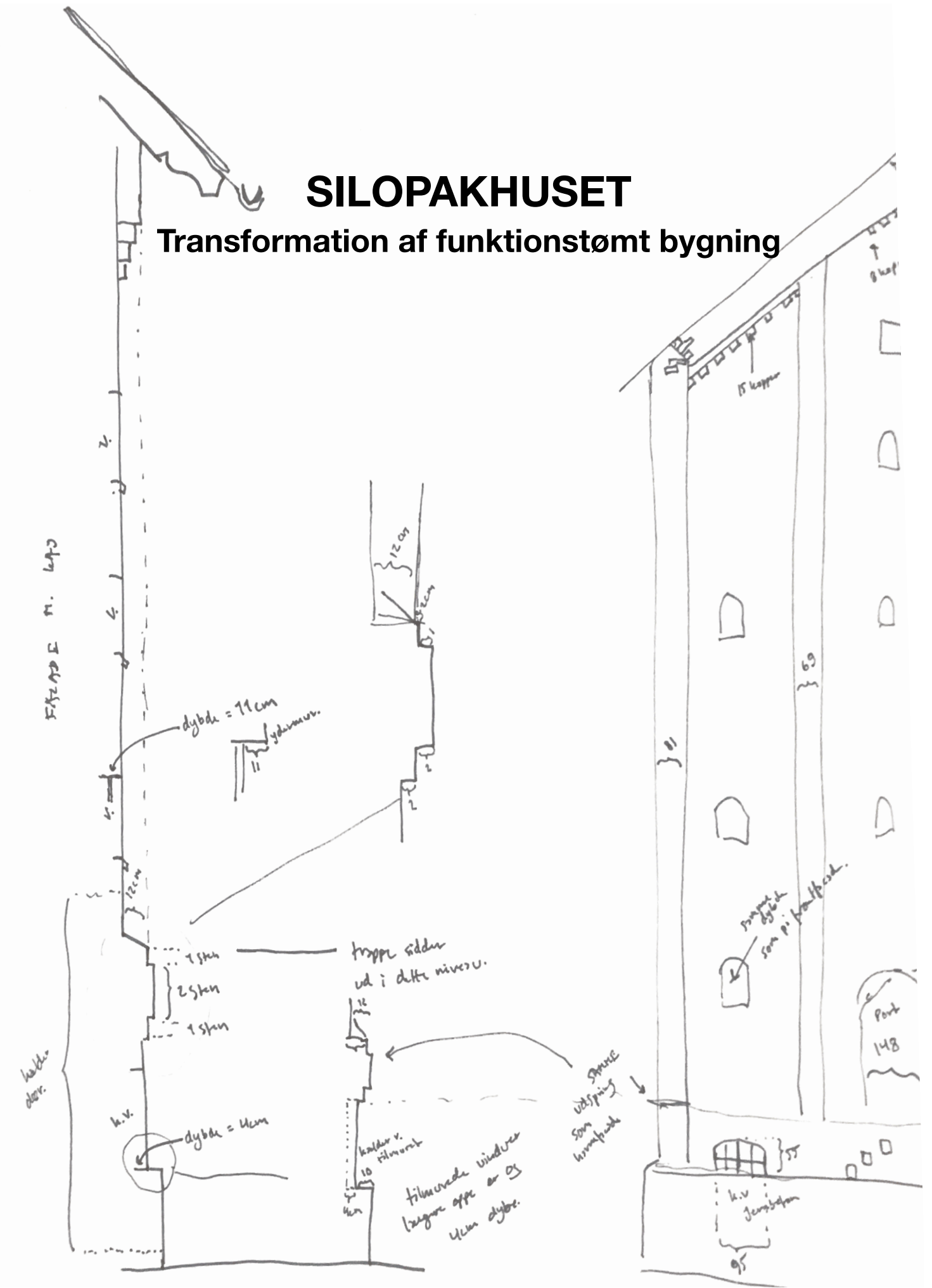


# SILOPAKHUSET

Transformation af funktionstømt bygning





AFGANGSPROGRAM 2023

Nanna Levin Kugler  
Studienr. 180284

Det Kongelige Akademi  
Institut for Bygningskunst og Kultur

Kandidatprogrammet for  
Kulturarv, Transformation & Restaurering

Vejledere:  
Linda Thi  
Christoffer Harlang

# INDHOLD

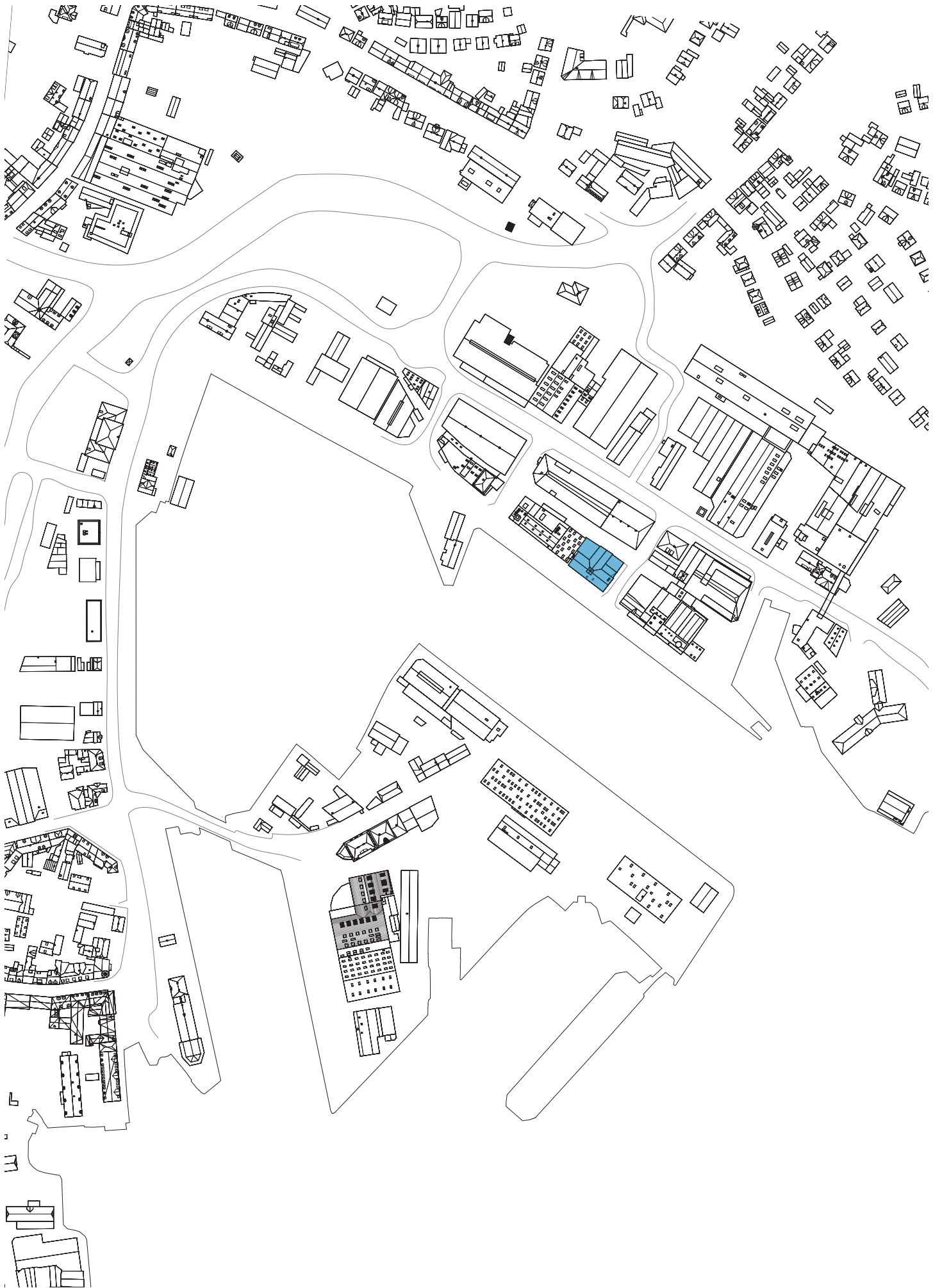
INDLEDNING .....	7
AFSÆT .....	9
Kan fortidens industrielle bygningskultur være en del af havnens fremtid?	
BYEN .....	11
Svendborg som søfartsby	
Fremtidsplaner for havnen	
ANLÆGGET .....	13
Historien	
Bygningen	
SAMMENHÆNG .....	17
Området	
Mellemrummet	
Byggeteknik	
INTENTION .....	19
En usynlig bygning	
METODE .....	21
BLIK	
KAST	
PROJEKT	
FORMAT .....	24
FN's Verdensmål	
Fremstilling	
KILDER .....	25

*“Vi drages af vandet, af havneanlægget og af de fremmedartede og spændende miljøer, der har præget danske havne frem til nyeste tid. (...) Smukke, brutale, drømmeagtige landskaber, der både rummede imponerende og anerkendt arkitektur og ikke mindst bød på den særlige, praktiske og anvendelsesorienterede bygningskultur, der måske mere end noget andet sted har blomstret på havnene og rummer en stor skønhed.”*

- Fra bogen 'Danmarks Havnemiljøer'







# INDLEDNING

*“The speed of change makes you wonder what will become of architecture.”*

*- Tadao Ando*

Vi har gennem mange år oplevet afviklingen af erhvervshavne i Danmark som en del af en vækstbaseret byudvikling. Matriklerne omkring havnen er blevet attraktive boligområder, og når byen vokser ofres de tidstypiske lag og industrielle træk, som kendetegner havnene og vores fælles historie som søfartsnation.

Gennem de senere år er der kommet større fokus på transformation og restaurering som en naturlig del af byens udvikling og dermed også beskyttelse af kulturarv omkring havnen. Dog er flere ældre erhvervshavne omdannet til ukendelighed, og der rives stadig en stor del af de gamle industribygninger ned - det er derfor fortsat et emne, det er værd at ofre opmærksomhed på. En sådan opmærksomhed vil gøre det muligt at holde kommuner og andre aktører op på at passe på vores fælles kulturarv og havnens historiske lag.

Dette afgangprojekt tager udgangspunkt i erhvervsområdet i den østlige del af Svendborg Havn. Området består af ældre og nyere silo- og lagerbygninger, der i dag tilhører DLG (Dansk Landbrugs Grovvarerelskab). Flere bygninger indgår fortsat som en del af produktionen af foderstof til husdyr, mens andre er funktionstømte.

Projektet centrerer omkring det gamle silopakhus på Østre Kajgade 15, der var den første bygning på denne kaj. Oprindeligt var bygningen ejet af F.A.F. (Fyens Andels Foderstofforretning), men den nuværende ejer er DLG, som har en tidsbegrænset lejeaftale med Svendborg kommune. Aftalen forhandles løbende, og i 2027 skal lejen forlænges eller området tilbageleveres – som udgangspunkt tømt for bygninger. Dermed kan silopakhuset – en tidstypisk industribygning fra 1901 – ende med at blive revet ned, da hverken det eller de omkringliggende bygninger er registreret som bevaringsværdige hos kommunen.

Gennem analyse af arkitektoniske kvaliteter og kulturhistoriske værdier undersøger projektet, hvorvidt det er muligt at skabe et grundlag for bevaring og beskyttelse af bygningen og hvordan kulturarven dermed kan blive en positiv drivkraft i udviklingen af området omkring Østre Kaj.

På baggrund heraf stilles spørgsmålet:  
*Hvordan kan silopakhuset på Østre Kajgade 15 indtænkes i Svendborg kommunes udviklingsplan for de omgivende dele af havnen uden at miste forbindelsen til den industrielle kulturarv og de ældre byggeteknikker, pakhuset repræsenterer?*





ETAGE 3 PERSONEN  
FÖRSIGTIG



# AFSÆT

## Kan fortidens industrielle bygningskultur være en del af havnens fremtid?

Dansk import/eksport af varer over vand har altid været en vigtig kilde til vækst og et økonomisk grundlag for udvikling af samfundet. Mange steder er havne opstået i Middelalderen som et bolværk eller senere en bådebro og de fleste danske kystbyer er vokset på baggrund af eksistensgrundlag i havnen.

Havnenes oprindelig struktur - måden hvorpå siloer, pakhuse m.v. fordeles på kajen med stort fokus på lastning og losning af gods er karakteristisk for den måde, havnene over tid er udviklet og opgraderet efter tidens standarder og teknologiske formåen. Havnene bærer historien om industrisamfundets udvikling med sig - fra de tidligste moler til nutidens kæmpe-industri - og i vor tid effektivisering og ressourcesammenlægning der betyder, at flere anlæg ikke længere er i drift.

De efterladte industribygninger kan være en udsat del af kulturarven. Omkostningerne ved transformation, evt. dårlig teknisk tilstand, sundhedsskadelige materialer og skalaen på nutidens industri kan udfordre genanvendelse af det eksisterende. Dette understreges af de talrige eksempler på, hvordan byplanlægningen omkring havnen gennem årtier har kostet industribygninger livet.

Til trods for Slots- og Kulturstyrelsens oplæg om, at *"Industrisamfundets kulturarv er identitetsskabende og kan blandt andet anvendes som en æstetisk ressource og attraktion i kommunernes planlægning og som et potentiale i turismestrategier og destinationsudvikling."* (Industrikultur, 2022) ses fortsat mange nedrivninger i udviklingen af fremtidens havne.

I Københavns Havn har udviklingen betydet ændringer i store zoner som Nordhavn og den gamle Frihavn, der var en af Danmarks første større havneudbygninger. I inderhavnen er gammelt erstattet med nybyggeri flere steder – eksempelvis på Papirøen og på Christianshavn ved de nu nedrevne B&W produktionsbygninger. I Sydhavnen har siloer og andre industribygninger måtte lade livet til fordel for boligblokke.

I resten af landet opleves også omstruktureringer i havnene der betyder, at ældre industri nedrives. I Horsens rev man i 2019 industribygninger fra virksomheden Dana Feed ned til fordel for nyt boligbyggeri, i Kerteminde havn blev den gamle FAF-silo revet ned så sent som i 2020 og i andre byer såsom Næstved planlægges store ændringer på havnearealerne der skal give plads til nyopførte boligblokke.

I kraft af sin beliggenhed og størrelse har Svendborg en kapacitet der gør den interessant at se på i forbindelse med byudvikling omkring havneområdet, da der højst sandsynligt vil være behov for bygninger så centralt beliggende som Østre Kaj langt ud i fremtiden. Bygningerne i området er både unikke, men besidder samtidig mange generiske karakteristika fra andre havneområder i Danmark.

Området i Svendborg havn rummer dermed mulighed for at studere, hvordan vi kan udvikle havnen til hvor tids behov og standarder og samtidig være opmærksomme på de historiske lag af viden og kultur som skaber en særlig værdi og kvalitet i centrum af vores kystnære byer.





# BYEN

*"Havnebyer har altid ernæringsmæssigt haft et Forspring for Indlandsbyerne"*  
-Byhistoriker Vilh. Lorenzen, 1958.

## SVENDBORG SOM SØFARTSBY

Svendborg blev anlagt i starten af 1100-tallet som handels- og søfartsby. I første halvdel af 1200-tallet fik byen købstadsprivilegier og allerede i løbet af Middelalderen voksede byen til Fyens næststørste. Havnen, en gammel sundhavn, har pga. sin geografiske placering særdeles gode forhold for indsejling, bl.a. for større skibe med gods.

Dermed har Svendborg, der ligger både beskyttet og centralt i landet, en gunstig placering ift. handel, og det gamle centrum voksede op omkring havnen – selv de høje kirketårne fungerede førhen som pejlemærker for søens folk. Hvor vigtig søfarten var for byen, blev understreget da man i 1852 oprettede Svendborgs første navigationsskole – senere kom flere søfartsuddannelser til, og i dag er byen fortsat centrum for maritime skoler.

Fra slutningen af 1700-tallet blev større værfter etableret, havnen moderniseret og i 1890 havde 689 skibe hjemstavn i en af de sydfynske havne, hvilket på daværende tidspunkt var over 1/3 af Danmark samlede sejlskibstonnage. Byens største virksomhed var i begyndelsen af 1900-tallet Svendborg Skibsværft på Frederiksø, der så sent som i 1980'erne beskæftigede over 800 mand.

## FREMTIDSPLANER FOR HAVNEN

Havnen hører i dag under planen for 'Svendborg Bymidte', og med projektet 'Fremtidens Havn' ønsker Svendborg Kommune at *"forbedre sammenhængen mellem bymidten og havnen, som herved kan tilføre bymidten nye muligheder indenfor erhverv, kultur, bolig, ophold og fritidsaktiviteter."* samt at skabe *"en aktiv havn med uddannelser, boliger og et rigt erhvervs- og kulturliv"*. (Kommunneplan 2021-2023)

I takt med forandringer indenfor industriel transport og produktion har man gennem en årrække oplevet et stort økonomisk underskud i havnen. Gods transporteres primært på landevejen, og dermed er store havneafhængige industriarbejdspladser lukket eller flyttet til andre havne. I dag er størstedelen (ca. 60%) af byens omkring 27.000 indbyggere beskæftiget indenfor serviceerhverv. Værftet lukkede i 2001, og den engang så aktive industrihavn er reduceret til mindre zoner af industrielt erhverv på hhv. Frederiksø og Østre Kaj.

Der har været behov for nytænkning, hvilket har ført til en udviklingsplan for havnens zoner med større fokus på turisme, uddannelse, nye typer erhverv og kultur.

Flere områder er allerede planlagt og i gang med at blive omdannet – dette gælder bl.a. Frederiksø, hvor udviklingsprojektet Den Blå Kant som en del af klimasikring i havnen indfører rekreative områder, og Praksis Arkitekter planlægger teater i dele af de gamle værftsbygninger.

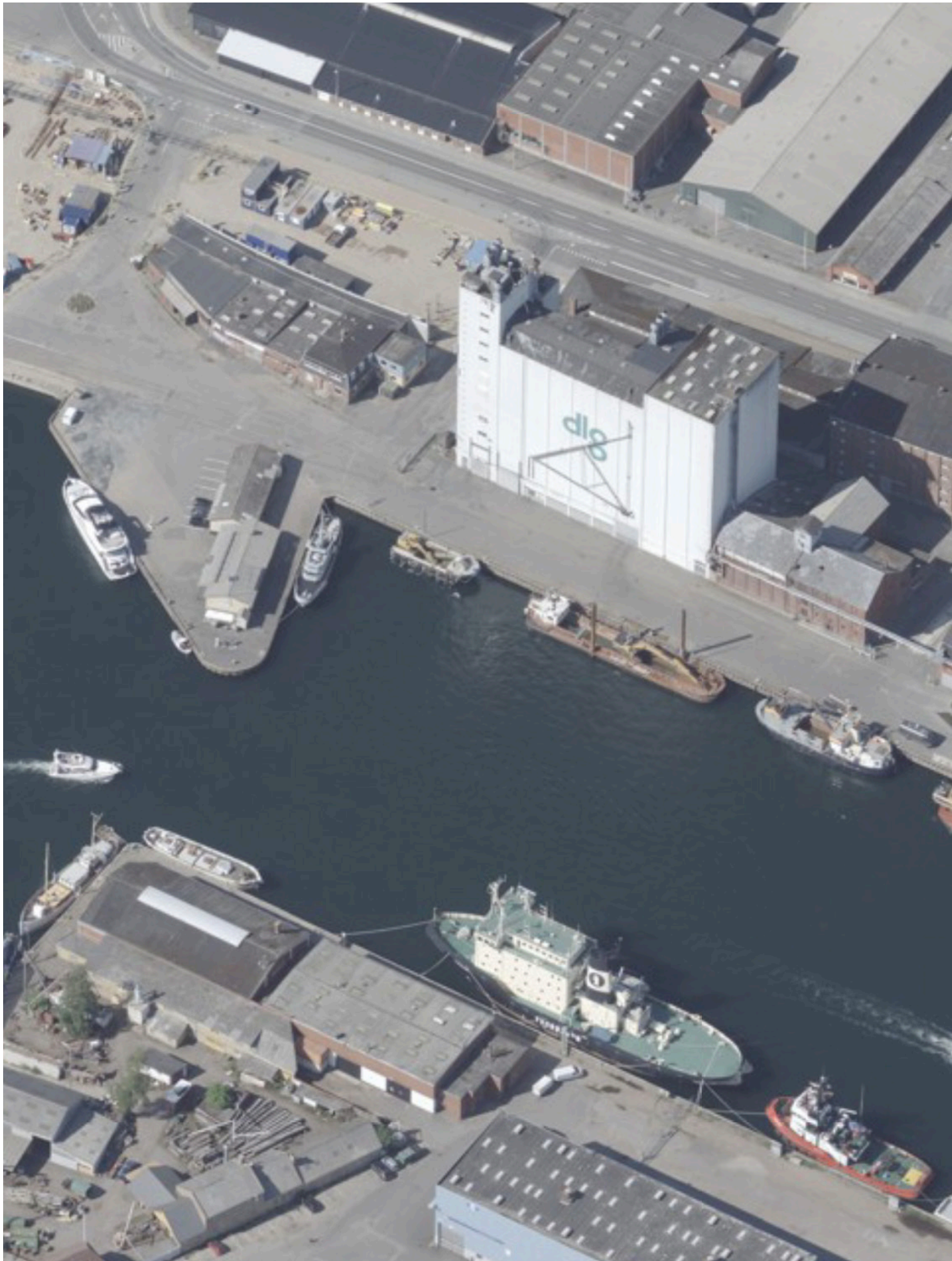
Derudover er den nye SIMAC-navigationsskole etableret på Nordre Kaj. Udviklingen rykker dermed tættere på området omkring Østre Kaj og silopakhuset, der er i spil, når området skal nytænkes.

Modsatte side:

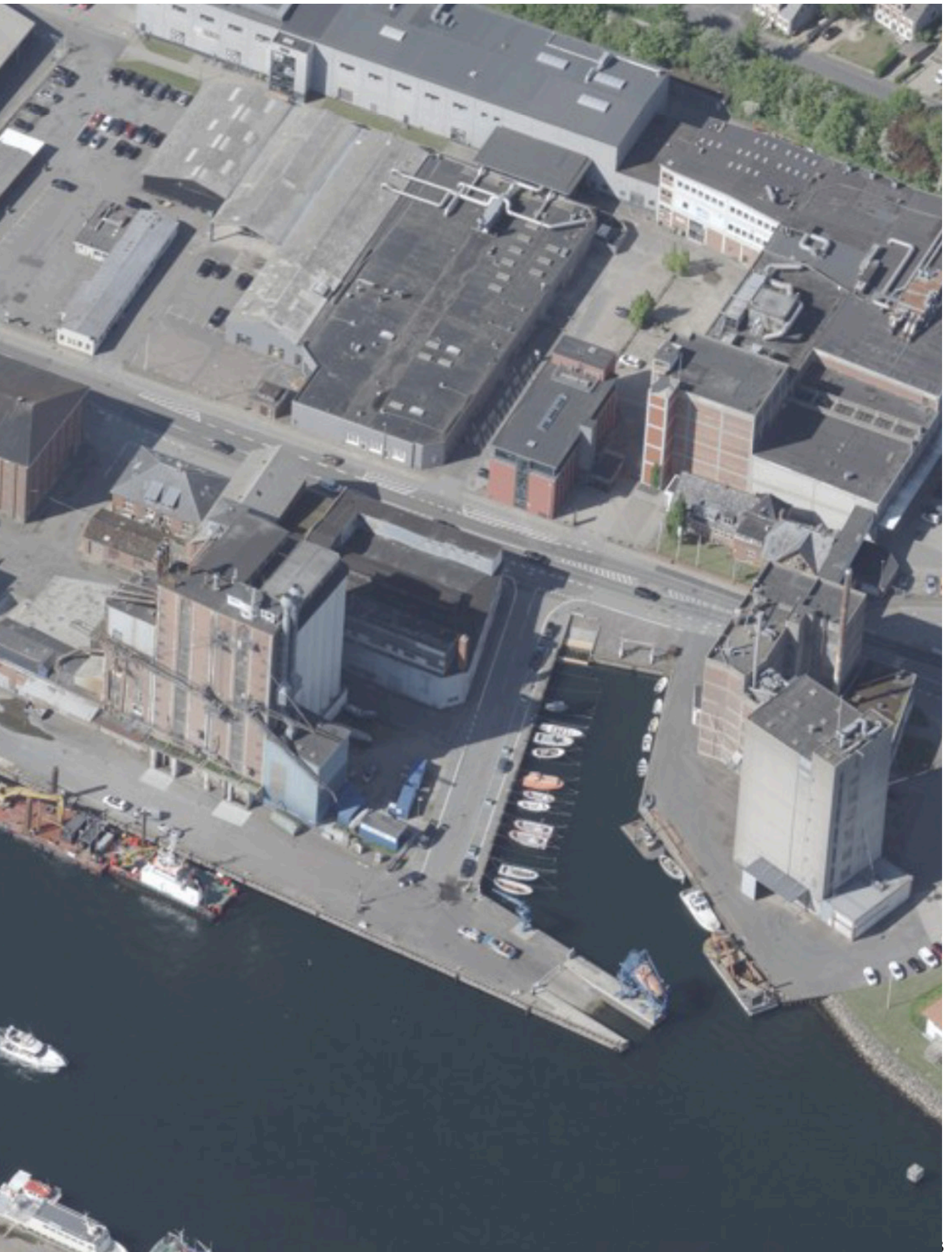
Silopakhuset i 1975.

Fotograf Finn Johannessen, web: <http://www.finn-j.dk/kroeniken/svendborg/havn/index.html#43>















# ANLÆGGET

## HISTORIEN

*"Paa den saaledes opfyldte Grund, der hovedsagelig er frataget Sundet er i Øjeblikket opført, foruden flere Vaaningshuse og store Kul- og Tømmeroplæg samt Banespor og Drejeskiver, endvidere Petersen & Jensens flotte Silopakhus, Møller Th. Petersens Pakhus (opført af Bølgeblik), et Sten- og Kalkværk og en Tagpapfabrik."*

- Hans Nørgard 1903

Silopakhuset på Østre Kajgade 15 har måtte afgive en del opmærksomhed til sin nabo, den omkring 40m høje DLG-silo. Dog repræsenterer det ældre silopakhus i særlig grad en tid, hvor skibsfart var den vigtigste infrastruktur i den danske industri, og er samtidig en historisk bygning ift. landbrug og produktion.

Tiden fra sidst i 1800-tallet til mellemkrigstiden var perioden, hvor industrialiseringen for alvor brød igennem og teknisk udvikling (fx udbredelse af elektricitet og opfindelsen af dieselmotoren) bød på nye produktionsmetoder, nye varer og nye foreninger på havnene – bl.a. andelsforeningerne. Bygningen blev som den første bygning på den nyetablerede Østre Kaj opført som et kornlager i 1901 af kolonial- og grovvareselskabet Petersen og Jensen. Dermed var pakhuset et tidligt knudepunkt for transport fra vand til land og omvendt.

Svendborg er nu ikke længere en af de store lagringspladser, og bygningen har været funktionstømt siden 2008.

## BYGNINGEN

Bygningens placering og udformning vidner om det teknologiske stadie, som dansk industrihistorie befandt sig på i starten af 1900-tallet. Skalaen er langt mindre end de omkringliggende/tilstødende siloer, der blev bygget blot ca. 50 år senere, hvor ny infrastruktur skabte et andet behov for oplagringsplads.

Bygningen er løbende tilbygget og udvidet – med den største og mest væsentlige udvidelse i 1904 hvor det vinkelrette baghus til ekstra træsiloe blev opført og øgede lagringspladsen med omkring 1/3.

Karakteristisk for bygningen – modsat senere industribygninger som fx den tilstødende betonsilo – er graden af detaljering. Dette ses fx i facadens udformning med udspring og dekorationer i murstensvæggen, pynt i gavlene, skiffersten på taget og udskæringer i skalkene ved tagfoden. Der er dekorationer hele vejen rundt, og bygningen opleves derfor detaljerig fra alle sider.

Det er tydeligt, at bygningen ved opførelsen ikke blot har været et lager, men også et statussymbol for virksomheden bag med bogstaverne 'Petersen og Jensen' malet stort hen over facaden på begge sider. Indvendigt vidner en svær trækonstruktion om, at bygningen er opført til at holde længe – også ift. den økonomiske investering, der må have været lagt i den ved opførelsen.

Pakhuset i 4 etager med kælder fremstår originalt med undtagelse af mindre tilbygninger i form af kontor og halvtag modsat kajside. Indvendigt findes 4-etagers høje træsiloe, der allerede i 1901 blev anvendt til kornlager samt et etagepakhus til fx kornsække.

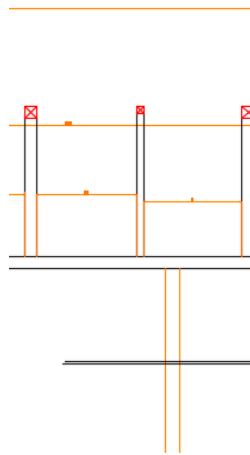
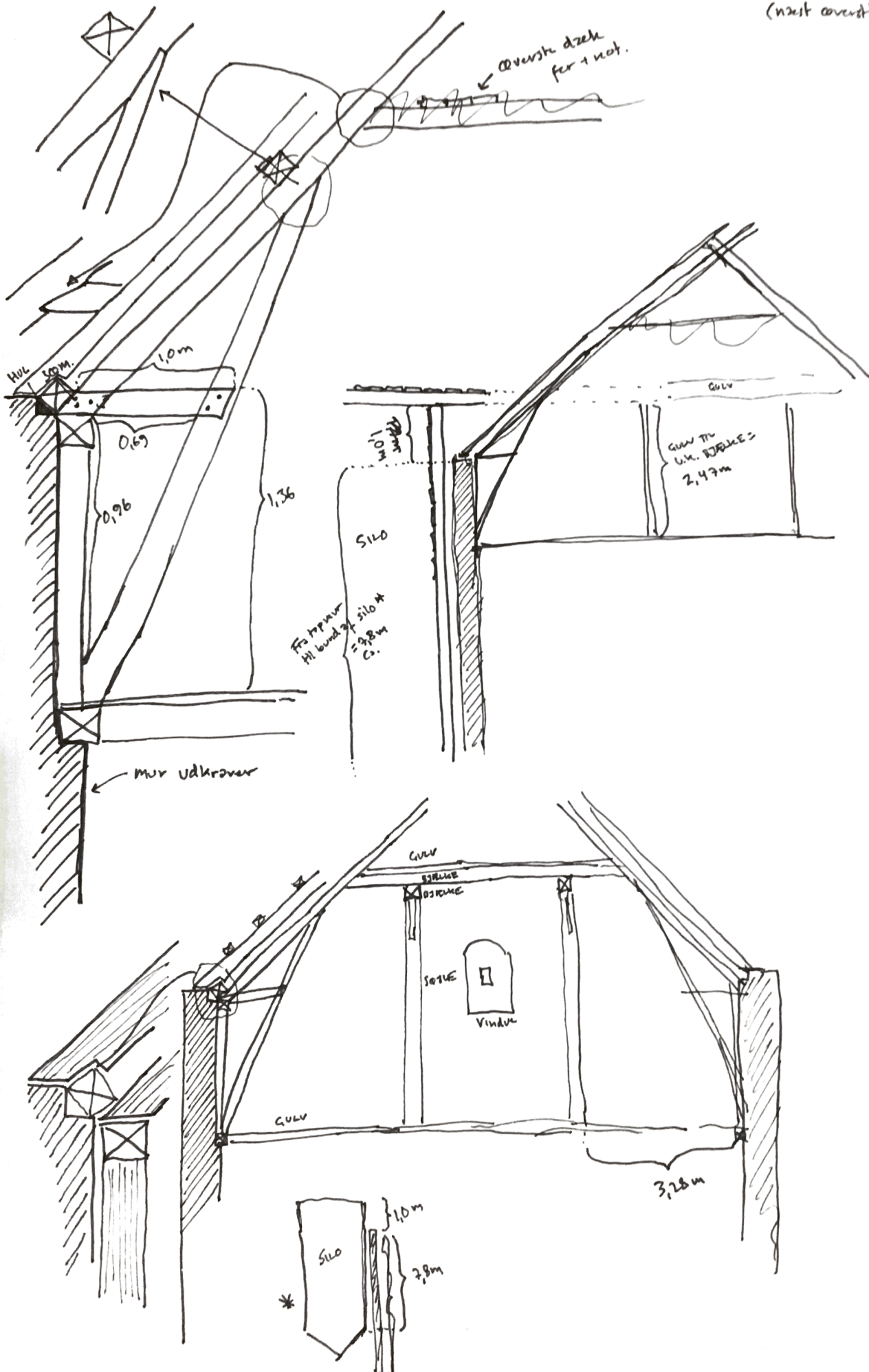
Forrige side:

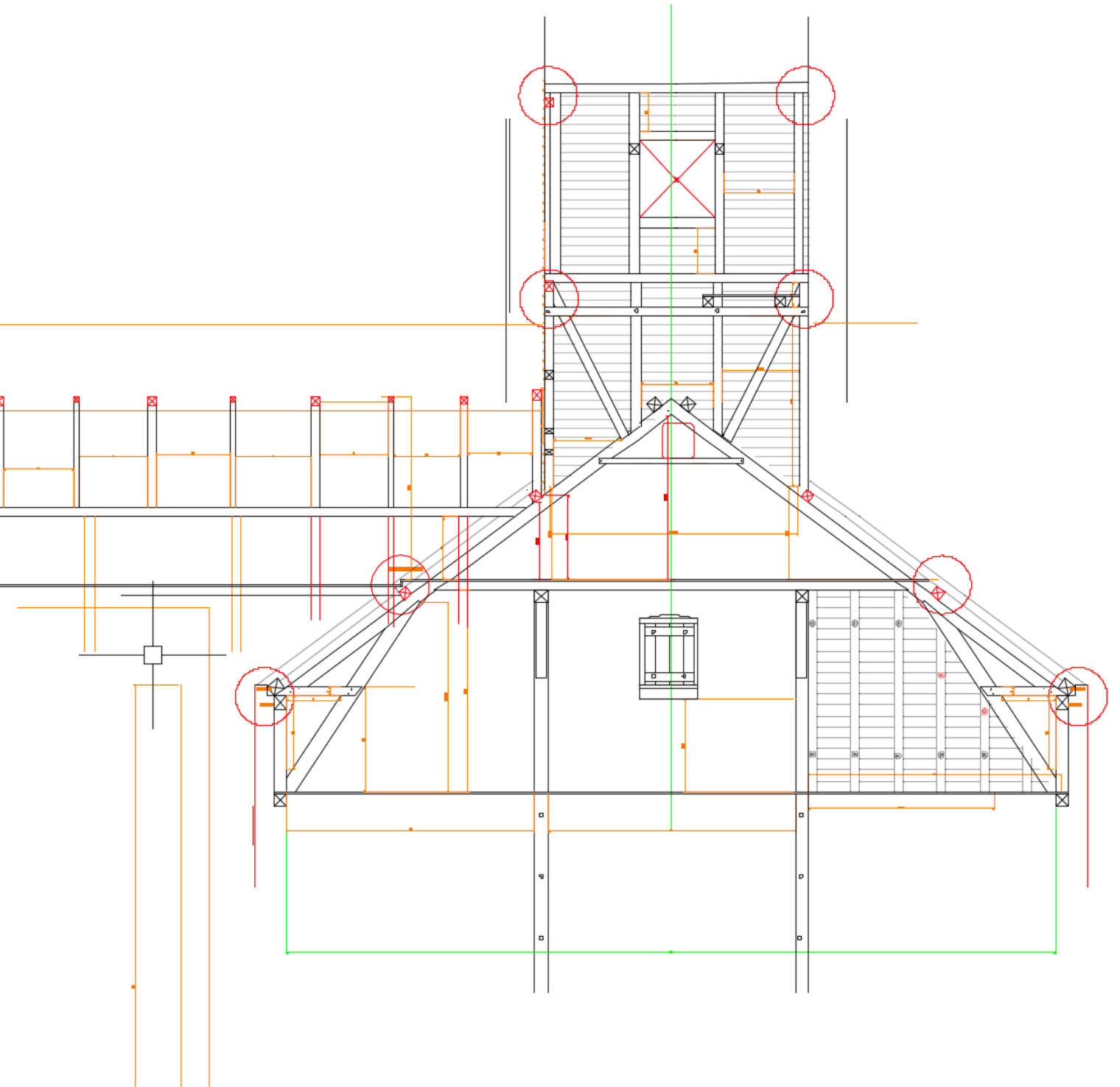
Østre Kajgade set fra luften med Frederikshavn i forgrunden. Fra Skraafoto.dk

Modsatte side

Facade set fra kajen. Eget foto.

(next cover)









# SAMMENHÆNG

*“Det er ikke nok at se arkitekturen. Man må opleve den, mærke, hvordan den er formet til løsning af bestemte opgaver og afstemt efter en tids hele opfattelse og livsrytme.”*

*- Steen Eiler Rasmussen*

## OMRÅDET

Bygningsmassen mellem Østre Kaj og Østre Havnegade er interessant som helhed – både fordi der i materialevalg og udformning ses en tydelig sammenhæng mellem flere af bygningerne, der således har karakter af en 'by i byen', og fordi der langs kajen ses store skalaspring og mange forskellige lag, der repræsenterer industri i forskellige tidsperioder.

## MELLEMRUMMET

Udearealerne mellem bygningerne har været formet efter tidernes infrastruktur. Jernbanen har været dominerende i starten af 1900-tallet og sporene ses stadig flere steder i kajen, hvor de i dag er fredet. Senere er lastbiler blevet den dominerende transportform og tilgår stadig i dag området dagligt med gods. Kajen er fortsat aktiv ift. skibstransport og er en del af en ISPS højsikkerhedshavn - denne er dog åben i dagens løb og giver direkte adgang til vandet.

Bag huset ligger Øhavsstien, en gå- og cykelrute, der forbinder store dele af øhavet og passerer lige forbi silopakhuset for derefter til den ene side at gå til Lundeberg havn med færgeforbindelse til Lohals på Langeland og til den anden side bevæge sig mod Faaborg med forbindelse til både Søby på Ærø og Faldsled.

## BYGGETEKNIK

Røde mursten er dominerende som udvendigt materiale i både silopakhuset og flere af de omkringliggende bygninger.

Selve konstruktionen i silopakhuset er i træ, 16\*16cm bærende bjælker og spær og sammenboltede træsøjler på 17,5\*35cm er gennemgående fra kælder til bjælkelag på næstøverste etage.

Vinduesåbninger står med oprindelige skodder med undtagelse af steder hvor huset er knopskudt - her er åbningerne over tid muret til.

Forrige side:

Fra skitseopmåling til autocad tegning. Egne tegninger.

Modsatte side

Indvendige træsiloeer. Eget foto.







# INTENTION

*“When we build, let us think that we build forever.”*

*-John Ruskin*

## EN USYNLIG BYGNING

Bygningen på Østre Kajgade 15 kan anses for at være en truet bygning. Området omkring silopakhuset er i kommuneplanen og planerne for 'Fremtidens Havn' afsat til erhverv. Dog har bygningen ingen interesse for den nuværende ejer, DLG, hvis funktioner har vokset sig så store i skala, at silopakhuset bliver for lille og for gammeldags. Fra kommunens og politisk side er det uvist, om der er en stor interesse for at bevare de gamle foderstofbygninger – Svendborg har mange langt ældre bygninger og udviklingen omkring havnen kan fordre, at Østre Kajgade 15 må vige til fordel for flere kvadratmeter og ambitioner om boliger og fritidsaktiviteter i solen på den østlige kaj hvis området tilbageleveres til kommunalt regi. Til trods for at kommunerne omkring det Sydfynske øhav i samarbejde med Realdania og Kulturarvsstyrelsen allerede i 2008 har udarbejdet et projekt med fokus på at afdække og styrke den maritime kulturarv, særligt ved bygninger og anlæg i de 5 største havne (herunder Svendborg), har bygningen ingen officiel bevaringsstatus hos Svendborg kommune og hverken kommune, arkiv eller DLG ligger inde med tegningsmateriale på bygningen.

Det er intentionen for opgaven at sikre bygningen et større politisk og lokalt fokus og en mulighed for bevaring når havnens udvikling i fremtiden måtte nå til Østre Kaj.

Projektet kan dermed ses som en kommentar til udviklingen omkring Svendborg havn hvor kommunen på mange måder har gjort et stort stykke arbejde med at SAVE-vurdere bygningsmasse og vedligeholde ældre bygninger på kajen omkring færgelejet og lystbådehavnen - det er ønsket, at dette arbejde fortsætter og udvides til østkajen hvor nyere industri også kan have en eksistensberettigelse, idet det tilføjer havnen de karakteristiske tidlige lag af udvikling.

Bygningens program har ikke haft første prioritet i valg af sted. Et fremtidigt program skal både kunne rumme historien og samtidig afspejle udviklingen omkring havnen der forudsætter, at programmet både kan understøtte bygningens bevaring og være med til at løfte stedets potentiale ved at tilføre dette ny værdi. Som det dog er set før, i og med at bygningen længe har været funktionstømt, skifter efterspørgslen med samfundets udvikling og næste generations behov og dermed er det ønsket, at der i bygningens nye liv indtænkes en vis form for fleksibilitet der efterlader rum til løbende transformation af indvendigt program. Et stort fokus i opgaven vil derfor være at skabe gode rumlige kvaliteter der vil kunne rumme forskellige funktioner over tid og samtidig bevare de arkitektoniske og fænomenologiske kvaliteter der bl.a. knytter bygningen til Svendborgs industri- og søfartshistorie.







# METODE

*“The dissolution of the construction from the material and the reality of craftsmanship transforms architecture into a scenography for the eye, devoid of authenticity and honesty in materials and tectonic language.”*

*- Juhani Pallasmaa*

Projektet inddeles i følgende tre faser:

## **BLIK**

I Blik-fasen er registrering, opmåling, samt analyse- og værdisætning væsentlige metoder til at nærme sig bygningen. Ved hjælp af fotoregistrering og værktøjerne ALBUM, NOTAT og RIDS udarbejdes en fænomenologisk analyse af stedets sansebårne kvaliteter såsom rumligheder, form, materialitet, lys, stoflighed og farve i billeder og tekst med særligt fokus på begreberne LANDSCAPE, PORTRAIT og STILLIFE. Ved analyse og værdisætning skal de særlige arkitektoniske og kulturhistoriske detaljer og kendetegn ved bygningen undersøges og målet vil være at afgøre, hvad der er væsentlige og bærende bevaringsværdier ved bygningen. Der skal ligeledes udarbejdes en teknisk analyse for at vurdere bygningens tilstand. Samlet vil ovenstående udgøre grundlaget for anbefalinger vedrørende fremtidige planer for bevaring og eventuelle indgreb.

I denne fase formuleres ligeledes en restaureringsholdning med udgangspunkt i det første blik på stedet og dets kvaliteter.

Opmåling bliver i denne opgave en meget central del af BLIK-fasen, idet der ikke umiddelbart eksisterer tegninger af den valgte bygning, som derfor må opmåles og tegnes fra bunden.

## **KAST**

På baggrund af analyser fra første fase vil KAST-fasen rumme det første projektforslag udarbejdet i skalatrin på hhv. 1:500, 1:50 og 1:5.

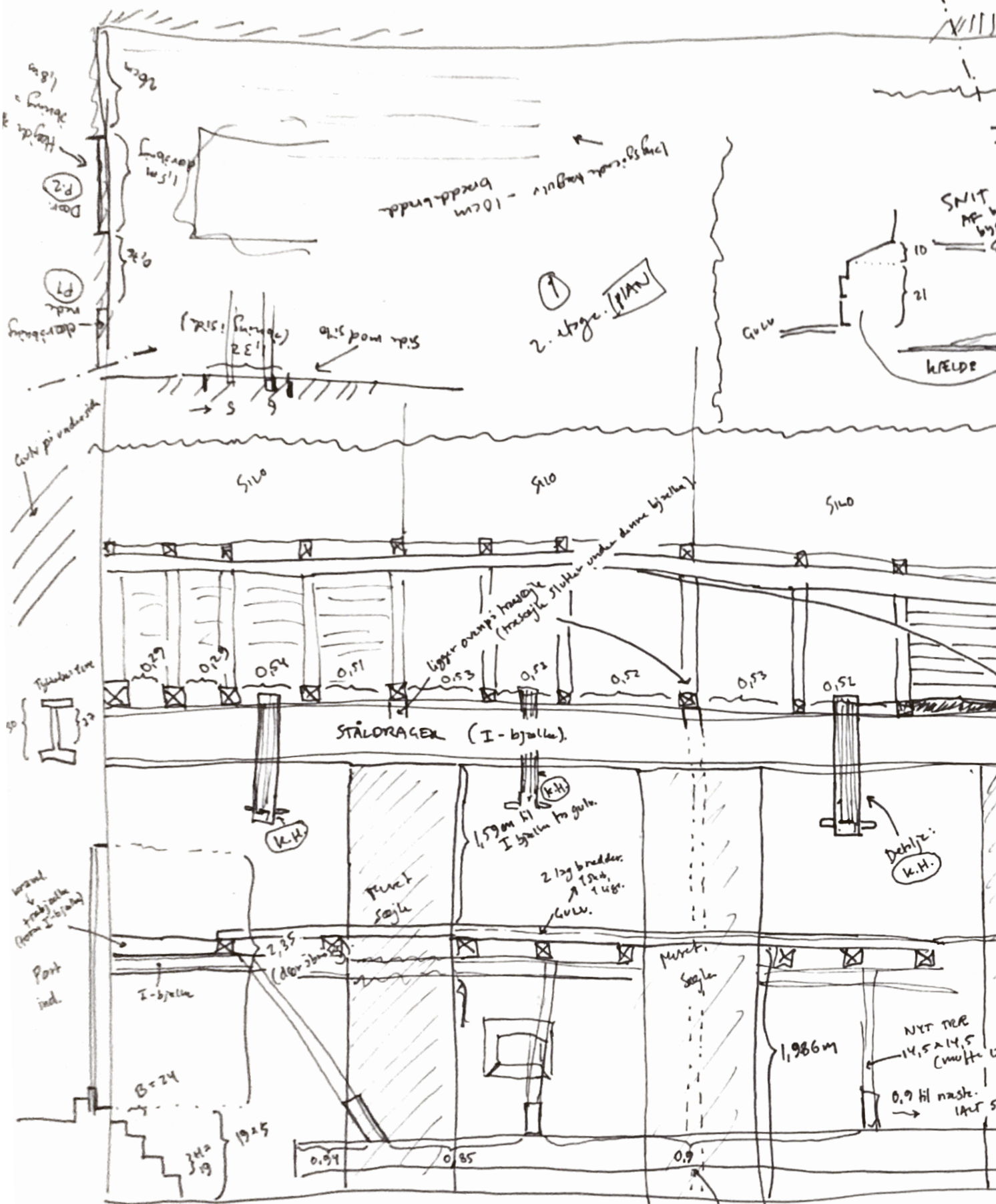
I den store skala undersøges bygningens sammenhæng til det omkringliggende område, de nærmeste bygninger og havnen. I skala 1:50 undersøges bygningens rumlige kvaliteter, mens 1:5 skal understrege særlige tekniske detaljer og kendetegn for det arkitektoniske hele.

Denne fase rummer ligeledes et udkast til den endelige ophængningsplan.

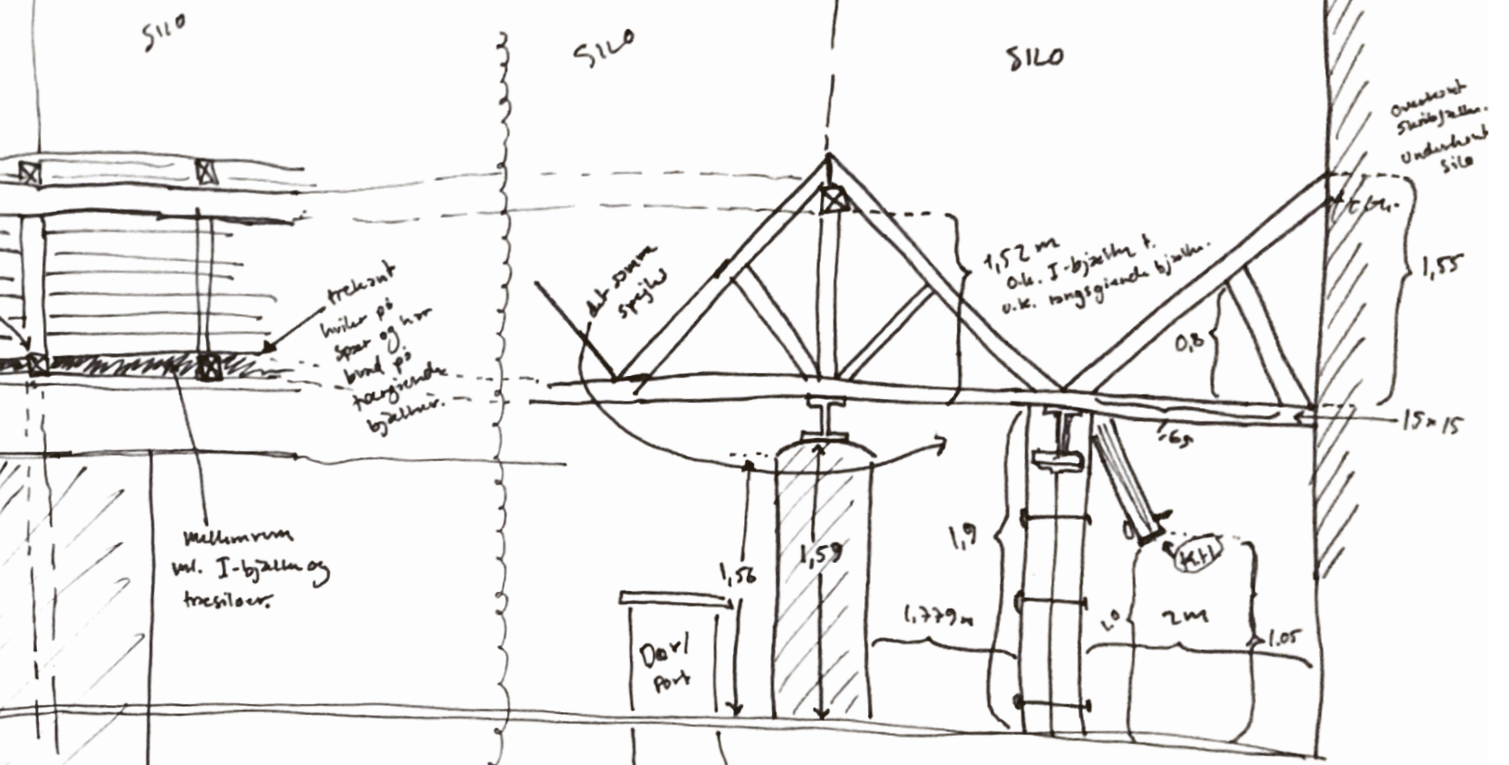
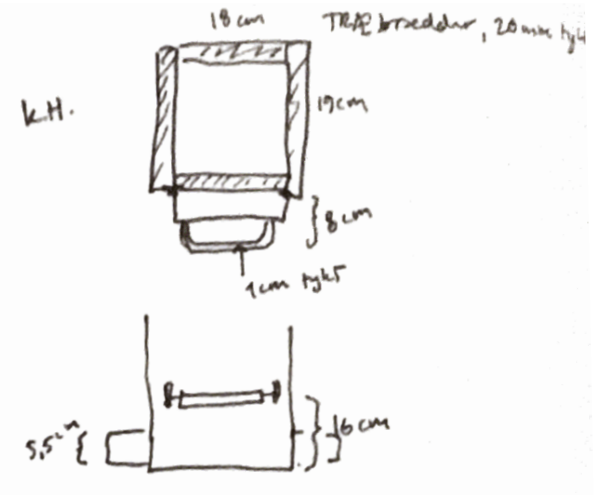
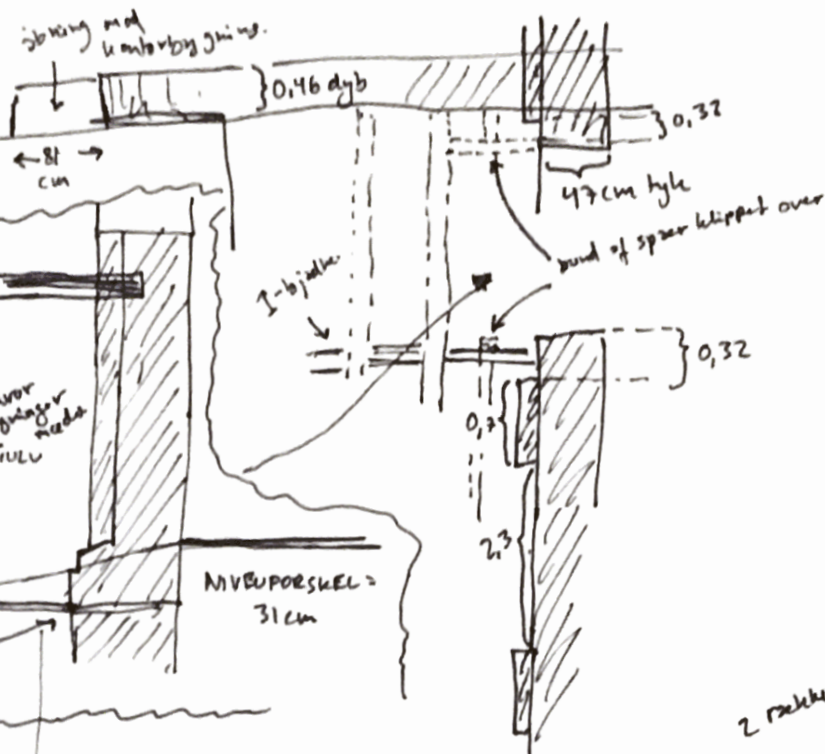
## **PROJEKT**

I den afsluttende fase skal KASTET præciseres, og det skal sikres, at vigtige analyser fra første fase indgår i det endelige projekt. Denne fase skal dermed udmunde i en samlet, færdig ophængningsplan i skalatrinnene 1:500, 1:50 og 1:5.

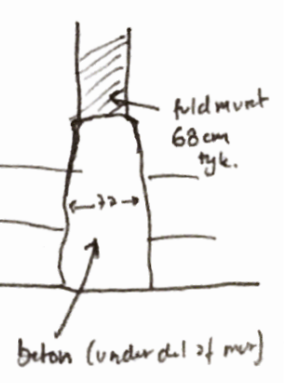
Opnåelse + vinduer + dørhøjde + dørhøjde + vinduer



træ søjler former (og bøj) er ved alle murede søjler



① 2. etage  
 tværsnit under siloer.



(d. strærel).  
 - lign + 1 slus.

Mellemrum  
 ved I-bjælke og  
 tresiloer.

trekant  
 hviler på  
 spær og har  
 bund på  
 længs bjælke.

# FORMAT

## FN'S VERDENSMÅL

Som en del af opgaven inkluderes udvalgte delmål fra FN's 17 verdensmål. Disse kan medvirke til at indikere en retning for projektet og sikre, at fokus under hele forløbet kan rumme mere end blot den valgte bygning, men ligeledes forholder sig til problematikker i en større skala.

Særligt ressourcemangel, bevaring og bæredygtig byudvikling er i denne indledende fase emner, det virker naturligt at arbejde med i projektet. Disse kan senere hen udvides, hvis det passer med et valgt fremtidigt program for bygningen.

Opgaven tager dermed særligt udgangspunkt i følgende verdensmål:

### Mål 11: Bæredygtige byer og lokalsamfund

11.3: *“Inden 2030 skal byudvikling gøres mere inkluderende og bæredygtig, og kapaciteten til en inddragende, integreret og bæredygtig boligplanlægning og forvaltning i alle lande skal styrkes.”*

11.4: *“Indsatsen for at beskytte og bevare verdens kultur- og naturarv skal styrkes.”*

### Mål 12: Ansvarlig forbrug og produktion

12.5: *“Inden 2030 skal affaldsgenereringen væsentligt reduceres gennem forebyggelse, reduktion, genvinding og genbrug.”*

Svendborg Kommune arbejder i deres planlægning for havnens udvikling allerede med følgende delmål, hvilket projektet vil forsøge at inddrage hvis muligt ift. endeligt programvalg:

11.3.2: *“Andel af byer med en direkte inddragelse af civilsamfundet i byplanlægning og forvaltning, som opererer regelmæssigt og demokratisk.”*

11.b.1: *“Andel af lokale regeringer, der vedtager og gennemfører lokale katastroferisikostyrings- strategier i overensstemmelse med Sendai-rammen for katastrofe- og risikoforebyggelse 2015-2030a.”*

## FREMSTILLING

### Registrering

Analyse og værdisætning  
Fænomænologisk registrering: album, notat, rids  
Fotos

### Tegninger

Plan, snit, opstalt - 1:500  
Plan, snit, opstalt - 1:50  
Plan, snit, opstalt - 1:5

### Model

1:20/ 1:50 modelstudier af bygningstektonik og rum

Model i enten stor skala eller detaljeudsnit alt efter, hvilken skala der bliver mest relevant

### Andet

Visualiseringer  
Katalog (proces)  
Opmålingstegninger  
Skitser

Ovenstående er vejledende formater til aflevering og kan ændres frem til endelig aflevering.



# KILDER

Arneberg, Andreas Raun og Jasper Carlberg. *Sådan blev havnen et samlingspunkt for byens daglige liv*. <https://kulturhavn365.dk/saadan-blev-havnen-et-samlingsrum-for-byens-daglige-liv/> (Lokaliseret den 16.02.2023).

Danmarks Historien. *Svendborg*. Danmarkshistorien.dk. <https://danmarkshistorien.dk/vis/materiale/svendborg> (Lokaliseret den 09.02 2023).

Haastrup, Gitte N., René S. Christensen og Henrik Harnow. 2009. *Danmarks Havnemiljøer*. Forlaget odense Bys Museer.

Haastrup, Gitte N., René S. Christensen og Henrik Harnow. 2007. *Industrisamfundets Erhvervshavne 1840 - 1970*. slks.dk. [https://slks.dk/fileadmin/user\\_upload/kulturarv/publikationer/emneopdelt/bygninger/havnegennemgang/havnerapport\\_samlet\\_2.pdf](https://slks.dk/fileadmin/user_upload/kulturarv/publikationer/emneopdelt/bygninger/havnegennemgang/havnerapport_samlet_2.pdf) (Lokaliseret den 11.02 2023).

Haastrup, Gitte N., René S. Christensen og Henrik Harnow. *Industrisamfundets Havne*. Dansk historisk fællesråd. <https://www.historie-online.dk/boger/anmeldelser-5-5/trafik-og-transport-videnskab-teknik/industrisamfundets-havne-1840-1970> (Lokaliseret den 11.02 2023).

Ifversen, Karsten R. S. 2023. *Anmelder: Skulle jeg uddele hjerter til hver etape af havneudviklingen i København, ville de gå fra et til seks*. Politiken. <https://politiken.dk/kultur/arkitektur/art9105584/Anmelder-Skulle-jeg-uddele-hjerter-til-hver-etape-af-havneudviklingen-i-K%C3%B8benhavn-ville-de-g%C3%A5-fra-et-til-seks> (Lokaliseret den 11.02 2023).

Kulturhavne - Danmarks blå hjerte. 2011. *Den maritime kulturarv i det sydfynske øhav*. [https://www.svendborg.dk/sites/default/files/den\\_maritime\\_kulturarv\\_web\\_1.pdf](https://www.svendborg.dk/sites/default/files/den_maritime_kulturarv_web_1.pdf) (Lokaliseret den 09.02 2023).

Licitationen. *Den blå kant - masterplan*. [https://www.licitationen.dk/project/view/5865/den\\_bla\\_kant\\_masterplan](https://www.licitationen.dk/project/view/5865/den_bla_kant_masterplan) (Lokaliseret den 11.02 2023).

Nørgaard, Hans. *Illustreret Beskrivelse af Byens Tilblivelse og Udvikling til Nutiden fortalt af en gammel Svendborger*. 1903. <https://fynhistorie.dis-danmark.dk/node/143> (Lokaliseret den 11.02 2023).

Slots- og Kulturstyrelsen. *Fredede og bevaringsværdige bygninger*. <https://slks.dk/omraader/kulturarv/databaserne/fredede-og-bevaringsvaerdige-bygninger> (Lokaliseret den 09.02 2023).

Slots- og Kulturstyrelsen. 2022. "Industrikultur". SLKS.dk. Lokaliseret den 09.02 2023. <https://slks.dk/omraader/kulturarv/bevaringsvaerdige-bygninger-og-miljoer/bevaringstemaer/industrikultur>

Slots- og Kulturstyrelsen. *Brug havnen*. SLKS.dk. [https://slks.dk/fileadmin/user\\_upload/kulturarv/publikationer/emneopdelt/bygninger/brug\\_havene/brug\\_havnen.pdf](https://slks.dk/fileadmin/user_upload/kulturarv/publikationer/emneopdelt/bygninger/brug_havene/brug_havnen.pdf) (Lokaliseret den 11.02 2023).

Svendborg Historie. *Samfærdsel*. <https://www.svendborghistorie.dk/historier/samfaerdsel/806-svendborg-havn-i-de-seneste-200-ar> (Lokaliseret den 10.02 2023).

Svendborg Kommune. 2021. *Svendborg Bymidte Og Havn*. Kommuneplan 2021-2033. <https://kommuneplan.svendborg.dk/hovedstruktur/kulturmiljoe/svendborg-bymidte-og-havn/>. (Lokaliseret den 10.02 2023).

Svendborg Kommune, COWI. 2017. *Idekatalog Den Blå Kant*. [https://www.svendborg.dk/sites/default/files/acadre/Files\\_3847\\_4433398/den\\_blaa\\_kant\\_idekatalog\\_interessentinddragelse.pdf.pdf](https://www.svendborg.dk/sites/default/files/acadre/Files_3847_4433398/den_blaa_kant_idekatalog_interessentinddragelse.pdf.pdf) (Lokaliseret den 10.02 2023).

UNDP's nordiske kontor i Danmark. 2015. *Verdensmålene*. verdensmaalene.dk. <https://www.verdensmaalene.dk/fakta/verdensmaalene> (Lokaliseret den 10.02 2023).

## Samtaler:

Henrik Philip - koordinator for DLG's område i Svendborg. Besøgt fra 31.01 - 03.02 2023 under opmåling af bygningen.

Løbende mailkorrespondence med Svendborg Kommune og Svendborg Byhistoriske Arkiv, særligt vedrørende tegningsmateriale og fremtidsplaner for stedet.

Fig. 105 m. 440

