



DIVE ANALYSE STRØMSØ

NORSK INSTITUTT FOR KULTURMINNEFORSKNING (NIKU) : CONTEXT AS
DESEMBER 2013

INNHOLDSFORTEGNELSE

DEL 1 : INTRODUKSJON

Innledning	1
DIVE metoden	3
DIVE matrise for Strømsø	4

DEL 2 : STEDSANALYSE

Strømsø før og nå	5
Strømsø før 1811	8
Strømsø 1811 - 1870	14
Strømsø 1870 - 1905	18
Strømsø 1905 - 1945	25
Strømsø 1945 - 1980	29
Strømsø 1980 - 2012	33

DEL 3 : REPARASJONSBEHOV OG
UTVIKLINGSMULIGHETER

Innledning / situasjonsplan	37
Gater	40
Områder og kvartaler	42
Byrom	43

DEL 4 : VEDLEGG OG KILDER

Vedlegg	46
Kilder	47



NIKU og Context har i samarbeid utarbeidet en kulturhistorisk stedsanalyse av Strømsø med utgangspunkt i DIVE-metoden. DIVE-analysen skal tydeliggjøre hvilke kulturhistoriske kvaliteter som settes i spill ved en videre utvikling av bydelen og hvordan disse kvalitetene kan være en ressurs og inspirasjon for å oppnå Drammen kommunes ønsker for bydelen.

I analysefasen har det vært gjennomført to møter med en referansegruppe oppnevnt av Drammen kommune samt to arbeidsmøter med Drammen kommune. Avslutningsvis vil den ferdige rapporten bli presentert for referansegruppen.

Arbeidet er utført av Sveinung Krokann Berg (prosjektleder, NIKU), Kari Larsen (NIKU), Thomas Haupt (Context), Rachel Dix (Context) og Kate Hagen (Context). Prosjektansvarlig for Drammen kommune har vært Anne Marit Vagstein.

Oslo, desember 2013

NIKU
Norsk institutt for
kulturminneforskning

c o n t e x t a s
shaping environments



Analyseområde som definert i konkurransegrunnlaget (Drammen kommunes webkart)

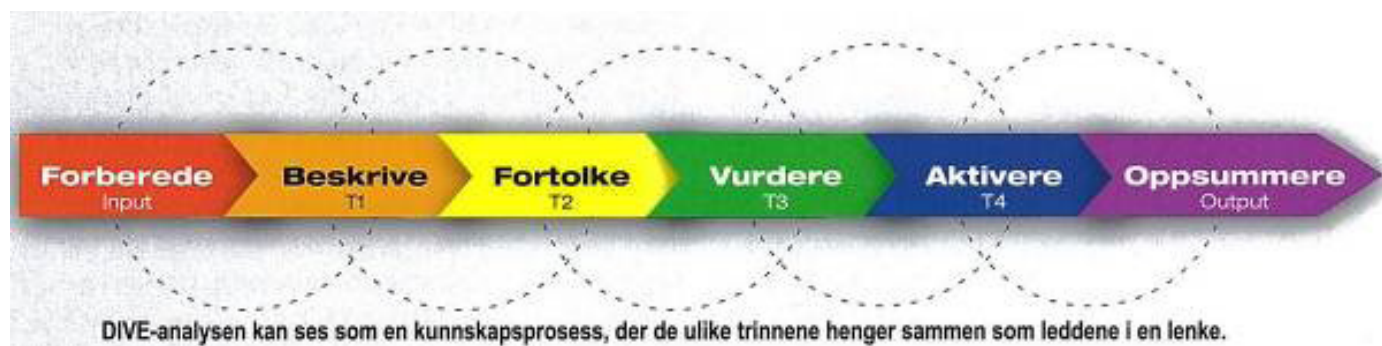
OPPDRAK/FORMÅL

DIVE-analysen av Strømsø er utarbeidet med tanke på å se områdets eksisterende bebyggelse og infrastruktur i sammenheng med sin historiske opprinnelse og hvordan dette kommer til uttrykk i dagens versjon av Strømsø. En forståelse av hvilken romlig logikk disse ulike kulturhistoriske elementene er en del av vil tydeliggjøre hvilken ressurs dette representerer i dagens bybilde og hvilke kvaliteter som settes i spill når Strømsø skal utvikles videre. Det har innenfor oppdragsrammen ikke vært rom for arkeologiske undersøkelser og vurdering. Spesielt representerer etterreformatorisk arkeologi en potensiell ressurs for ytterligere utdyping og dokumentasjon av Strømsøs ulike kulturlag. Analysens hovedformål er å gi Drammen kommune et godt beslutnings- og kunnskapsgrunnlag for rullering av sentrumsplanen fra 2006 der det er

ønskelig å vise hvordan kulturminnene kan inspirere til videre byutvikling og gode veivalg for Strømsø.

Avgrensning av analyseområde

Analyseområdet er definert i konkurransegrunnlaget som avgrenset av Strømsø Torg, Bjørnstjerne Bjørnsonsgate, motorveibrua/E18 og elva. I deler av analysen er området øst for E18 inkludert i og med at dette inngår i bystrukturen som ble etablert på Strømsø etter bybrannen i 1870 og også inneholder Tollboden som en sentral del av Strømsøs tidlige historie. Bebyggelsen som omkranser Strømsø Torg er inkludert der dette er vurdert som vesentlig for å formidle torgets karakter og kvaliteter.



DIVE-METODEN

Analysen av Strømsø er gjort med bruk av DIVE-verktøyet for kulturhistorisk stedsanalyse. DIVE er utviklet av Riksantikvaren i samarbeid med Riksantikvarieämbetet i Sverige og Museiverket i Finland. DIVE-metoden er utviklet med tanke på å integrere kulturhistoriske kvaliteter i planlegging og stedsanalyser og er beskrevet i veilederen *DIVE - kulturhistorisk stedsanalyse* utgitt av Riksantikvaren i 2009. Verktøyet er også justert og tilpasset gjennom bruk av metoden etter at veilederen ble utarbeidet. DIVE står for Describe (beskrive), Interpret (fortolke), Valuate (vurdere) og Enable (aktivere). Gjennom analysen klarlegges hva som har vært og er sosialt, økonomisk, kulturelt og fysisk viktig for stedets utvikling og hvilke fysiske spor som har vært og er sentrale funksjons- og betydningsbærere for stedet.

- D** - Hva forteller dagens landskap og miljø om analyseområdets opprinnelse, utvikling og karakter?
- I** - Hvorfor har enkelte elementer og karaktertrekk i analyseområdet hatt spesiell samfunnsmessig betydning?
- V** - Hvilke historiske elementer og karaktertrekk har spesiell verdi, kan de utvikles og hvor går grensene for hva de tåler?
- E** - Hvordan kan stedets prioriterte, historiske karaktertrekk og ressurser forvaltes og utvikles?

I beskrivelsesfasen (D) kartlegges analyseområdets historiske opprinnelse, utvikling og karakter og den historiske kunnskapen systematiseres og tilrettelegges. Dette er i analysen gjort ved å kle av Strømsø de ulike lagene med bebyggelse og infrastruktur som gjenstår fra de valgte tidsepokene og vise dette på kart. Fortolkningsfasen (I) viser deretter hvordan de gjenværende elementene fra hver epoke kan representere den romlige logikken som ligger til grunn for hver av periodenes byplangrep

og bebyggelse. Byggestil, lokalisering og sentrale hendelser i Drammens/Strømsøs utvikling kan dermed identifiseres. Vurderings- og aktiveringsfasen (V+E) bidrar til å synliggjøre utviklingspotensial og hvordan Strømsøs kulturhistoriske kvaliteter definerer handlingsrom og kan fungere som inspirasjon for videre utvikling. Reparasjonsbehovet som er vurdert å kunne styrke Strømsøs byvev og historiske lesbarhet er et viktig element i denne fasen.

Et sentralt verktøy i DIVE-metoden er DIVE-matrisen som organiserer analyseområdet i tidsepoker og romlig skala og på den måten skaper tidsvinduer som bidrar til å sette dagens fysiske struktur inn i en forståelig historisk ramme. DIVE-matrisen for Strømsø er inndelt i 7 tidsepoker og 3 romlige nivåer (flyhøyder jf RAs veileder).

Ved å undersøke strukturene som er skapt i de ulike tidsepokene identifiseres hvordan ulike drivkrefter, byggeskikk og byplanidealer har påvirket Strømsøs historie fram til i dag og hva som er de ulike tidsepokenes bidrag til å skape den romlige logikken som utgjør Strømsø i form av bebyggelse, byrom og gatestruktur.

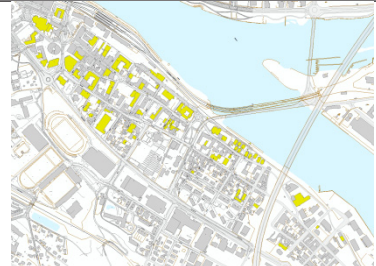



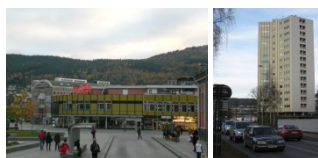


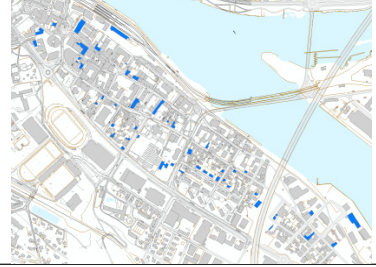







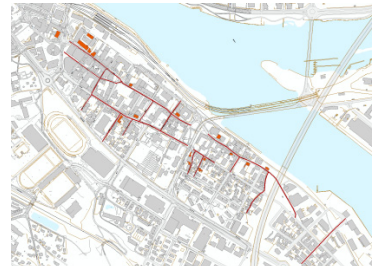



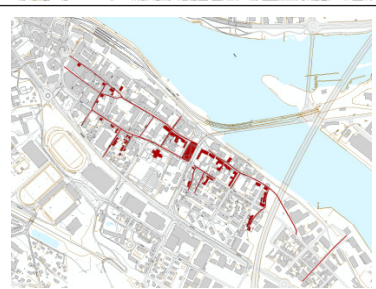


I fortolknings- og analysefasen er temainndelingen som har betydning for kulturminner og kulturmiljø i gjeldende Sentrumsplan lagt til grunn for hvordan overordnede strukturer, identifiserte kulturmiljøer og enkeltbygninger utgjør representative elementer fra de ulike tidsepokene. Gatennett, områder og kvartaler samt byrom er med utgangspunkt i gjeldende plan valgt som innfallsvinkel til hvordan de ulike fysiske elementene skal forstås og eventuelt prioriteres for å oppnå en ønsket utvikling på Strømsø.

Trinn (arbeidsfaser)	Målsetting	Aktuelle deloppgaver
Forberedende	Input	Opplegg og arbeidsprogram for analysen
T1 Beskrivende	Analyseområdets historiske karakter	Etablere kunnskapsoversikt, sammenstille, beskrive og bearbeide informasjon om analyseområdets opprinnelse, utvikling og karakter
T2 Fortolkende	Analyseområdets historiske betydning	Undersøke analyseområdets historiske lesbarhet, betydningsbærende og -formidende innhold, integritet, autentisitet og tilstand
T3 Vurderende	Analyseområdets verdi og muligheter	Drøfte de kulturhistoriske ressursenes verdi, utviklingspotensial, sårbarhet, tålegrenser og endringskapasitet
T4 Aktiverende	Analyseområdets handlingsrom	Definere handlingsrommet for aktivering av kulturarven, foreslå strategier og -prinsipper, virkemidler og tiltak for forvaltning og utvikling
Oppsummerende	Output	Sammenfatning av analysens innhold, resultater og anbefalinger

DIVE-metodikken vektlegger en åpen og medvirkningsrettet prosess og som et ledd i analysen på Strømsø er det gjennomført tre møter med en referansegruppe bestående av deltagere fra Drammen kommune, fortidsminneforeningen, rådgiver i bygningsvern, Drammen eiendom, Drammen museum. Lokale politikere fra Bystyret komiteen for byutvikling og kultur har også deltatt i prosessene. Gruppen har bestått av følgende deltakere:

- Johan Baumann** - Gruppeleder for Høyre i Drammen kommune
- Ulla Nordgarden** - Gruppeleder for Venstre i Drammen kommune
- Masud Gharahkhani** - Gruppeleder for Arbeiderpartiet i Drammen kommune
- Tom Søgård** - Daglig leder Byen Vår Drammen AS
- Dag Erlend Lohne Mohn** - Konsulent, insam as rådgivere innovasjon og samfunn
- Lars Einar Teien** - Prosjektansvarlig Drammen Eiendom
- Øivind Skøien** - Seniorrådgiver, Styret i Fortidsminneforeningen for Buskerud
- Arne Holm** - Forsker NIBR, Fortidsminneforeningen Buskerud
- Åsmund Thorkildsen** - Direktør Drammen Museum
- Einar Sørensen** - Drammen Museum
- Jo Sellæg** - Jo Sellæg AS bygningsvern - kulturminner - bygnings- og kulturhistorie
- Mathias Nome Hemsén** - Arkitekt kulturminnevern, Buskerud fylkeskommune
- Turid Kolstadløyen** - Teamleder kulturminnevern Utviklingsavdelingen
- Aida Strand** - Teamleder byggesak, Byplan Drammen kommune
- Hege Sørstrand Bu** - Arkitekt, byantikvar Byplan Drammen kommune
- Hilde Haslum** - Byplansjef Drammen kommune
- Anne Marit Vagstein** - Arkitekt, Byplan Drammen kommune
- Mikael Lye** - Arkitekt, Riksantikvaren

Gitt oppdragets varighet på to måneder har gruppen først og fremst fungert som en diskusjonspartner som har gitt innspill, kommentarer og bidratt med lokalkunnskap underveis i arbeidet med analysen ut fra det NIKU/Context har presentert i møtene. I tillegg til referansegruppemøtene har det blitt avholdt to arbeidsmøter med Drammen kommune med gjennomgang av rapportstruktur og layout som hovedfokus.

DIVE-MATRISE STRØMSØ	ROMLIGE NIVÅER I FORSTÅELSEN AV STRØMSØ					
TIDSVINDUER	NORGE/VERDEN	DRAMMEN BY/STRØMSØ		STRØMSØ		
				Bevarte bygninger og anlegg	Strømsø Torv ++	'Gamlebyen'
Mulighetsrom som knytter kulturhistoriske elementer til ønsketutvikling på Strømsø		Framtidsbilder 2036 Future Built 2014 Ny sentrumsplan		Kulturhistorien som inspirasjon til ny bebyggelse	Byreparasjon med vekt på overordnet struktur	Byreparasjon med tydelige kulturhistoriske rammer for utvikling
1980-2012	1987 Miljøpakke Drammen via MD Fokus på bomiljø og naturvern Globalisering og arbeidsinnvandring	2008 Pris for Europas beste byfornyelse 2007 Elvebyen Drammen 2006 Sentrumsplanen 2003 Bymiljøprisen 1980-tallet Kloakkrammeplan/Miljøpakke Drammen 1987 Drømmen om Drammen				
1945-1980	Nasjonale vegplaner Papirindustriens vekst og utfasing	1975 Motorveibrua 1969 Generalplan Drammen 1968 Strømsøbrua 1960-tallet Per Pihls byplan 1953 Strømsøregulering - etterkrigstid med blokkbebyggelse og nye mobilitetsidealer 1945-70 Blomstringstid for byens næringsliv				
1905-1945	Eksport av papir 1900 Havneutvikling på Tangen	1935 Ny bybru 1899-1914 Papirindustri etablert som foreløpig siste ledd i Drammens trelastindustri med 8 fabrikker langs Drammenselva – elva forurenses				
1870-1905	1903 Elektrisitet innført i Drammen 1860-1940 Industrialisering 1868-72 Etablering av Randsfjordbanen/Drammensbanen Skipsfart/Båtbygging	1868-72 Jernbanetorget/Strømsø torg bydelens sentrale byrom 1872 Jernbanespor/utfylling 1870 Byutvidelse og ny byplan med murtvang i indre by - fra selvgrodd til planlagt by				
1811-1870	1845 Bygningsloven 1830 Ny vekst i trelasthandelen 1810-20 Nedgangstid i trelasteksport	Flere bybranner Befolkningsøkning fram mot 1870 Havneutvikling på Strømsø/Tangen 1811 Drammen by blir grunnlagt og bybrua bygges	 Bybranner1800-tallet			
1620-1811	16-1700 Omfattende trelasthandel med Holland, Tyskland og England 1624 Bybrann Christiania 1500 Drammen viktig havn for Amsterdam som er Europas viktigste by med stort behov for trelast (Hollandertiden). Teglstein importeres til Drammen.	16-1700 Langgatene og gangene blir anlagt rundt Gyldenløves plass 1652 Tollboden 1640-tallet Handelsmenn etablerer seg på Strømsø 1620-tallet første bosetting på Strømsø	 ca 1750			



www.historieboka.no

STRØMSØ FØR OG NÅ

Bynivå og landskap

Drammen ligger sentralt plassert ved utløpet av Drammenselva og er største by i Buskerud fylke. Det bor vel 65 000 innbyggere i kommunen, men byen er regionhovedstad for et område med 160.000 innbyggere. Den bymessige bebyggelsen i Drammen strekker seg innover dalen og oppover åssidene langs Drammenselva og videre langs fjorden. Strømsø ligger i dag som en tydelig definert og avgrenset bydel, rammet inn av jernbanen og elva i nord og av Strømsø torg i vest, av Bjørnstjerne Bjørnsonsgate i sør og Rundtom i sør-øst.

Strømsø har steget opp av elva fra 1400-tallet og framover som flere små øyer som gradvis vokste seg større. Øyene ble tidlig tatt i bruk til beitemark for

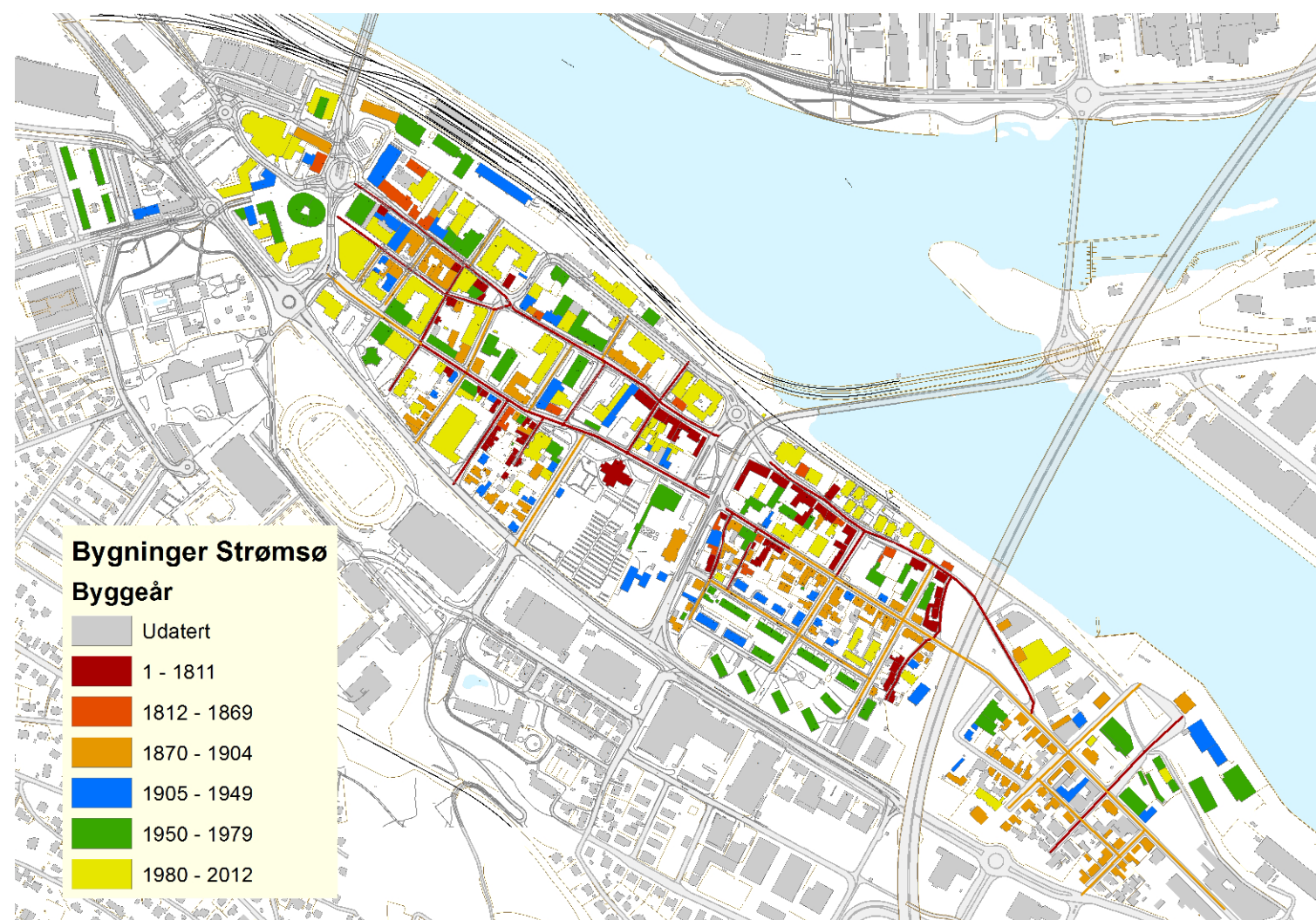
krøtter med gårdene Strøm, Danvik og Austad på landsiden. På 1600-tallet fikk den flate sandbanken en strategisk viktig plasseringen langs elva med tanke på betjening av funksjoner knyttet til trelast og annen næring som har vært premissgivere for bydelens grunnleggende morfologi knyttet til infrastruktur og bebyggelse. Mot fastlandet dannet lenge "Den store Grav" en kanal i bakkant av der Bjørnstjerne Bjørnsons gate går i dag og gjorde at Strømsø kunne betraktes som en øy fram til rundt 1870.

Drammen var opprinnelig delt i to ladesteder på hver sin side av Drammenselven, Strømsø og Bragernes, som ble slått sammen i 1811. Elva har hatt stor betydning for byvekst og som og konstituerende element for næringsvirksomhet, kommunikasjon og

bebyggelsesmønster i byen og var i stor grad Drammens hovedgate og ferdselsåre mellom byens ulike deler og verden utenfor. Etableringen av Drammensbanen i 1872 reduserte til en viss grad bydelenes tilknytning til elva, men med de senere års åpning av arealene mot elva, blant annet gjennom turveisystemet, er deler av denne forbindelsen reetablert.

Strømsø slik det framstår som byområde i dag gjenspeiler snaut 400 års byhistorie med ulike elementer som representerer bydelens utvikling. Strømsø har i stor grad vokst fram ved at ny bebyggelse og nye gater tilføres strukturen som ble etablert på midten av 1600-tallet og har ført til at de ulike tidsperiodene er representert side om side. Noen hendelser og byplangrep griper imidlertid inn

i den ellers lineære utviklingen og danner delvis grunnlaget for den tidsmessige inndelingen som er valgt. Tidsskillene indikerer viktige hendelser med konsekvenser for den videre utviklingen av Strømsøs fysiske form eller viktige hendelser i Drammen og verden utenfor som har hatt betydning for utviklingen på Strømsø.



Eksisterende bebyggelse på Strømsø med antatt byggeperiode (NIKU/Sellæg)

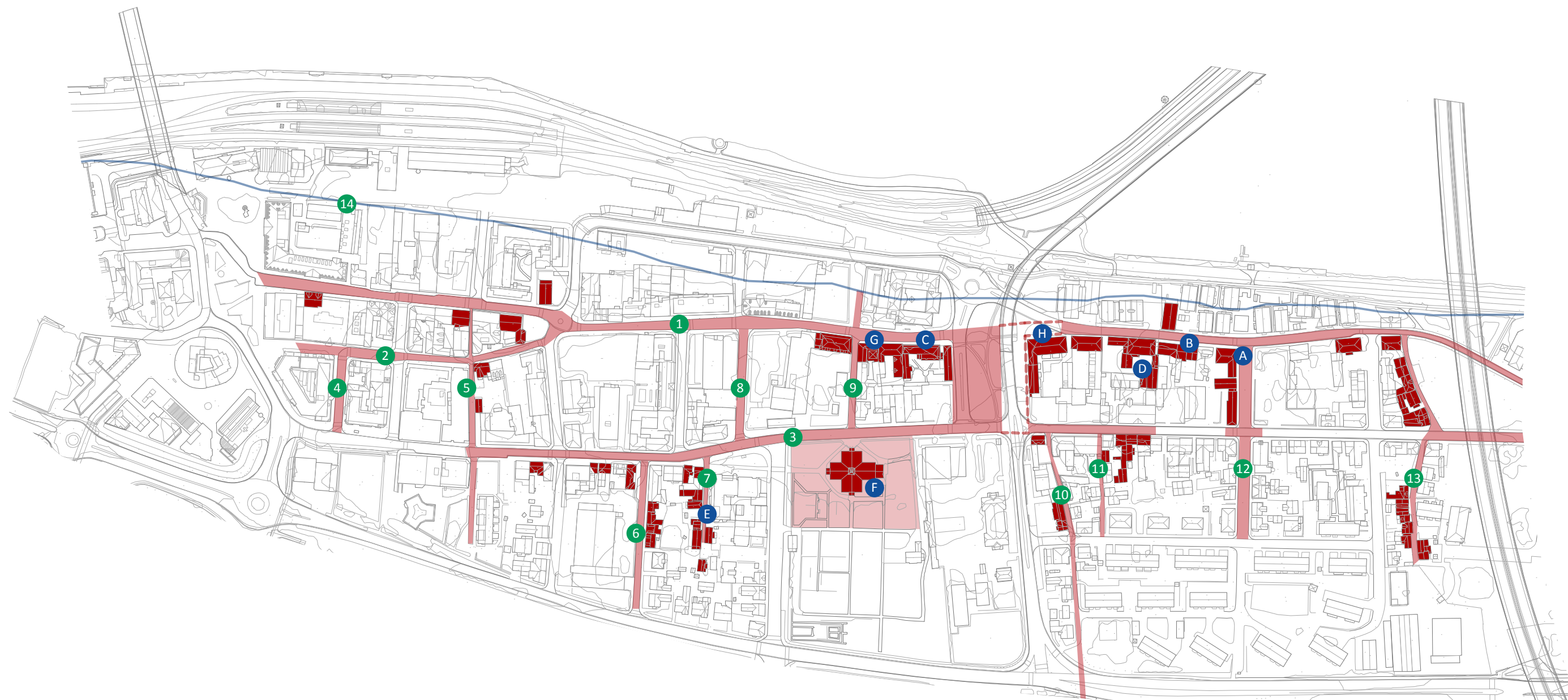
Historisk sett har innvandring snarere vært normalen enn unntaket i framveksten av Drammen. På 1600-tallet framsto Drammen som en smeltedigel av norsk bonde- og sjømannsmiljø med solide islett av tysk, hollandsk, dansk og britisk innvandring (Ruud 1981, Brøgger 2007). Drammen sies gjerne å være grunnlagt av innflyttere, og historien viser at innvandrere har bidratt sterkt i oppbyggingen av Drammens næringsliv (Borgen 2001, Brøgger 2007). Rundt 1700 etablerte dansken Jens Madsen Wiel Norges første tobakksfabrikk, tyskeren Hermann Arnemann etablerte den første dampsgen i 1859 og svenske fagfolk var nødvendige bla i etableringen av Drammens Glassverk i 1873 og Filten i 1916 (Borgen 2001, Sellæg 1994, Brøgger 2007). Flere kjente familienavn, som i dag regnes som norske,

stammer fra denne tidlige innvandringen til Drammen og har blant annet gitt navn til flere gater i byen. Etter etableringen av Drammen som industriby var tilflytningen på 1900-tallet hovedsakelig innflytting fra Østlandsområdet og Sørlandet. Internasjonal innvandring tiltok igjen på 1970-tallet da mange indere, pakistanere og tyrkere (som samlet fikk betegnelsen "tyrkerne") kom til Drammen for å jobbe i papir- og celluloseindustrien (Brøgger 2007).

Til alle tider har det vært en rekke små bedrifter og forretninger på Strømsø. I løpet av de siste 30 årene har en del av disse forsvunnet samt at en del av småhusbebyggelsen er revet eller erstattet med større bybebyggelse. Bruene som er ført ned på Strømsø har bidratt til å endre bybildet der bilen

en lang periode har utgjort et førende element. De fleste byggeepoker og utviklingstrinn fra 1700-tallet og framover er imidlertid representert på Strømsø fra kjøpmannsgårdene i trebyen (Bangegården, Cappelenggården, Lærumgården og Børneasyet) til boligkomplekser oppført i betongelementer på 2000-tallet. Bybrannen på Strømsø i 1870 var langt mindre i omfang enn brannen på Bragernes i 1866 og gjør at denne delen av byen i dag framstår med såpass mange historiske spor representert og både utgjør Drammens «gamleby» og representerer et urbant mangfold med videre utviklingspotensial.





■ Bevarte bygninger oppført før 1811:

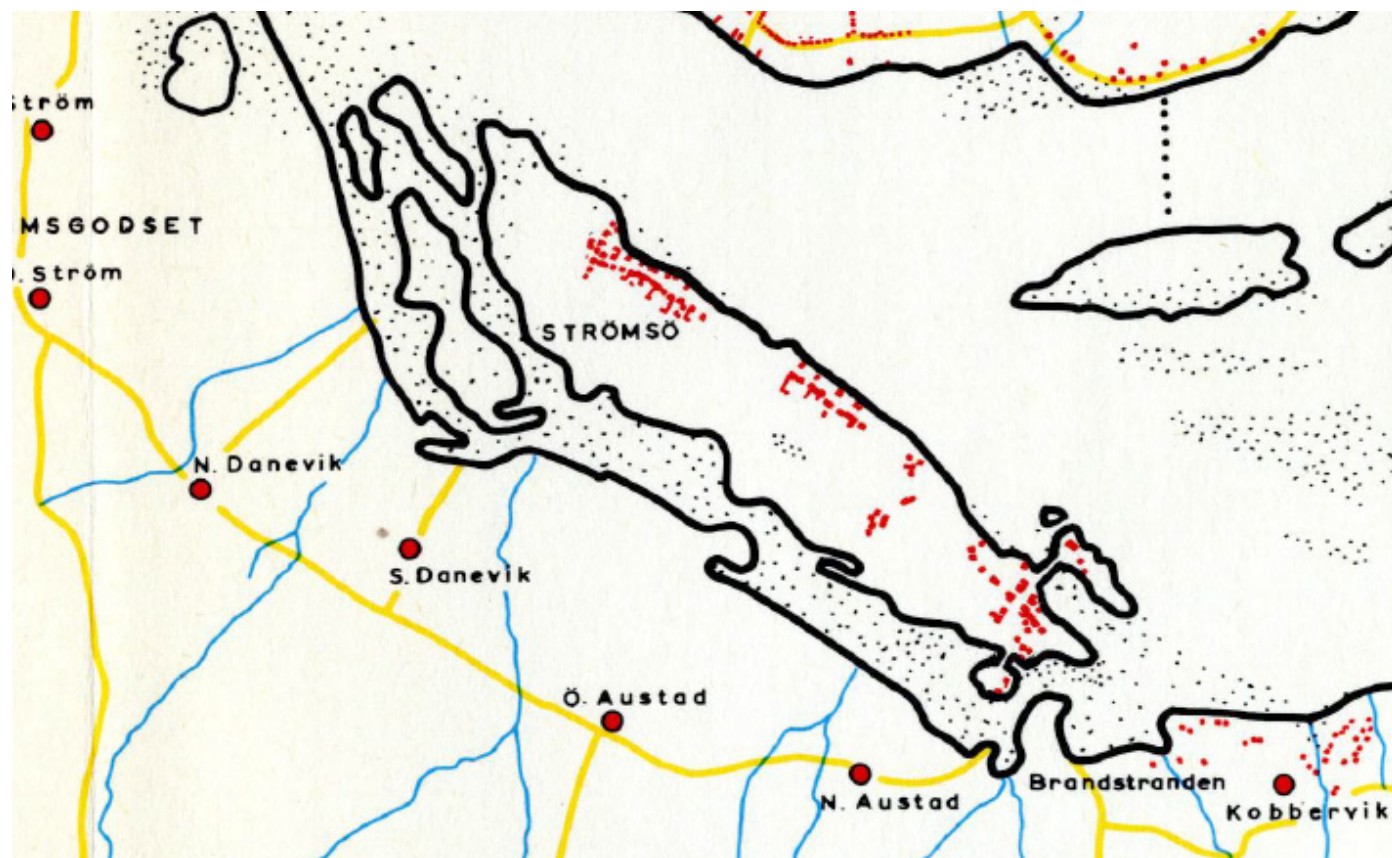
- Ⓐ Tollbugata 62a (Bangegården)
- Ⓑ Tollbugata 60 (Prestegården)
- Ⓒ Tollbugata 48 (Børneasylet)
- Ⓓ Tollbugata 54 (Cappelengården)
- Ⓔ Bebyggelse langs Svangsgangen

- Ⓕ Strømsø kirke og kirkegården
- Ⓖ Tollbugata 46 (Scheitliegården)
- Ⓗ Tollbugata 50 (Lærumgården)

■ Bevart gatenett fra 16- og 1700-tallets Strømsø:
(med Gyldenløves plass som sentralt byrom)

- ① Fremgaden (Tollbugata)
- ② Mellemgaden (Schultz gate)
- ③ Baggaden (Tordenskioldgate)
- ④ Tamburgangen/Eliesons gate
- ⑤ Webergangen/gate
- ⑥ Bekkegangen/Mallinggata
- ⑦ Svangsgangen
- ⑧ Røttinggangen/Ryddinggangen
- ⑨ Kirkegangen/Hesselbergs gate
- ⑩ Austadgangen
- ⑪ Pistolgangen
- ⑫ Bangegangen/Treschows gate
- ⑬ Bromannsgangen
- ⑭ Strandlinje før 1811





Strømsø ca 1650 (Karin Pihl/Drammen kommune)

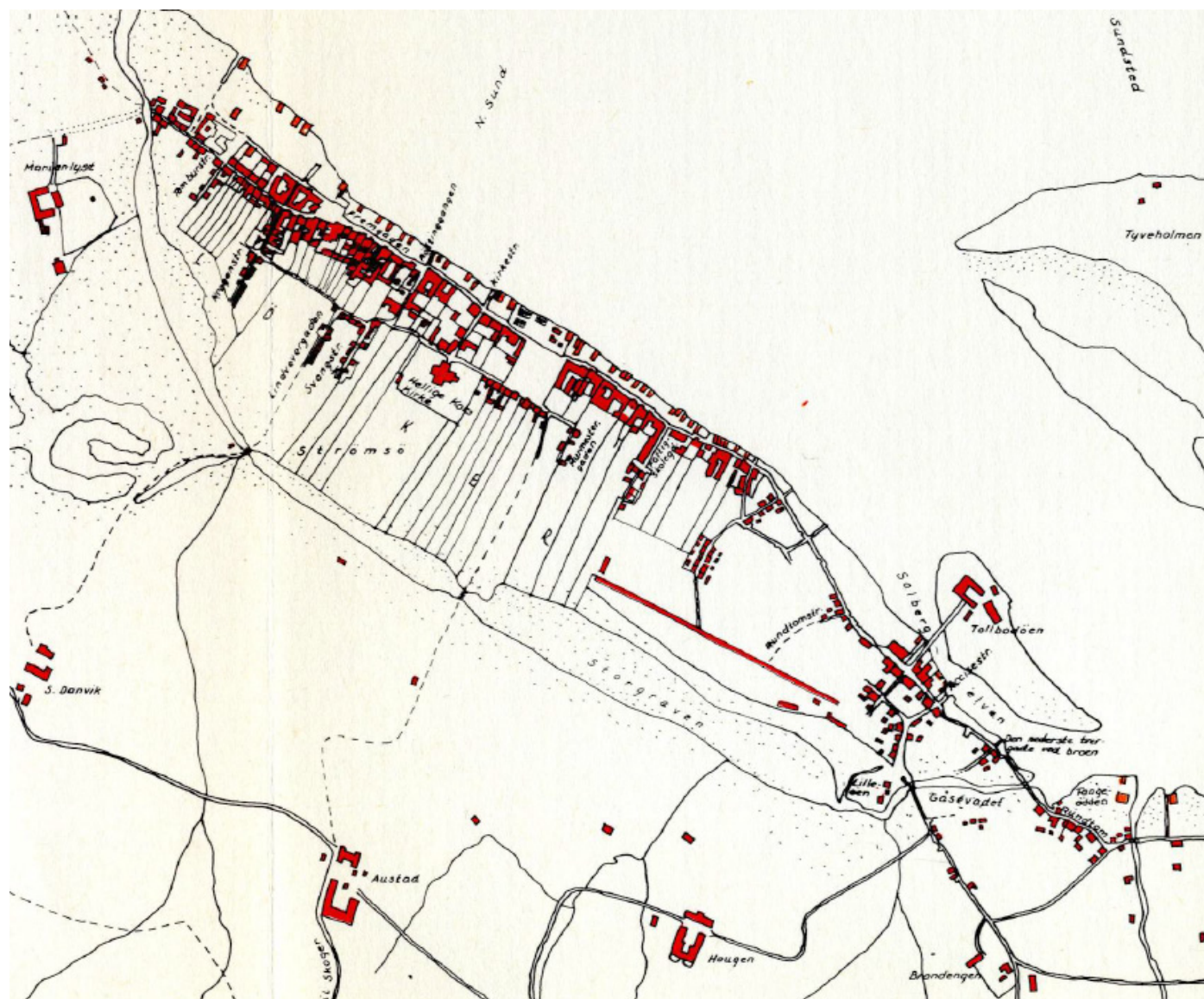
FØR 1811

Strømsø steg opp av elvevannet fra ca år 1400 og framover som flere små øyer som gradvis vokste seg større. Øyene ble brukt til beitemark for krøtter før de ble bebygget på 1600-tallet etter hvert som Strømsø ble etablert som ladested på sørsiden av elva og ble en sentral havn for tømmerhandelen med Holland. Mot fastlandet dannet lenge "Den store Grav" en slags kanal i bakkant av der Bjørnstjerne Bjørnsons gate går i dag og som gjorde at Strømsø forble en øy til rundt 1870. Kanalen fikk også tilførsel fra Flisebekken over Marienlyst som rant ut ved nåværende bussterminal. I den andre enden mot Rundtom, ble utløpet kalt for Gåsevadet.

På 1500-tallet ble Peder Hanssøn Litle en ledende figur blant de lokale adelsmennene gjennom handel med trelast, og det var Hanssøns etterkommere Hans Pederssøn Litle og Gunde Lange, gift med Pederssøns datter Anna, som gjorde Øvre Strøm til sitt hovedsete og i 1602 ervervet Litleøyene Strømsø, Ankerøya og Smedøya (Tollbodøya) som en del av sitt gods. På 1620-tallet bosatte noen av Langes tjenere seg på Strømsøen, og bydelens eldste kjente byhus (Tordenskiolds gate 50) ble datert til 1624 i forbindelse med riving etter brann i 2002. Ved bybrannen i Christiania i 1624 beordret Christian IV handelsborgerne som drev virksomhet på Bragernes å etablere seg i Christiania. Dette bidro til at Strømsø på andre siden av elva, og som tilhørende Tønsberg, etter hvert ble etablert som en sentral havn for opplandet

til Drammensvassdraget. Det var imidlertid rundt 1640 og ved tollfriheten i 1647 at Strømsø begynte å nå en viss størrelse. Fram til 1651 var det reist 61 hus langs stranden, men det eldste daterte stående huset i Drammen er Neumanngården i Tollbugata 68 fra 1666. Generalforvalter Daniel Knoff, som bodde på Gyldenløves plass, flyttet i 1652 Tollboden fra Bragernes til Smedsøen og befestet dermed Strømsø som bysamfunn og ladested. Hannibal Sehested, som i 1642 var utnevnt som kongens stattholder i Norge og lensherre over Akershus, hadde overtatt Langes gods i 1647 og hadde i perioden da Strømsø ble utviklet kontroll over det meste av jordegodset i Drammensdalen. Så verdifull og sentral ble Strømsø at da Ulik Frederik Gyldenløve i 1683 solgte grevskapet Jarlsberg beholdt han Strømsø. Knoff var en drivkraft

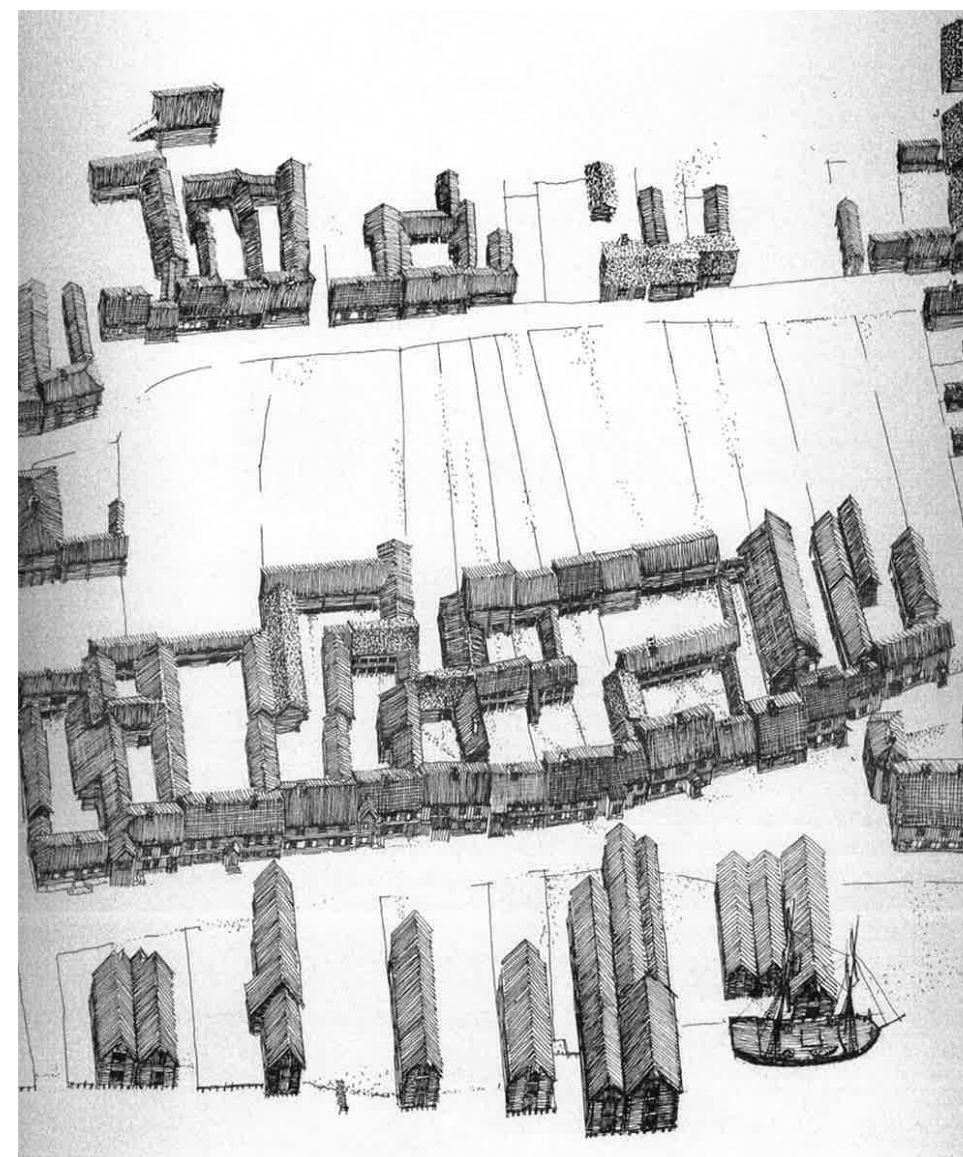
i Strømsøs utvikling, og i tillegg til å flytte tollboden fikk han oppført krana ved Kobbervik i 1663 og var initiativtaker til Strømsø kirke (også kalt Hellig Kors kirke) som ble oppført i 1667 og rommet alle Strømsøs 920 sjeler. I tillegg var Knoff generaltollforvalter og tiendeforvalter samt amtmann helt til Stavanger Amt. Knoff er gravlagt i ett av tre gravkamre i krypten under kirkegulvet. Flyttingen av tollboden fra Bragernes til Strømsø skal ha ført til stor harme fra Christiania siden skatteinntektene dermed tilfalt Tønsberg som den gang administrerte sørsiden av Drammenselva. På slutten av 1600-tallet antas Strømsø å være jevnbyrdig med Bragernes.



Strømsø på midten av 1700-tallet (Karin Pihls kart/Drammen kommune)

Bebyggelsen som ble oppført i denne perioden ble innordnet etter de tre langgatene som ble etablert med Fremgaden/Tollbugata (1), Mellemgaden/Schultz gate (2) og Baggaden/Tordenskioldsgate (3) samt eiendomsstrukturen som strakk seg i smale parseller fra elven til kanalen og dermed dannet en kamstruktur. Tomtene kunne være rundt 200 meter lange og omkring 10 meter brede som et resultat av at kai plass og fasade mot Tollbugata var ettertraktet og derav kostbart. Bygårdene endte dermed organisert i dybden med sjøbod, hovedbygning og bakbygninger og gjerne med flere gårdsrom på hver tomt samt hage og løkke. Medregnet sjøbua var for eksempel den bebygde delen av Elstergården i Tollbugata 20 110 meter dyp.

Den sterke forbindelsen til Holland kan blant annet spores i den hollandske teglsteinen som ble brukt som byggemateriale i flere av Strømsøs kjøpmannsgårder samt kakler som dekorerte brannmurene på de mest påkostede husene. Hvelvkjellerne, som i Cappelengården i Tollbugata 54, ble kalt hollandske kjellere etter steinen som ble brukt. Denne bebyggelsesstrukturen ble opprettholdt i stor grad fram til bybrannen som rammet deler av Strømsø i 1870 og mesteparten av Bragernes i 1866 og som dermed ga rom for rutenettstrukturen i de brente områdene. I og med at store deler av bebyggelsen på Strømsø overlevde brannen er kamstrukturen og langgatene fortsatt en lesbar og gjennomgående bystruktur på Strømsø, mens rutenettstrukturen først

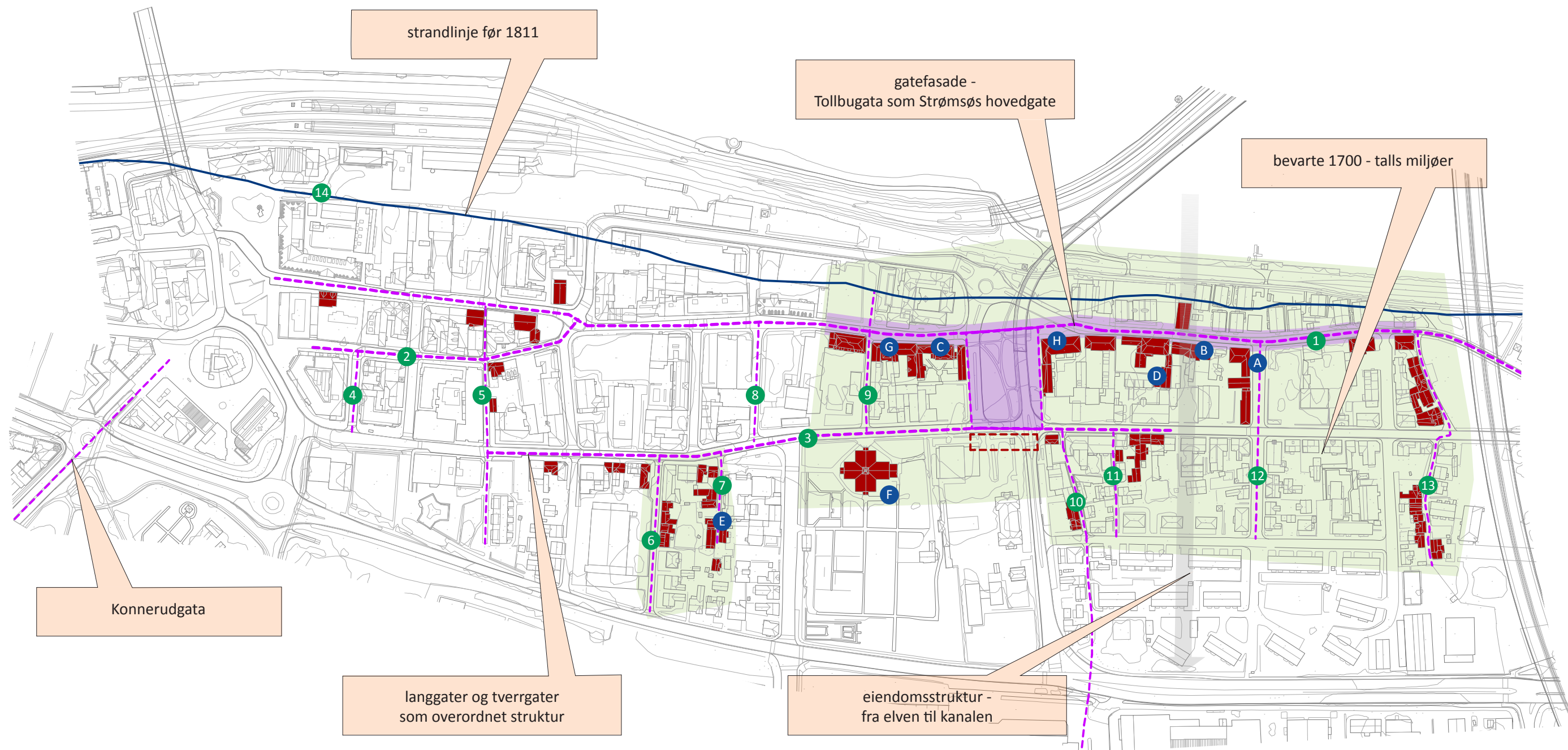


Rekonstruksjon av Strømsøbebyggelse langs Tollbugata på 1700-tallet (fra nr 16 til nr 34) (Per Pihl/Drammen kommune)

og fremst blir synlig i områdene som bygges opp igjen eller nybygges etter brannen.

Drammen hadde ingen bystatus på 1650-tallet, men Bragernes var betraktet som det viktigste ladestedet i landet og hadde en periode Norges nest største havn ventelig med Strømsø inkludert. Trelasthandelen i Drammen fortsatte å vokse utover på 16- og 1700-tallet og nå også med England og Tyskland som sentrale handelspartnere. En del av handelsmennene bosatte seg i Drammen og la grunnlaget for mektige familiedynastier som skulle prege Drammen videre. For å skaffe den voksende flåten tauverk anla Knoff i 1663 en reperbane på nåværende Bangeløkka (Baneløkka) som var i drift fram til 1870 da den gikk

med i bybrannen. I 1715 fikk Strømsø og Bragernes hver for seg kjøpstadsrettigheter. Strømsø hadde ikke bare egen kirke, men også eget rådhus, skole og byvåpen. Byvåpenet til Strømsø hadde en gylden løve som holdt en hellebard i framfjøttene mot en kirke i bakgrunnen på en rød bunn. På seglet stod det "Civitas Strømsøensis" (Strømsø by).



■ Bevarte bygninger oppført før 1811:

Ⓐ Tollbugata 62a (Bangegården)

Ⓕ Strømsø kirke og kirkegården

Ⓑ Tollbugata 60 (Prestegården)

Ⓖ Tollbugata 46 (Scheitliegården)

Ⓒ Tollbugata 48 (Børneasylet)

Ⓖ Tollbugata 50 (Lærumgården)

Ⓓ Tollbugata 54 (Cappelengården)

Ⓔ Bebyggelse langs Svangsgangen

■ Viktig gatefasade (Tollbugata)

■ Viktig område med sammenhengende kulturmiljøer

--- gatestruktur

Ⓜ Tidligere bygningsrekke som fasade

① Fremgaden (Tollbugata)

⑥ Bekkegangen/Mallinggata

⑪ Pistolgangen

② Mellemgaden (Schultz gate)

⑦ Svangsgangen

⑫ Bangegangen/Treschows gate

③ Baggaden (Tordenskioldgate)

⑧ Røttinggangen/Ryddinggangen

⑬ Bromannsgangen

④ Tamburgangen/Eliesons gate

⑨ Kirkegangen/Hesselbergs gate

⑭ Strandlinje før 1811

⑤ Webergangen/gate

⑩ Austadgangen





Gyldenløves plass med omkringliggende bebyggelse 1870 (Julin mfl/Drammen kommune)



Tollbugata nr 62a/Bangegården (A), nr 60/Prestegården (B) og nr 48/Børneasyet (C) (NIKU 2013)



Bakgårdsbebyggelse i Cappelengården (NIKU 2013)



FORTOLKNING

Gatestrukturen som ble etablert i denne perioden med de tre langgatene spesielt og gangene på tvers er et sentralt karaktertrekk ved Strømsø og som kulturhistorisk element en overordnet struktur for bydelens lesbarhet og sammenheng. Strukturen med tre langgater (Framgate, Mellemgate og Bakgate) viser hvordan bydelen var organisert med sjøboder mot elva, hovedbygning og forretningsgård med fasade mot Tollbugata, mindre tjeneste/arbeider- boliger langs Tordenskiolds gate samt hager og løkker både mellom og i bakkant av bebyggelsen innenfor den lange smale tomtestrukturen på tvers av elvebredden.

Tverrgatene som knyttet bebyggelsen sammen på tvers av langgatene ble forsøksvis regulert ved

oppmåling i 1663 med forslag om 4,5 meter bredde, men endte etter grunneiernes ønske med å bli 2,5 meter og det som utgjør de særpregede gangene i bystrukturen på Strømsø. Det ble også anlagt bruer mellom flere av øyene der det i dag er fastlandsforbindelse.

Bromannsgangen (13), Austadgangen (10) og Svangsgangen (7) er de tydeligste av disse gangene i dag med delvis bevart bebyggelse fra perioden, men Tamburgangen/Eliesons gate (4), Weberggangen/gate (5), Bekkegangen/Mallinggata (6), Røttinggangen/Ryddinggangen (8), Kirkegangen/Hesselbergs gate (9), Pistolgangen (11) og Bangegangen/Treschows gate (12) utgjør alle del av den tidlige infrastrukturen på

tvers av langgatene. Disse gangene var både atkomst mellom langgatene og forbindelse mellom fremre og bakre bebyggelse på de lange og smale tomtene som ble etablert på 1600-tallet.

Gyldenløves plass var i den tidlige bystrukturen bydelens sentrale byrom og utgjorde sammen med kirken tyngdepunktet i framveksten av Strømsø. Bebyggelsen og gatestrukturen vokste fram på hver side av Gyldenløves plass fra midten av 1600-tallet og framover. Plassen var åpen mot elva og med bebyggelsen i Tollbugata og på sørsiden av Tordenskiolds gate som innramming av byrommet. Telthusgata, som ble anlagt rundt 1900, åpnet noe av plassen mens resten av bebyggelsen som utgjorde plassens sørvegg ble revet i forbindelse med at

Strømsøbrua ble anlagt i 1968. Gyldenløves plass som det sentrale byrommet på Strømsø har dermed gradvis blitt endret fra og med bybruas oppføring i 1811 og fram til Strømsøbrua kom i 1968.

Kjøpmannsgårdene fra 16- og 1700- og 1800-tallet langs sørsiden av Tollbugata fra nr 42 til nr 70 bidrar til å befeste Tollbugata som Strømsøs hovedgate med stor tidsdybde og utgjør samtidig bygninger med stor kulturhistorisk verdi arkitektonisk og opplevelsesmessig. Flere av gårdene har også den opprinnelige bakgårdsbebyggelsen intakt som Scheitliegården i nr 46 (G), Lærumgården i nr 50 (H) og Cappelengården i nr 54 (D).



Tollbugata mot vest sett fra nr 70 (NIKU 2013)



Bebyggelse langs Svangsgangen med 1600-tallsopprinnelse (NIKU 2013)

Den bevarte bebyggelsen langs gangene på tvers er delvis bevart med 16- og 1700-talls preg og opprinnelige materialer, men er betydelig endret og ombygd gjennom mer enn 300 års livsløp og endrede krav til bruk. Bebyggelsen som senere ble oppført utover på 1800-tallet opprettholder og styrker i stor grad lesbarheten av disse gangene.

1600-tallsbebyggelsen langs Tordenskiolds gate representerer den eldste bosettingen på Strømsø ventelig oppført for håndverkere som bosatte seg på øya fra 1620 og framover. Denne bebyggelsen er i stor grad endret og ombygd, men har opprinnelig materiale bevart og er sentrale historiefortellere for lesbarheten av Strømsøs oppbygging med

Fremgate og Bakgate på 1600-tallet. Samlet utgjør trehusbebyggelsen i Tollbugata, Tordenskiolds gate og langs gangene et unikt trehusmiljø med rundt 50 bygninger med 1600-tallsopprinnelse. Området fra kirken og Tollbugata 42 til og med Tollbugata 70 og 73, samt kvartalet mellom Mallinggata og Knoffs gate vest for kirken, utgjør et relativt homogent kulturmiljø på Strømsø som formidler denne historien og kan betegnes som Drammens 'Gamleby'. Gater, ganger byrom og bebyggelse utgjør til sammen et lesbart og sammenhengende kulturmiljø fra denne perioden med stor grad av autentisitet.



Strømsø kirke og kirkegård (NIKU 2013)

Området fra det som her er definert som Gamlebyen og oppover til Strømsø torg framstår i større grad som et produkt av kryssende planer og intensjoner der enkeltbygg fra perioden er bevart, men i mindre grad er lesbare som 1700-tallsmiljøer.

Strømsø kirke (F) ble oppført i 1667 på initiativ og med midler fra Daniel Knoff. Tårnet ble fullført noe senere i 1694. Kirkegården utgjør en grønn oase i bydelen og en vakker og velholdt plass som omkranser den hvitmalt trekirken. I tillegg til selve gravstedene, kan kirkegården by på varierte grønne omgivelser med grusede gangveier, velholdte plener, pent klippede busker og store trær. Den er lukket med støyskjerm mot Bjørnstjerne Bjørnsons gate og

ligger relativt avskjermnet fra innsyn. Kirken utgjør et sentralt strukturerende element for forståelsen av det tidlige Strømsø og representerer et viktig byrom og grøntareal i bydelen.



■ Bevarte bygninger oppført før 1811

■ Bevarte bygninger oppført i perioden 1811- 1870:

Ⓐ Strømsø Torg 6 (Norges Bank)

Ⓕ Fattigskolen i Tordenskiolds gt 71 (nå Hesselbergs gt 5) NYOPPFØRT

Ⓑ Tollbugata 1 (Latinskolen)

Ⓖ Tordenskiolds gate 69 (tidligere Drammen Borgerskole) REVET

Ⓒ Tordenskiolds gate 57

Ⓗ Tollbugata 42 (Drammen Lærde skole/Latinskolen)

Ⓓ Mallinggata 1

Ⓔ Jernbanestasjon oppført i 1868

■ Bevart gatenett fra 16- og 1700-tallets Strømsø

■ Jernbanen før 1870

① Tyngdepunktet forskyves fra Gyldenløves plass til dagens Strømsø Torg

② Den første bybrua over elva ble oppført

③ Randsfjordbanen etablert i 1868





Strømsø torg/Jernbanetorget 1870 (Julin mfl/Drammen kommune)

1811-1870

Da Strømsø, Bragernes og Tangen ble forenet til en by i 1811 og den første bybrua over elva ble oppført – ikke minst takket være strømsøbeboeren Peder von Cappelen – ble Bragernes tyngdepunkt i sentrum og Bragernes' byvåpen ble felles for hele byen. Med etableringen av bybrua ble tyngdepunktet på Strømsø forskjøvet fra Gyldenløves plass og kirken til det som skal bli Strømsø Torg.

Denne perioden ble det generelt bygget lite på Strømsø, delvis som resultat av den økonomiske krisen som rammet trelasteksporten tidlig på 1800-tallet der ni av ti handelsmenn i Drammen gikk fallitt. Fra 1830 tiltok skipsfartsnæringen og en ny generasjon trelastvirksomhet som gjorde at Drammen fram mot 1860 igjen hadde gode år. Industrialiseringen som tiltok i perioden medførte også at antallet arbeidsplasser økte selv om antallet bedrifter gikk

ned, noe som ga Drammen et videre grunnlag for vekst. Befolkningsveksten tilsier at boligandelen og botettheten i den eksisterende bebyggelsen på Strømsø økte i denne perioden. En del av veksten skjedde imidlertid utenfor byen etter at bygningsloven i 1845 gjorde det betydelig dyrere å bygge i sentrum. Et annet synlig utslag av bygningsloven fra 1845 er at hjørnebygg skulle bygges med brutte hjørner for å bedre oversikten i gatekryssene.

Norges Banks bygg på Strømsø torg 6 (ark Malling, 1842) (A) og Latinskolen i Tollbugata 1 (ark Hanstein, 1861) (B), som erstattet de tidligere skolelokalene i Tollbugata 42, er sentrale monumentalbygg fra denne perioden som viser en rådende byggeskikk for perioden og at bruken av arkitekter tiltok. Byggene tydeliggjør også at tyngdepunktet på Strømsø er flyttet til torget. Den første jernbanestasjonsbygningen (E) ble oppført



Strømsø torg 6 (NIKU 2013)

i forbindelse med etableringen av Randsfjordbanen i 1868 og befestet torget som Strømsøs sentrale byrom og kommunikasjonsentrum. Torget blir hetende Jernbanetorget fram til 1947 da det fikk navnet Strømsø Torg. Øvrig bebyggelse som ble oppført i perioden utfylte i større grad den eksisterende 1700-tallsstrukturen.

Havneområdene på Strømsø ble utviklet ved etablering av Lorentzens slipp der Mads Wiels plass er i dag (Kullkompaniet), hvor det ble bygget en rekke seilskuter fra omkring 1825, samt Kierulfs anlegg på Tollbodøya.

Strømsø har gjennom tiden hatt en rekke skoler med Strømsø fattigskole fra 1722, Drammen Borgerskole fra 1806 (G) og Drammen Lærde Skole (som var forløperen til gymnaset) fra 1816 samt Latinskolen (B)



Tollbugata 1 (NIKU 2013)

som aktive i denne perioden. Alle disse skolene har holdt til i samme område langs Hesselbergs gate nord for kirken. Rådhuslokalene i Tollbugata 42 (H) huset Drammen Lærde skole og Latinskolen. Fattigskolen holdt i perioden 1778 til 1834 til i Tordenskiolds gate 71 (nå Hesselbergs gate 5) (F) som ble revet på 90-tallet og nyoppført inspirert av tidligere bebyggelse. Borgerskolen (G) som lå i Tordenskiolds gate 69 ble revet på 1930-tallet.



Jernbanetorget (Strømsø Torg)
overtar som tyngdepunkt etter
etablering av bybrua

■ Bevarte bygninger oppført før 1811

■ Bevarte bygninger oppført i perioden 1811- 1870:

Ⓐ Strømsø Torg 6 (Norges Bank)

Ⓕ Fattigskolen i Tordenskiolds gate 71 (nå Hesselbergs gate 5) NYOPPFØRT

① Tyngdepunktet forskyves fra Gyldenløves plass til dagens Strømsø Torg

Ⓑ Tollbugata 1 (Latinskolen)

Ⓖ Tordenskiolds gate 69 (tidligere Drammen Borgerskole) REVET

② Den første bybrua over elva ble oppført

Ⓒ Tordenskiolds gate 57

Ⓗ Tollbugata 42 (Drammen Lærde skole/Latinskolen)

③ Randsfjordbanen etablert i 1868

Ⓓ Mallinggata 1

Ⓔ Jernbanestasjon oppført i 1868





Tordenskiolds gate 57 oppført rundt 1860 og Mallinggata 1 oppført 1848 (NIKU 2013/2009)

FORTOLKNING

Etableringen av bybrua og jernbanestasjonen utgjør de sentrale infrastrukturgrepene i hver sin ende av denne perioden og medfører at forskyvingen av bydelens tyngdepunkt gradvis endrer Strømsø. Strømsø torg/Jernbanetorget ble etablert som bydelens sentrale byrom og fratok Gyldenløves plass den historiske posisjonen som tyngdepunkt for Strømsøs utvikling. I utgangspunktet påvirket forskyvingen i mindre grad den eksisterende gatestrukturen direkte, men fikk konsekvenser for hvordan Strømsø utviklet seg videre i forhold til hvor det ble bygget og investert i fortsettelsen av dette. Liten byggeaktivitet i deler av perioden skyldes blant annet nedgang i trelasthandelen på 1820- og 30-tallet. En del av den eksisterende bebyggelsen både langs Tollbugata og Tordenskiolds gate ble ombygget i perioden.

Den eksisterende bystrukturen ble i stor grad opprettholdt i denne perioden, og de bevarte byggene fra perioden understøtter at bydelens tyngdepunkt ble forflyttet til Strømsø torg. De sentrale byggene som ble oppført rundt Strømsø torg/jernbanetorget i denne perioden er samtidig monumentalbygg med arkitektonisk verdi som viser at fokus på arkitektur og bykvalitet tiltok.

Nye bygg som i denne perioden utfylte 1700-tallsstrukturen er delvis ombygget i senere perioder og i varierende grad representative for perioden, men enkelte av byggene er godt bevarte og utgjør sentrale gatehjørner (som Mallinggata 1 og Tordenskiolds gate 57) der byggene utover sin arkitektoniske verdisynggjør gatenes utviklingsforløp.



■ Bevarte bygninger oppført før 1870

■ Bevarte bygninger oppført i perioden 1870- 1905:

Ⓐ Tordenskiolds gate 104

Ⓕ Bjørnstjerne Bjørnsons gate 55

Ⓑ Tordenskiolds gate 110

Ⓖ Strømsø skole

Ⓒ Tordenskiolds gate 103

Ⓗ Jernbanestasjon

Ⓓ Knoffs gate 12-14

Ⓔ Bjørnstjerne Bjørnsons gate 53

■ Bevart gatenett (og jernbane) fra før 1870

■ Gatenett (og jernbane) etter utvidelser i perioden 1870-1904:

① Drammensbanen etablert 1872

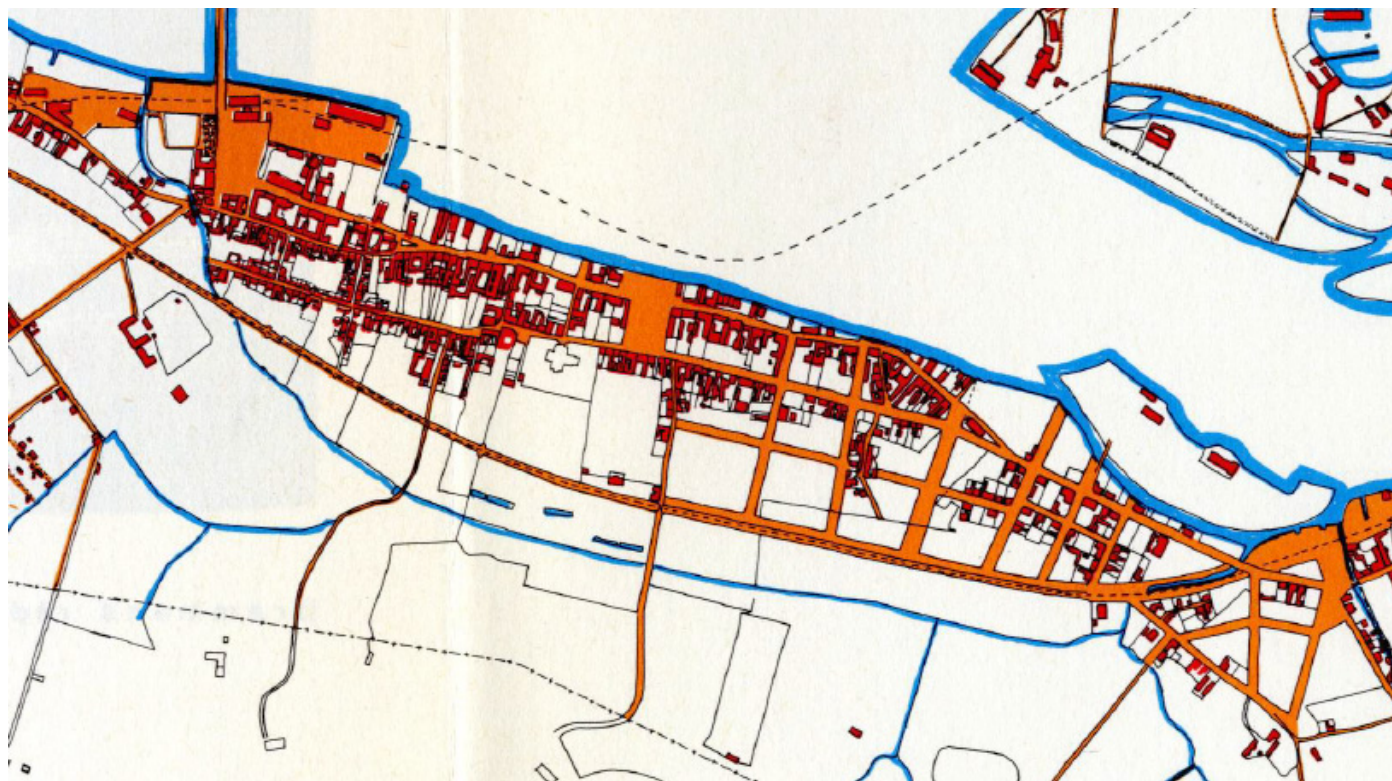
② Blichs gate

③ Langes gate

④ Rektor Olsens gate

⑤ Knoffs gate





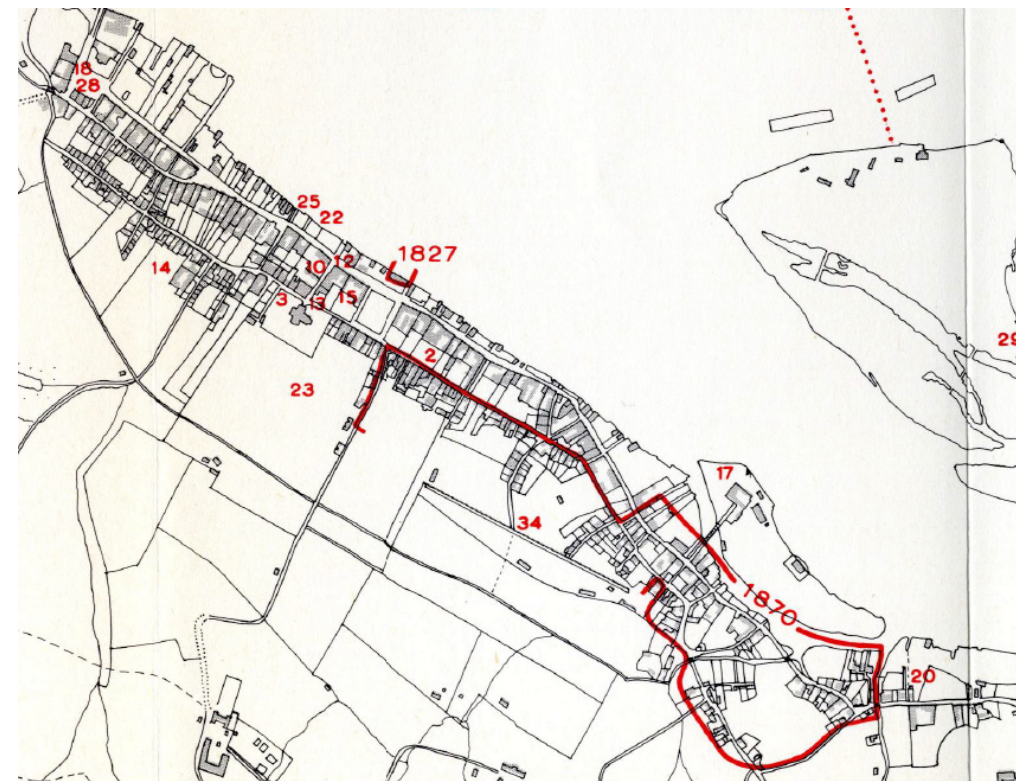
Strømsø-utsnitt av stadsingeniør Halvor Heyerdahls plan etter brannen i 1866 (Drammen kommune)

1870-1905

Andre halvdel av 1800-tallet opplevde Drammen en betydelig byvekst som følge av industrialiseringen, og dermed også en av de mest omfattende byggeperiodene i byens historie. Denne periodens byggeskikk og plangrep ble i tillegg svært tydelig i Drammen gjennom en omfattende bybrann på Bragernes i 1866 og en noe mindre på Strømsø og Tangen i 1870 der til sammen 550 av Drammens 1100 hus gikk tapt, noe som ga rom for å innføre kvadratur- og kvartalsstrukturen i områdene som ble bygget opp igjen etter brannene. Stadsingeniør Halvor Heyerdahls byplan fra 1866 ble lagt til grunn for gjenoppbygging med hovedgater og brede tverrgater og dannet grunnlag for kvartalsstrukturen som utgjør Bragernes slik vi kjenner det i dag. På Strømsø ble den

nye byplanen i større grad føyd til den eksisterende 16- og 1700-tallsstrukturen. Bykartet som ble tegnet opp i 1870 ga også Drammen en definert bygrense der forstedene som hadde utviklet seg samt deler av innmarka til blant annet Danvik og Strøm ble innlemmet i byen.

Jernbanen ble befestet som kommunikasjonsåre i denne perioden, og etter at Randsfjordbanen var åpnet i 1868 fulgte Drammensbanen til Kristiania i 1872 og Vestfoldbanen i 1880-årene som gjorde Drammen til et knutepunkt for togtrafikken. Valget av jernbanetrasé på en fylling i elva utenfor sjøboden i Tollbugata mellom Gyldenløves plass og jernbanestasjonen ble fremmet som et alternativt



Branner på Strømsø på 1800-tallet (Karin Pihl/Drammen kommune)

forslag i bystyret (22.12.1870) til de seks alternativene som var forelagt og ble vedtatt uten godkjenning av jernbanedirektøren. Hovedsakelig for å gi Holmen en bruforbindelse, men også med viten om at noen av kundegrunnlaget på Strømsø ville bli skøvet over til Bragernes med en slik løsning. Stasjonsbygningen ble utvidet på sidene i 1894 og senere påbygd med én etasje i 1926. Et godsspor ble anlagt fra Grønland til ny jernbanebrygge på Tangen parallelt med Bjørnstjerne Bjørnsons gate som medførte utfylling av siste rest av Storgraven som skilte Strømsø fra fastlandet. Samtidig ble Drammen havn tilgjengelig for skipsfart hele året med innføringen av dampkraften og byens første dampdrevne isbryter. Seilskutene fortsatt å dominere havnebildet fram til 1900-tallet.



Strømsø 1870 (Fr. Julin mfl/Drammen kommune)

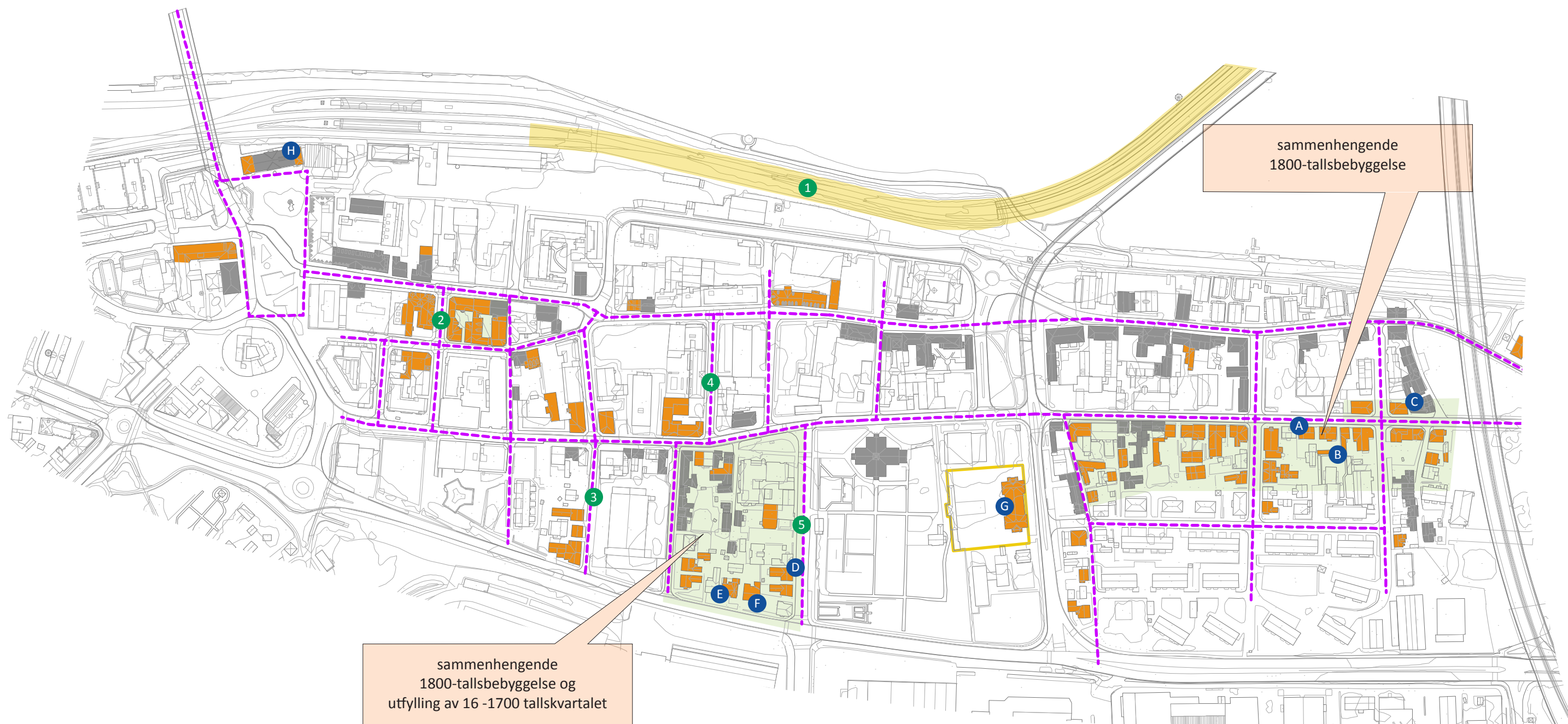


Strømsø 1906 med Strømsø skole og Drammensbanen etablert (Drammen kommune)

Området som brant på Strømsø i 1870 ligger sør for Tordenskioldsgate og sør-øst for Gyldenløves plass og kirken. Den sentrale trehusbebyggelsen langs Tollbugata unngikk dermed brannen og gjorde at 1600-tallsbyen overlevde. I området som ble gjenoppbygget samt på tidligere ubebygde områder mot det som i dag er Bjørnstjerne Bjørnsons gate ble kvartalsstrukturen innført med gatenettet der langgater og tverrgater i større grad ble likeverdige bygater. Colletts gate og Aabys gate ble anlagt som ekstra brede branngater.

På den øvre delen av Strømsø (fra kirken mot torget) utfylte i større grad 1800-tallsbebyggelsen den eksisterende strukturen. Tordenskioldsgate hadde opp gjennom 1800-tallet blitt forlenget og ble i

etterkant av brannen noe rettet opp med innføringen av kvartalsstrukturen. Tverrgatene fra kirken og østover ble delvis forlenget opp mot godssporet langs Storgraven og fram mot 1900 ble også Blichs gate (2), Langes gate (3), Rektor Olsens gate (4) og Knoffs gate (5) etablert slik at kvartalsstruktur delvis ble gjeldende også på den øvre delen av Strømsø.



■ Bevarte bygninger oppført før 1870

■ Bevarte bygninger oppført i perioden 1870- 1905:

Ⓐ Tordenskiolds gate 104

Ⓕ Bjørnstjerne Bjørnsons gate 55

Ⓑ Tordenskiolds gate 110

Ⓖ Strømsø skole

Ⓒ Tordenskiolds gate 103

Ⓗ Jernbanestasjon

Ⓓ Knoffs gate 12-14

Ⓔ Bjørnstjerne Bjørnsons gate 53

— Skolegården

■ Viktig område med sammenhengende kulturmiljøer

- - - delvis kvartalsstruktur

① Drammensbanen etablert 1872

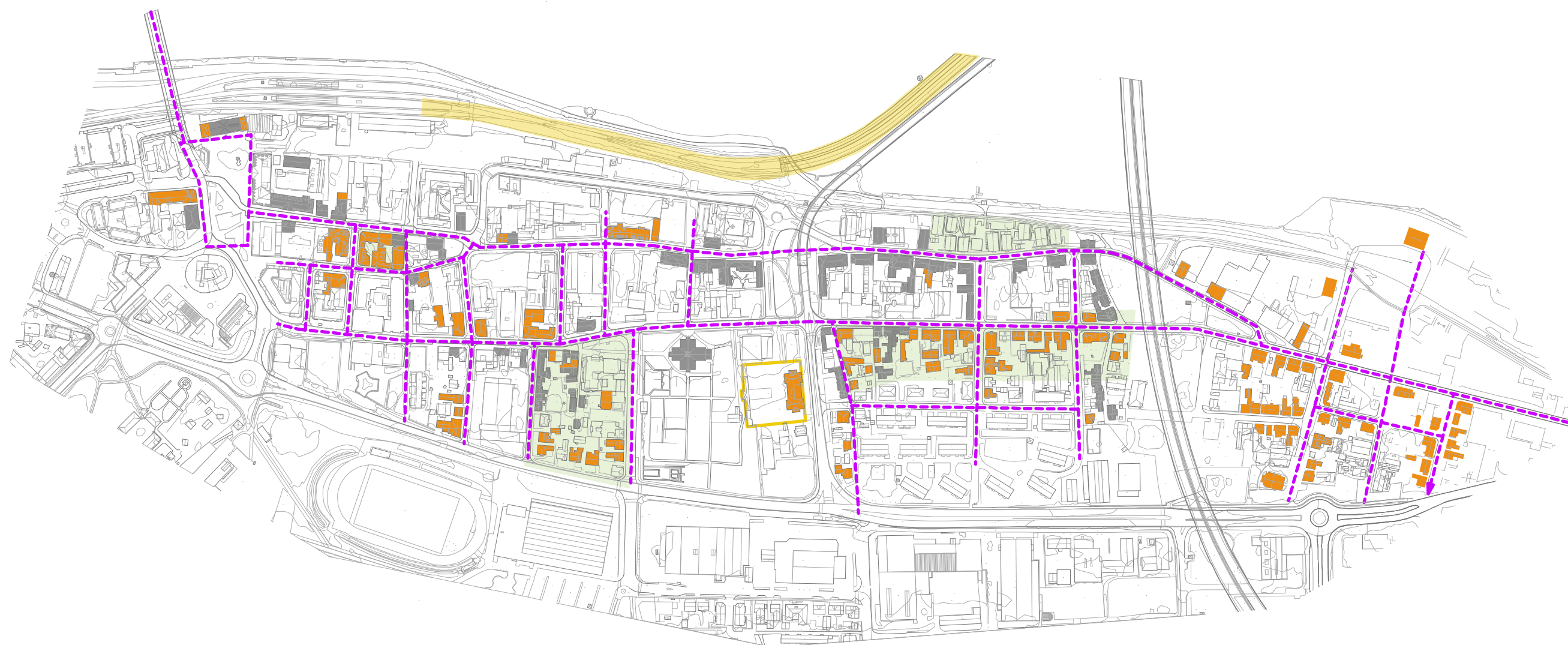
② Blichs gate

③ Langes gate

④ Rektor Olsens gate

⑤ Knoffs gate





Kart (inkludert området øst for motorveibrua) som viser kvartalsstruktur og bygninger oppført i perioden 1870 - 1905



Bebyggelse fra slutten av 1800-tallet langs Tordenskiolds gate (nr 116-102).
Nr 103 på høyre side samt nr 105 fra 1600-tallet mot Bromannsgangen (NIKU 2013)

FORTOLKNING

Fra 1860-tallet og framover tiltok industrialiseringen langs Drammenselva og byen opplevde en betydelig vekst i folketall. Da store deler av Bragernes brant i 1866 og deler av Strømsø i 1870 medførte dette et stort byggebehov knyttet både til befolkningsvekst og gjenreising av byen, og denne perioden har dermed satt sterkt preg på Strømsøs bybilde slik det framstår i dag. Halvor Heyerdahls byplan fra 1866 med kvartalsstruktur og langgater/tverrgater i samme gatehierarki ble lagt til grunn for gjenreising og strukturering av byen, og det var også i forbindelse med denne planen at typehuset som skulle bli kalt Drammenshuset oppsto.

På Strømsø vises disse nye byplangrepene best i områdene som brant sør-øst for kirken og

Tordenskiolds gate og de tidligere ubebygde arealene mot Bjørnstjerne Bjørnsons gate. Kvartalene som ble oppført på Tordenskiolds gates sørside etter brannen i 1870 (nr 74-112) representerer i stor grad en sammenhengende 1800-tallsstruktur selv om flere av byggene er betydelig ombygget. Byggene er hovedsakelig i tre, men med innslag av murbygninger (90-94, samt kirken i nr 102). Drammenshuset i halvannen etasje er representert i ulike varianter. Gangene fra tidligere bystruktur er bevart i den nye rutenettstrukturen som ble innført.

I etterkant av de omfattende bybrannene ble det innført murtvang i sentrum, men med unntak for bygninger med gesimshøyde under fem meter. Behovet for en rask gjenoppbygging og rikelig tilgang



Varianter av Drammenshuset i Tordenskiolds gate 104, 110 og 103 (NIKU 2013)



på trematerialer bidro dermed til at det såkalte Drammenshuset på halvannen etasje oppsto som et typehus utarbeidet av Heyerdahl. Anslagsvis 300 eksemplarer av bygningstypen ble oppført og finnes både på Strømsø- og Bragernessiden i ulike varianter. Drammenshusenes innslag i bybildet side om side med murgårdene som ble oppført viser delvis også den sosiale klassesdelingen i byggeperioden ved at Drammenshusene var rimeligere å oppføre, mens murhusene i større grad representerte borgerskapet og samtidig tok opp i seg idealene fra den klassiske europeiske storbyen.



1800-tallsbebyggelse i Knoffs gate 12 og 14 samt Bjørnstjerne Bjørnsons gate 53 og 55 (NIKU 2013)



Strømsø skole (NIKU 2009) og jernbanestasjonen etter påbygging og utvidelse (NIKU 2013)

Bebyggelsen som ble oppført i kvartalet mellom Mallinggata og Knoffs gate i denne perioden utgjør også et 1800-tallsmiljø som både representerer innføringen av kvartalsstrukturen og føyer seg til den eksisterende 16- og 1700-tallsbebyggelsen i kvartalet. Også her er deler av bygningsmassen betydelig ombygget, men oppleves likevel som del av et kulturmiljø der bebyggelsen fra 16-, 17-, og 1800-tallet til sammen utgjør en viss homogenitet.

De offentlige byggene som ble reist i denne perioden ble tillagt stor vekt med høy estetisk standard og bruk av arkitekter. Dette er også uttrykk for byambisjonene som ble lagt til grunn for gjenoppbyggingen av Drammen etter 1870 og rollen det offentlige inntok som byplanleggere i denne perioden.

Jernbanestasjonen som ble utvidet og senere påbygd én etasje, Tollboden (begge tegnet av Georg Andreas Bull) og Strømsø skole (tegnet av Ove Ekman) som ble oppført på den tidligere ekserserplassen ved kirken i 1893 er eksempel på dette.



■ Bevarte bygninger oppført før 1905

■ Bevarte bygninger oppført i perioden 1905-1945:

Ⓐ Tollbugata 6

Ⓑ Melsomgården i Tollbugata 27

Ⓒ Stibolts gate 9-15 og Treschows gate 12

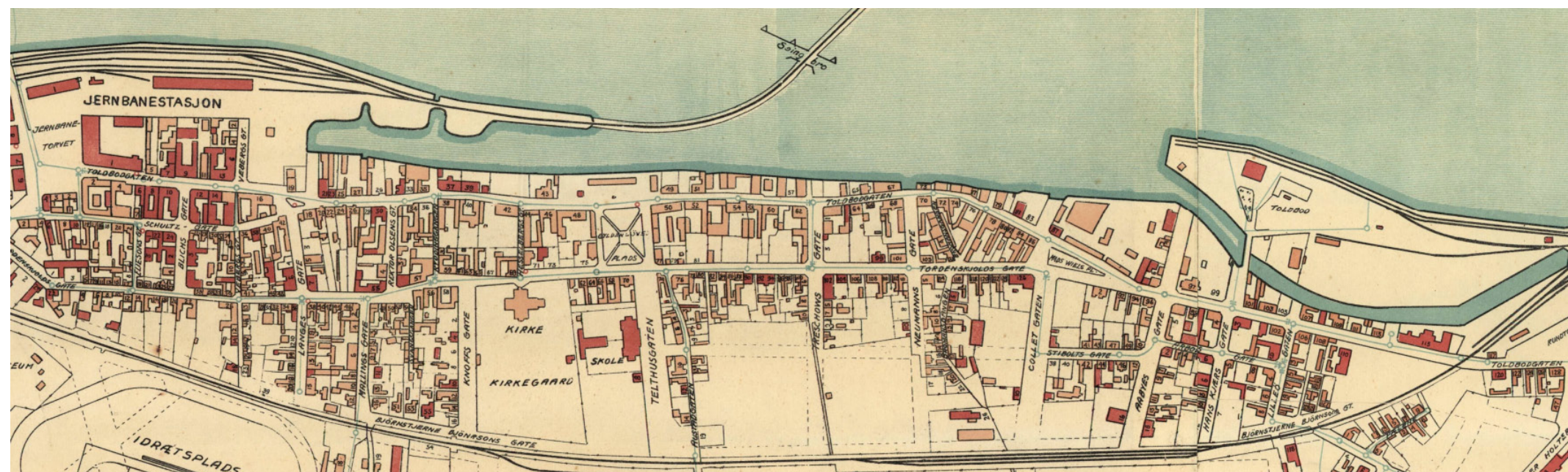
Ⓓ Latinskolen

Ⓔ Tollbugata 42/Tordenskiolds gate 63 (Drammen Handelsgymnasium)

■ Bevart gatenett fra før 1905

① Ny bybru 1935





Strømsø 1926 (Drammen kommune)

1905-1945

Trelast og treforedling var den sentrale industrivirksomheten i Drammen på 1800-tallet, men i perioden 1899-1914 ble det etablert sju papirfabrikker langs Drammenselva samt en cellulosefabrikk på Gulskogen som et neste ledd i treforedlingsindustrien. Papirindustrien ble på få år en av Drammens viktigste industrigrener med grobunn for utvikling av verkstedindustri og andre industrigrener. Industrivirksomheten definerte i den neste 80-årsperioden i stor grad byens forhold til elva både ved at elva ble forurenset og at store deler av elvebredden ble utilgjengelig for byen bak. Ingen av disse papirfabrikkene var lokalisert mellom Strømsø torg og Tollboden, men på Grønlandsområdet nord for torget lå Norwegian Paper Mill (etablert 1908),

Forenede Papirfabrikker (1908) og Drammen Paper Mill (1905) og ved Gåsevadet i sør ble Gåsevadfabrikken (senere Star Paper Mill) etablert i 1905.

Innføringen av elektrisitet i 1903 ga grunnlag for ny infrastruktur med trolley-buss og utvidelse av jernbanekapasitet. Ny bybru hadde vært på planstadiet fra århundreskiftet og var utgangspunkt for at det ble utlyst arkitektkonkurranse i 1924 og at ny bybru ble anlagt i 1935-36. Nye byplaner for Strømsø ble utarbeidet i flere omganger med ytterligere oppstramming av kvadraturen som ideal og med tydeligere preg av siktakser og infrastruktur som ivaretok nye mobilitetskrav (Generalreguleringen 1920, Sverre Pedersen 1935).

Utbygging innenfor analyseområdet var i stor grad utvidelser og utfylling av den eksisterende bebyggelsesstrukturen. Jernbanestasjonen ble påbygd én etasje i 1926, Latinskolen (D) utvidet med fløyen mot Strømsø torg i 1910 og nytt skolebygg for Drammen Handelsgymnasium (E) oppført i 1926 i Tollbugata 42/Tordenskiolds gate 63 (Strømsø videregående skole fra 1995). Nye næringsbygg ble oppført langs Tollbugata (A og B), og ny boligbebyggelse ble tilført området mot Stibolts gate (C).



■ Bevarte bygninger oppført før 1905

■ Bevarte bygninger oppført i perioden 1905-1945:

Ⓐ Tollbugata 6

Ⓑ Melsomgården i Tollbugata 27

Ⓒ Stibolts gate 9-15 og Treschows gate 12

Ⓓ Latinskolen

Ⓔ Tollbugata 42/Tordenskiolds gate 63 (Drammen Handelsgymnasium)

■ Viktig område med sammenhengende kulturmiljøer

① Ny bybru 1935

godt bevart bygningsmiljøet
fra 1930-tallet





Wernergården i Tollbugata 6 (NIKU 2013) og brosjyrebilde ca 1975 (Sellæg)



Melsomgården i Tollbugata 27 (NIKU 2009)



Stibolts gate 9-15 og Treschows gate 12 (NIKU 2013)

FORTOLKNING

Med innføring av elektrisiteten i 1903 kunne Drammen tilby rimelig kraft og tiltrakk seg dermed den nye papirindustrien som etablerte seg langs Drammensvassdraget. Sju av disse bedriftene lå innenfor bygrensen, men ingen i området mellom Strømsø torg og Tollboden. Denne etableringen skulle likevel prege byens forhold til elva den neste 80-års perioden ved at elva ble forurenset og at de avstengte fabrikkområdene gjorde elva utilgjengelig i store deler av byen. Elektrisiteten påvirket også byens infrastruktur ved at det ble anlagt trolleybuss og at jernbanen overtok en stadig økende del av godstrafikken. Byplanene fra perioden og den nye bybrua som ble oppført i 1935 la til rette for et transportmønster som gradvis skulle prege utviklingen

av Strømsø torg samt hvordan funksjonsdelingen på hver side av Bjørnstjerne Bjørnsons gate ble tydelig.

Enkelte av næringsbyggene som ble oppført i analyseområdet i perioden har bevart noe av datidens byggeskikk knyttet til funksjonalisme og nyklassisisme og har arkitektoniske kvaliteter selv om de delvis er ombygget. Tollbugata 6 (A), oppført i 1933, har i tillegg lokal forankring ved å være tegnet av drammensarkitekten Bjarne Thinn Syvertsen. Første byggetrinn av Melsomgården i Tollbugata 27 (B) ble tegnet av Biong & Biong i 1944 med tydelige funksjonalistiske trekk, men ført oppført i 1947 og senere utvidet.

Boligbebyggelsen som ble oppført i Stibolts gate 9-15 og Treschows gate 12 (C) på 30-tallet utfyller og strukturerer kvartalet og representerer en overgangsbebyggelse mellom 1800-tallbebyggelsen i kvartalet og utbyggingen som senere skulle komme på andre siden av Stibolts gate. Bygningene er godt bevarte og bidrar til å utfylle tidsbildet som er lesbart i bebyggelsesstrukturen fra Tollbugata til Bjørnstjerne Bjørnsons gate.



■ Bevarte bygninger oppført før 1945

■ Bevarte bygninger oppført i perioden 1945- 1980:

A Globusgården

B Skogerbygget

C Stibolts gate 12 og Lærums gate 5 og 6

D Tollbugata 34

E Tordenskiolds gate 51

F Vegvesenets bygg på Strømsø torg

G Tollbugata 29

H Blichs gate 3

I Tordenskiolds gate 41

J Skistadbygget

■ Bevart gatenett fra før 1945

1 Strømsø torg

2 Gradvis utfylling av 'Deciliteren'





Strømsø torg møblert etter Per Pihls 60-tallsgrep (MapAid/Drammen kommune 2008)

1945-1980

De 25 første årene etter krigen var en blomstringstid for byens næringsliv. Byen hadde i 1970 1424 bedrifter, og en rekke nye næringsbygg ble oppført i denne perioden. Strømsø var fortsatt preget av et uregelmessig gatenett som ga grunnlag for at en ny reguleringsplan ble utarbeidet i 1953 blant annet med mål om å videreføre infrastrukturen knyttet til den nye bybrua som var anlagt i 1935-36.

Etterkrigsperioden ble også i Drammen preget av tidsånden og idealene om at ny boligbebyggelse skulle oppføres som frittstående lameller med luft og grøntareal omkring. På Strømsø kom dette best til uttrykk i bebyggelsen som ble oppført på det ubebygde området mellom Stibolts gate og Bjørnstjerne Bjørnsonsgate i perioden 1949-57 (C).

På 1960- og 70-tallet ble en del av trehusbebyggelsen langs Tollbugata og Tordenskiolds gate erstattet med enkeltstående frittliggende boligblokker (eks Tollbugata 34 (D) og Tordenskiolds gate 51 (E)). Disse ble lagt på tvers av gatestrukturen, inntrukket fra gata og med parkering i første etasje og innførte en ny logikk i den eksisterende 1700-tallsstrukturen. Enkelte av de lange smale tomtene langs Tordenskiolds gate og Tollbugata ble slått sammen i forbindelse med denne utbyggingen. En del av den nye bebyggelsen som ble oppført føyde seg også i denne perioden inn i den eksisterende bystrukturen. Dette gjelder både næringsbygg som Vegevesenets bygg på Strømsø torg (F) og Tollbugata 29 (G) og boligbebyggelse som i Blichs gate 3 (H) og Tordenskiolds gate 41 (I).



Stibolts gate 12, Lærums gate 5 og 6 (NIKU 2013)



Tollbugata 34 (1970) og bakre del av Tollbugata 20-26 (Tordenskiolds gate 51, 1962) bebygges med nye boligbygg i større volumer og parkering i første etasje (Drammen kommune/MapAid 2008)

På 60-tallet ble Per Pihls plan for Strømsø Torg implementert med Globusgården (1962)(A) og Skogerbygget (1962)(B) som sentrale elementer i den nye møbleringen av torget. Deler av bebyggelsen sør for torget ble revet for å koble torget til Bjørnstjerne Bjørnsons gate. Strømsø torg, som gradvis ble det sentrale byrommet på Strømsøsiden fra 1811 og senere som byens jernbanetorg, ble med utviklingen av torget på 1960-tallet det modernistiske bytorget som skulle vise modernitetstro og framtidsoptimisme og en ny mobilitet. Skistadbygget i Bjørnstjerne Bjørnsons gate 21 (J) oppføres i 1977 som en fortsettelse på dette grepet. Bragernes ble konsolidert som det klassiske bytorget i kvadraturstrukturen.

Bilismen satte sitt markante preg på bybildet i denne perioden ved anleggelsen av Bjørnstjerne Bjørnsons

gate og landingen av Strømsø bru på Gyldenløves plass. Bjørnstjerne Bjørnsons gate var ferdig regulert allerede i 1923, men var først ferdig opparbeidet fra Konnerudgata til Rundtom i 1977. Bebyggelsen i sørenden av Strøms Torg ble revet for å knytte torget til Bjørnstjerne Bjørnsons gate. Strømsøbrua som knytter Bragernes/Brakerøya, Holmen og Strømsø sammen ble anlagt i 1968 for å forbedre transportmulighetene og framkommeligheten for bilen. Doktor Hansteins gate ble også etablert i denne perioden etter at Webergpollen, også kalt 'Deciliteren', gradvis ble utfylt etter krigen. Doktor Hansteins gate ble opprustet og oppgradert til fylkesvei i 1994 som en sentral atkomstvei til jernbanestasjonen. Utfyllingen av området mellom jernbanen og fastlandet fortsatte fram til 70-tallet og medførte at kontakten med vannet ble fjernet på denne delen av Strømsø.



■ Bevarte bygninger oppført før 1945

■ Bevarte bygninger oppført i perioden 1945- 1980:

Ⓐ Globusgården

Ⓑ Skogerbygget (Skivehuset)

Ⓒ Stibolts gate 12 og Lærums gate 5 og 6

Ⓓ Tollbugata 34

Ⓔ Tordenskiolds gate 51

Ⓕ Vegvesenets bygg på Strømsø torg

Ⓖ Tollbugata 29

Ⓗ Blichs gate 3

Ⓘ Tordenskiolds gate 41

Ⓙ Skistadbygget (Punkthuset)

større infrastrukturgrep

■ Viktig byrom

--- gatestruktur

① Strømsø torg

■ Viktig område med sammenhengende kulturmiljøer

□ område med visuell sammenheng





Globusgården (NIKU 2013)



Skogerbygget på Strømsø Torg på 60-tallet og i dag (Sellæg/NIKU 2013)



Strømsø torg med Skistadbygget og Skogerbygget som orienteringspunkter (MapAid 2008/Drammen kommune)

FORTOLKNING

Etterkrigstidens byplangrep fikk på Strømsø stor betydning for den videre infrastrukturen. Med den nye bybrua i 1935 fulgte behovet for å videreføre gatenettet over Strømsø torg og knytte bybrua til Bjørnstjerne Bjørnsons gate. Den etter hvert økende biltrafikken utløste også behovet for Strømsøbrua som kom i 1968 og senere motorveibrua/E18 i 1975 som skulle føre gjennomgangstrafikken 'utenom' Drammen. Disse grepene medførte at Tollbugata og Tordenskiolds gate delvis ble splittet i to og at Gyldenløves plass' fysiske rammer som byrom og park ble endret. Nedre del av Strømsø mot Rundtom og Tollboden ble med dette delvis atskilt fra resten av byveven på Strømsø ved at bebyggelsen under brua ble revet og at Collets gate og Stibolts gate ble endret/fjernet. Strømsøs langgater ble dermed noe mindre sammenhengende selv om det er passasje

under brua. Området under brua ble igjen gjort noe mer tilgjengelig når bruas underside ble rehabilitert og skateparken anlagt med motorveibrua som tak.

Globusgården (A) og Skogerbygget (B) på Strømsø Torg (begge tegnet av Nilsen og Grenager) utgjør sentrale byggverk fra denne epoken som både representerer arkitektonisk kvalitet og markante byplangrep i Drammen knyttet til hvordan Strømsø torg skulle signalisere modernitet og nye former for mobilitet. Globusgården ble bygget i flere faser med en nesten transparent sokkeetasje og annen etasje som flyter oppå denne med vekselvis vinduer og gule/grønne glassplater. Globusgårdens form skulle gjenspeile det moderne bylivet med rask bevegelse rundt hele bygget og en åpen første etasje med porøse soner som også kunne føre folk opp til andre etasje. Globusgården er

unik innen norsk og nordisk arkitektur med Kaufhof i Mannheim som en nærliggende inspirasjonskilde. Byggets ovale form samt opplevelsen av den flytende skiven er sentrale karaktertrekk ved bygget som en del av Strømsø Torg.

Som Globusgården ble også Skogerbygget bygget slik at folk kunne bevege seg lett fra gateplan inn i og gjennom bygget, noe som gjenspeiler byplanidealer fra svensk og hollandsk arkitektur på 1950-tallet. Skogerbygget er i tillegg et visuelt signal som ses fra begge torgene og knytter Strømsø og Bragernes sammen samtidig som det er et lett synlig landemerke fra langt hold og orienteringspunkt for biltrafikken. Innføringen av punkthuset og skivehuset (eks Skistadbygget (J) og Skogerbygget (B)) som orienteringselementer var en del av Pihls byplangrep. Byggets høyreiste karakter

blir noe endret ved påbyggingen som nå gjøres i to etasjer på bakkeplan rundt bygget. Opplevelsen av disse to byggene som to ulike formuttrykk for 60-tallets byplanidealer og arkitektur utgjør sentrale historiefortellende elementer og et vesentlig karaktertrekk ved Strømsø Torg. Skistadbygget (J) som ble oppført noe senere (1977) kan ses som en del av den samme logikken med aksentuering av trafikkåren og punkthuset som arkitektonisk formuttrykk som markerer ankomsten til Strømsø torg fra sør-øst.

Grøntarealet som ble anlagt på Strømsø torg og som nå er endret var et resultat av 50-tallsplanen for torget.



■ Bevarte bygninger oppført før 1980

■ Bevarte bygninger oppført i perioden 1980- 2012:

Ⓐ Langes gate 4

Ⓕ Blichs gate 1

Ⓑ Tollbugata 27a

Ⓖ Tollbugata 43

Ⓒ Tollbugata 15

Ⓓ Gyldenløve Brygge (Tollbugata 53-71)

Ⓔ Eliesons gate 4

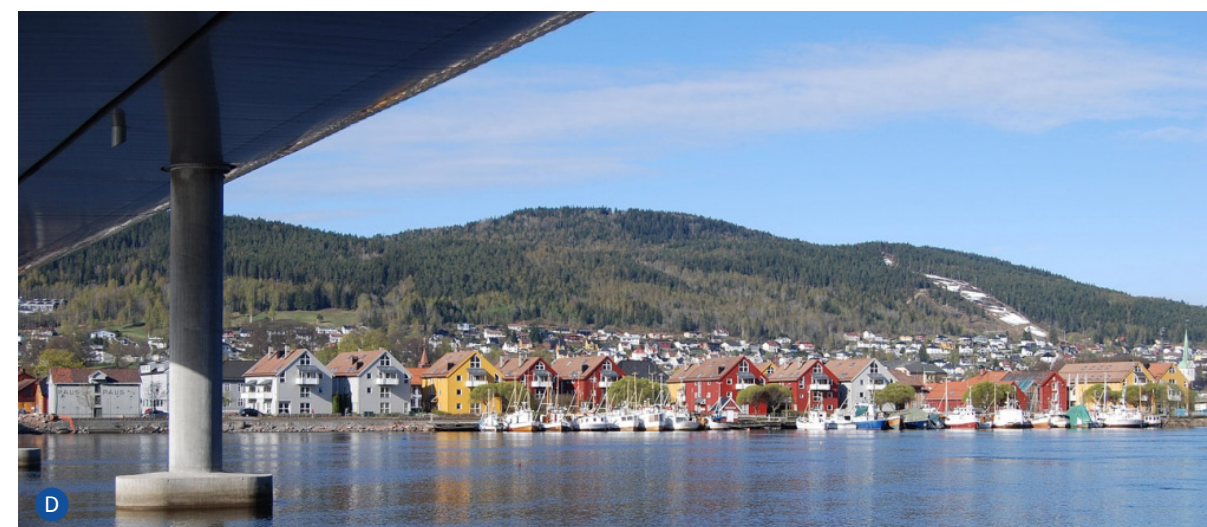
■ Bevart gatenett fra før 1980

① Dobbeltspor på jernbanebru på 90-tallet





Langes gate 4 (1980), Tollbugata 27a (1984) og Tollbugata 15 (2008) (NIKU 2009)



Gyldenløve brygge (Drammen Museum 1986)

1980-2012

I perioden etter 1980 ble først og fremst den delen av Strømsø som ligger nærmest Strømsø Torv fortettet. Fortetting foregikk både på tidligere ubebygde tomter og ved at en del eldre bebyggelse ble revet. Noen bygninger ble rammet av brann (som Langes gate 4 i 1977) og erstattet av nybygg. Enkelte innfillprosjekter (som Tollbugata 27a) fra denne perioden utgjør en del av fortettingen.

Eiendomsstrukturen ble delvis endret i denne perioden ved at en del mindre tomter ble slått sammen, blant annet med tanke på å skape muligheter for oppføring av større bygg. Et begrenset press på bolig- og eiendomsmarkedet på Strømsø i denne perioden førte imidlertid til at en rekke tomter har blitt stående

ubebygde og blitt etablert som parkeringsareal i vente på at annen aktivitet kan gi høyere avkastning.

Drammensbanen fikk dobbeltspor på 90-tallet og knyttet Drammen og Oslo tettere sammen. Dette muliggjorde også at Flytoget i 2009 kunne inkludere Drammen i rutetilbudet.

Drammens utvikling mot å bli Elvebyen Drammen slik den framstår i dag startet tidlig på 80-tallet med kloakkrammeplan for å rense elva og gjøre elvebredden tilgjengelig. Planene som ble lagt i denne perioden ble fulgt opp i påfølgende Kommuneplaner/kommunedelplaner og har blitt realisert gradvis over de siste 20 årene. Miljøpakker med statlig støtte

har bidratt til at elvebredden i dag utgjør en nesten sammenhengende turvei (med unntak av noen få områder på Strømsø) og at trafikkmønster og gatebruk er endret.

Gyldenløve Brygge i Tollbugata 53-71 ble oppført på midten av 80-tallet som det første boligprosjektet knyttet til fornyelsen av elvebredden.



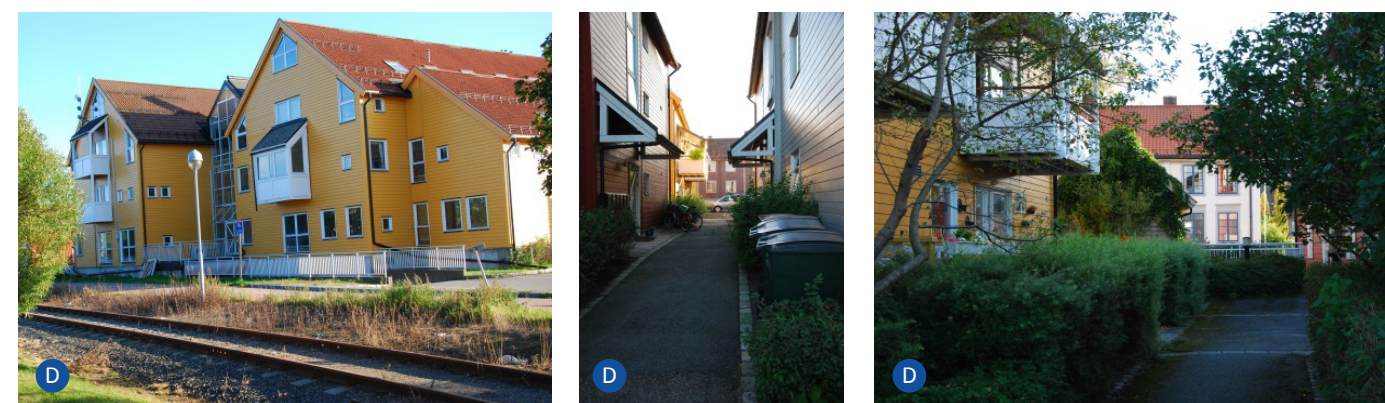
- Bevarte bygninger oppført før 1980
- Bevarte bygninger oppført i perioden 1980- 2012:

- Ⓐ Langes gate 4
- Ⓑ Tollbugata 27a
- Ⓒ Tollbugata 15
- Ⓓ Gyldenløve Brygge (Tollbugata 53-71)
- Ⓔ Eliesons gate 4
- Ⓕ Blichs gate 1
- Ⓖ Tollbugata 43
- ① Dobbeltspor på jernbanebru på 90-tallet





Tollbugata 15 (C), Tordenskiolds gate 35/Blichs gate 1 (F) og Eliesons gate 4 (E) (NIKU 2009/2013)



Boliger og smug i Tollbugata 53-71 (NIKU 2009)

FORTOLKNING

Perioden etter 1980 har i stor grad vært preget av at industriperioden er over og at planer for å gjenvinne elvefront og byliv i menneskelig skala har materialisert seg i bybildet. Samtidig har en ny utbyggingslogikk gjort seg gjeldene ved at eiendomsutvikling og boligutbygging blir gjennomført av private aktører og at maksimal utnyttelse av tomter og store byggevolumer dominerer (eks Tollbugata 15 (C) og Eliesons gate 4 (E) og Blichs gate 1 (F)). Denne utbyggingslogikken har igjen medført at byggelinjen legges til gaten og gjør byen mer kompakt.

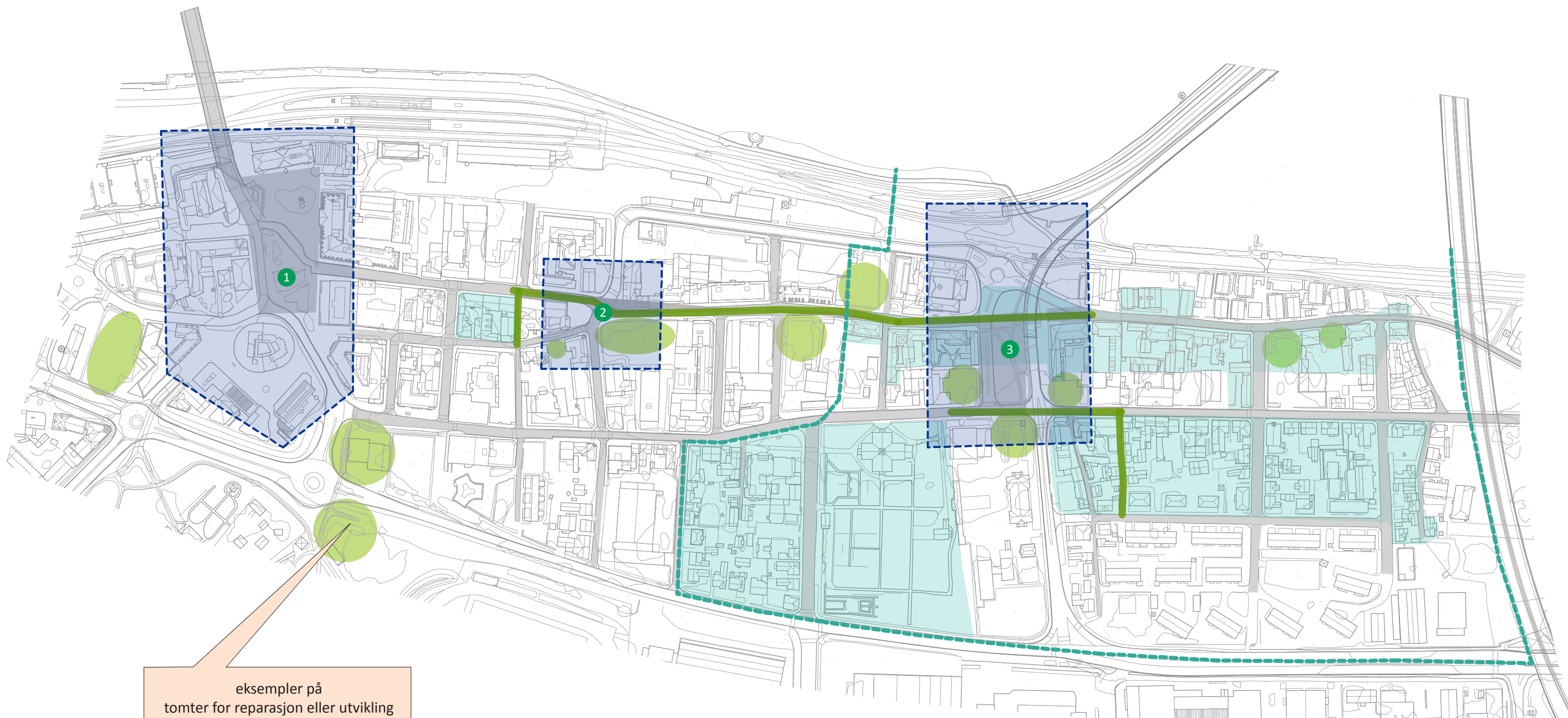
Deler av Strømsø har i denne perioden vært preget av forfall og tilfeldig innsats. En del bebyggelse som ble revet på 80-tallet er ikke bygget opp igjen, men er erstattet av parkeringsplasser som bidrar

til at området i dag framstår som fragmentert og usammenhengende. Arkitektkonkurranser, utbygging av Grønland og delvis opparbeidelse av gangforbindelse langs elva har medført en ny fokus på hvordan videre byreparasjon kan bidra til ny utvikling på Strømsø. Elvebredden i Drammen har fra gradvis blitt opparbeidet som grøntareal og gangareal og bybrua ble stengt for normal biltrafikk i 2012.

Et tidstypisk 80-tallsprosjekt er oppføringen av Gyldenløve Brygge i Tollbugata 53-71 (D) som spiller på Strømsøs historiske karakter med sjøboder og smale smug/ganger mellom bygningene. Denne historiseringen kan tolkes som et utslag av postmodernismen der den tradisjonelle sjøboden er gitt nytt innhold som bolig. Dette gjenspeiler

også internasjonale strømninger i overgangen fra industrisamfunn til informasjonssamfunn. Bolighusene har enkle volumer med saltak og gavlen vendt mot sjøen. Bygningene er holdt i noen få ulike, men tradisjonelle farger – rødt, oker, og grått - som gjør at dette framstår som tilpasningsarkitektur uten å være kopier. Vinduene er litt større og annerledes utformet enn i sjøbodene, små utenpåhengte balkonger og karnapper indikerer boligformål. Gangene mellom enkelte av byggene indikerer et kompromiss mellom åpenheten i den gamle byggeskikken og privatheten i etterkrigstidens blokkbebyggelse.

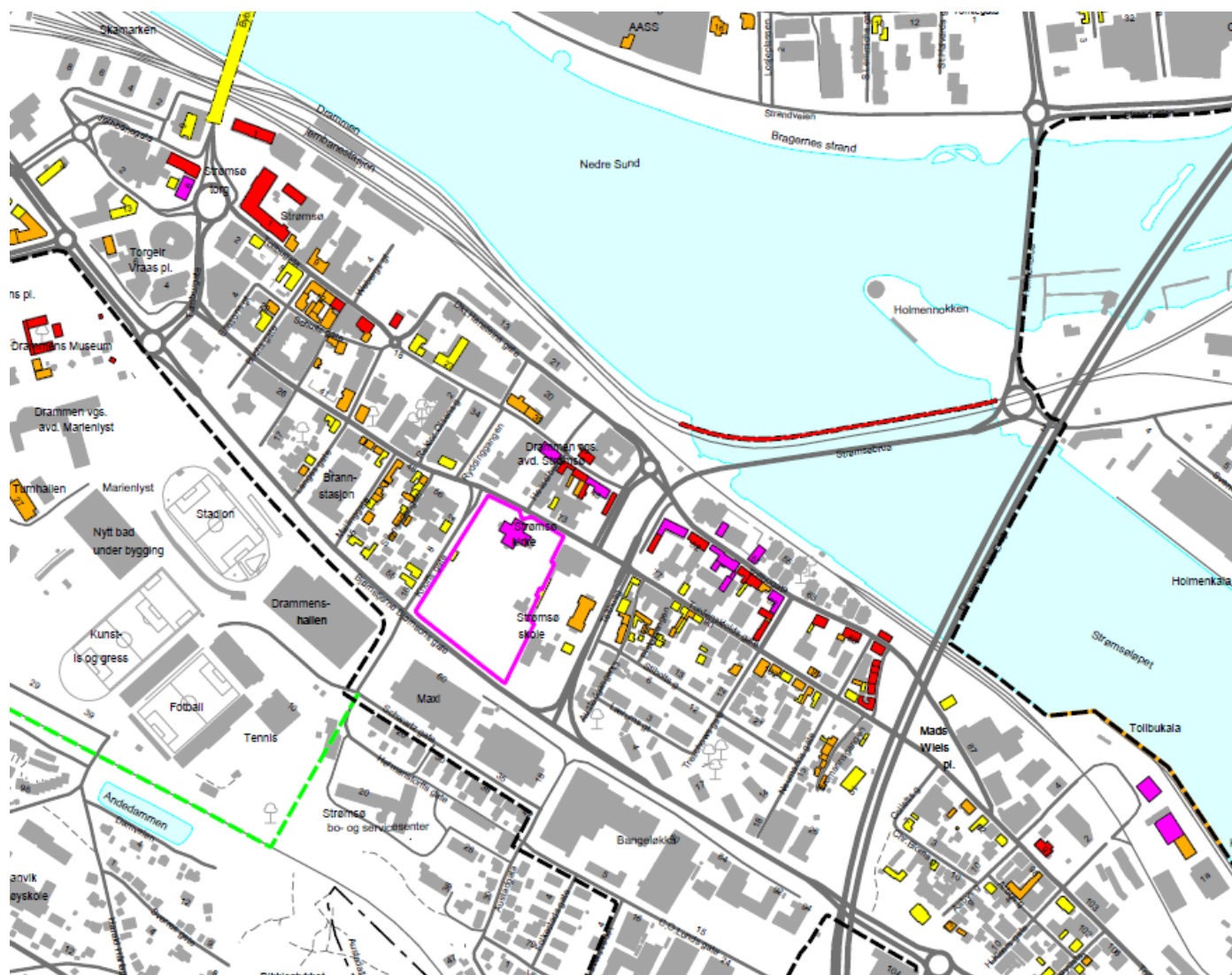
Hotellet som ble oppført i Tollbugata 43 (G) på 90-tallet ble også oppført med tanke på å tilpasse seg områdets historiske preg og er bygget opp rundt Colletts bygg på tomten fra 1868. Ny fløy mot Hesselbergs gate ble oppført i 2010 med oppgradering av Hesselbergs gate som en del av byggeprosjektet.



eksempler på tomter for reparasjon eller utvikling som kan styrke Strømsøs historiske lesbarhet

- GATER
 - Bevart gatenett
 - Viktige strekk for reparasjon av gatenett
- OMRÅDER OG KVARTALER
 - Gamlebyen
 - Områder med sammenhengende kulturmiljøer
 - Reparasjonstomter
- BYROM
 - 1 Strømsø Torg
 - 2 Bølgeplassen
 - 3 Gyldenløves Plass





Bygninger vurdert med kulturhistorisk verdi på Strømsø pr 2008 (Drammen kommune/Jo Sellæg)

- Fredede bygninger
- Svært høy bevaringsverdi - klasse A
- Høy bevaringsverdi - klasse B
- Middels verdi - klasse C

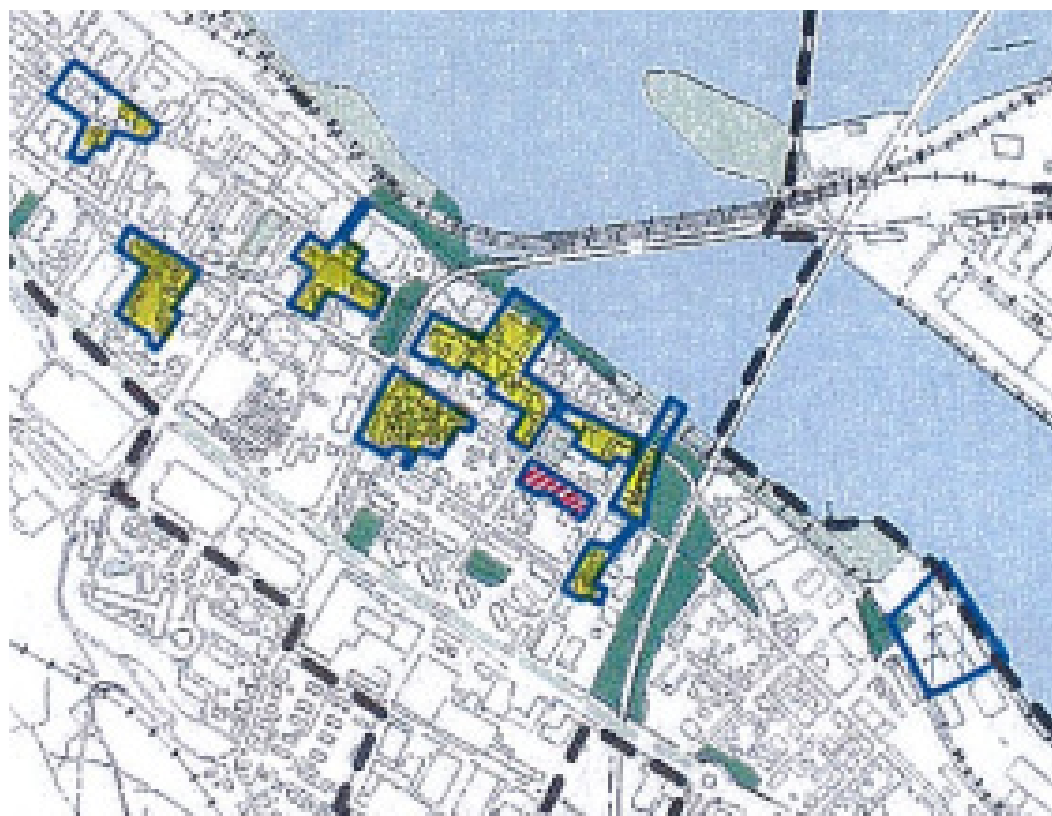
REPARASJONSBEHOV OG UTVIKLINGSMULIGHETER PÅ STRØMSØ

Strømsøs gatenett, byrom og eksisterende bebyggelse består (som vist i kartet på s 6) av en sammensatt fysisk kropp som representerer ulike byggeepoker og gjenspeiler noe av aktiviteten og bruken av området fra 1600-tallet og fram til i dag. Kjøpmannsgårdene langs Tollbugata fra 17- og 1800-tallet utgjør en vesentlig kjerne av Strømsøs bybebyggelse og er formidlere av sentral Strømsø-historie, men det fragmenterte Strømsø med variert bebyggelse og ulike gater og byrom som viser nærmere 400 års byhistorie på en og samme tid er en viktig del av områdets karakter og som samlet gjenspeiler dybden og bredden i Strømsøs historie. Disse ulike fragmentene utgjør alle fysiske elementer som utgangspunkt for å identifisere historiske hendelser, fortellinger, bruk og endring som kan tillegges ulik vekt i en videre utvikling av Strømsø.

I forbindelse med Sentrumsplanen (vedtatt 2006) ble det utarbeidet bakgrunnsnotater for sentrale fagområder som gir forutsetninger for eller bør styres av en fysisk arealplan for videre utvikling. Av disse er notatene for Byrom og grøntstruktur, Områder og kvartaler samt Trafikk og gatebruk relevante i tillegg til Kulturminneregistreringen som ble gjort for hvordan Strømsø oppleves som kulturmiljø og kan utvikles videre. I vurderings- og aktiveringsfasen (V+E) er det lagt vekt på hvordan Gater, Områder og kvartaler og Byrom kan synliggjøre utviklingsmuligheter og reparasjonsbehov på Strømsø med utgangspunkt i de kulturhistoriske elementene som er identifisert innenfor disse romlige kategoriene. Angivelsen av mulige reparasjonstomter må ses som eksempler på hvor nye tiltak kan styrke den historiske lesbarheten

og utfylle det som oppfattes som brudd og sår i Strømsøs byev. De angitte tomtenes er dermed ikke utfyllende for hvor tiltak er mulig og ønskelig og angir heller ikke hvilke grep som anbefales.

Gjeldende kulturminneregistrering fra sentrumsplanen er brukt som grunnlag for vurdering av bygningenes kulturminneverdi, men det er i denne analysen lagt større vekt på å vise kulturmiljøer og sammenhenger enn på bygninger og objekter som er hovedfokus i gjeldende registrering.



Forslag til verneområder på Strømsø ifm Sentrumsplanen 2005

Kulturminneregistrering

Kulturminneverdiene er i bakgrunnsnotatet for kulturminner vurdert ut fra ni kriterier for vern (kunstnerisk/arkitektonisk utførelse, identitet/symbolverdi, historisk og pedagogisk betydning, miljø- og strøksverdi, representativitet, autenticitet, sjeldenhet, tilstand, alder). Bygningene er angitt på en tredelt skala for bevaringsverdi (A-svært høy, B-høy og C-middels) samt en egen kategori for fredede bygg. I tillegg angis forslag til bevaringsområder i eget kart. De registrerte byggenes verneverdi er ikke vurdert i denne analysen.

Forslaget til bevaringsområder på Strømsø er gjort med utgangspunkt i å sikre den eldste bebyggelsen og gangene på Strømsø samt et representativt område med Drammenshus i bydelen. I tillegg utgjør byaksen med bybrua og begge torgene et prioritert område.

Utvalget av bygninger som er gitt verneverdi i sentrumsplanen representerer sentrale deler av Strømsøs bygningshistorie og virksomhet, men er også egnet til å stille spørsmålstegn ved kriterier for verneverdi som autenticitet, representativitet og miljøsammenheng. Når reduseres et byggs verneverdi ift endringer og grad av bevart bygningsmateriale? I hvilken grad er bygninger med begrenset egenverdi inkludert der disse utgjør del av en romlig logikk som

kvartalsstruktur eller byvegg mot en gate? Hvordan vurderes bygningsverdi opp mot gatenett, kvartaler og byrom som kulturhistorisk innfallsvinkel? I tillegg utgjør Strømsøs sammensatte karakter en sentral kulturhistorisk kvalitet som kan være viktig å ivareta som en del av Strømsøs identitet.



E18s inngripen i sentrumsstrukturen på Strømsø på tvers av langgatestrukturen (NIKU 2013)



Strømsøbrua sett mot vest og Gyldenløves plass med Strømsøbrua sett fra oven (NIKU 2013/DRMK 2009)

GATER

Gater og byrom utgjør fysisk strukturerende elementer i bybildet, men også historiske føringer knyttet til virksomhet og romlig organisering av bydelen. Dimensjonering av gatene, blant annet med tanke på kapasitet for biltrafikk, kan ha betydning for lesbarheten av gatene og hvorvidt en historisk struktur kan ivaretas som en del av Strømsø videre utvikling.

Gatestrukturen på Strømsø med de tre langgatene og en kombinasjon av tomtestrukturer, ganger/smug og nyere gater på tvers av disse utgjør et sentralt strukturerende element for Strømsø som lesbart kulturmiljø. De tre langgatene Tollbugata, Tordenskiolds gate og Schultz gate utgjør en del av bystrukturen som ble etablert på 1600- og 1700-tallet og som ved senere byvekst er opprettholdt og delvis

forlenget. Tverrgatene representerer i større grad et hierarki i forhold til når de er etablert med de smale gangene som del av 1700-tallsstrukturen mens resten av tverrgatene opparbeides gradvis etter rutenettplanen fra 1866/70 der tverrgater og langgater sidestilles i bystrukturen.

Opplevelsen av Strømsø i dag preges imidlertid av at denne strukturen er noe fragmentert og utydelig ved at langgatene er brutt og at det er mange ubebygde tomter som delvis anvendes som parkeringsplasser. Den sammenhengende byveven på Strømsø oppleves dermed som å ha noen sår som bør leges dersom den kulturhistoriske sammenhengen i gatenettet ønskes synliggjort.

Tollbugata vurderes som viktig å ivareta og styrke som Strømsøs hovedgate og som et sentralt kulturhistorisk element i Strømsøs bystruktur. Gata er delvis brutt ved Gyldenløves plass og Mads Wiels plass ved at Strømsøbrua og motorveibrua/E18 krysser langgatestrukturen. For å framheve Tollbugata og gjenvinne dens sentrale posisjon på Strømsø er det viktig å redusere de fysiske hindringene som gjør at gata i dag ikke oppfattes som sammenhengende. Dette er spesielt viktig ved Gyldenløves plass, det sentrale byrommet i 16-1700-tallsstrukturen, der Strømsøbrua og trafikken i Telthusgata både er en visuell og fysisk barriere mellom 'Gamlebyen' og den øvre delen av Strømsø.

Ubebygde tomter som delvis brukes som parkeringsareal gjør at spesielt Tollbugata framstår som usammenhengende og fragmentert. De ubebygde arealene oppfattes som sår i Strømsøs byvev, og en fortetting kan bidra til både fysisk byreparasjon og bidra til å styrke gatelivet på Strømsø. På flere av disse tomtene er det i tillegg potensial for å avdekke etterreformatoriske kulturlag som kan bidra til et ytterligere kunnskapsgrunnlag i forståelsen av Strømsø.



Store parkeringsarealer langs Tollbugata (nr 41 og 26) som delvis gjør at gateløpet oppfattes som usammenhengende (NIKU 2013)



Webergs gate og Pistolgangen (NIKU 2009)



Strømsøs smug og ganger er et kulturhistorisk særtrekk ved Strømsø. Smugene og gangene går på tvers av Tollbugata og Tordenskioldsgate og oppsto etter hvert som Strømsø ble bebygget bakover langs den langstrakte og smale tomtestrukturen vinkelrett på elva. Ventelig hadde smugene et dekke av hardtrampet jord/grus og enkelte steder treverk, men ble på slutten av 1800-tallet i stor grad belagt med brostein samtidig som rutenettstrukturen gradvis ble innpasset. De bevarte smugene/gangene er sentrale kulturhistoriske elementer i forståelsen av Strømsø og gir Strømsø en unik mulighet til å opprettholde en tett urban kvalitet med historisk forankring. En framtidig bruk av disse bør skje i tråd med retningslinjene som ble vedtatt ifm Sentrumsplanen 2006:

- Minimale trafikkmengder og fartsgrense 30 km/t eller mindre
- Fasadeisolering ikke nødvendig
- Tungtrafikk tillates ikke
- Utformes som 'historiske' gater

Dette gjelder Austadgangen, Pistolgangen, Bromannsgangen, Svangsgangen, Hesselbergs gate (tidl Kirkegangen) og Webergs gate mellom Tollbugata og Schultz gate innenfor analyseområdet på Strømsø.

Synliggjøring og åpning av smug/ganger som i dag er lukket eller gjemt vil bidra til å styrke tilgjengeligheten på tvers av langgatene samt forsterke lesbarheten av den historiske kamstrukturen på Strømsø. Smuget

som knyttet Webergs gate til Tollbugata mellom nr 14 og 16 er stengt med en port, mens Pistolgangen delvis skjules ved å være overbygd mot Tordenskiolds gate 80.

Strømsøs gatenavn fungerer som historiefortellere og gjenspeiler geografisk orientering og sentrale aktører i området samt at de delvis sier noe om gatenes funksjon (se vedlegg s 46). Strømsøs gjeldende gatenavn er hovedsakelig vedtatt ved navnsettingene i 1866, 1892 og 1898. Navnsettingene reflekterer i stor grad sentrale (mannlige) samfunnsaktører som de førende og viktige drivkreftene for Strømsøs og Drammens utvikling. Som bidrag til å fortelle Strømsøs historie representerer gatenavnene en

tilnærmet parallell historie som formidles gjennom handelsgårdene og monumentalbygningene som utgjør en vesentlig del av Strømsøs kulturhistoriske og verneverdige bebyggelse.



OMRÅDER OG KVARTALER

'Gamlebyen'

Nedre del av Strømsø har en tydeligere inndeling i kulturmiljøer fra ulike perioder med bebyggelsen langs Tollbugata (fra nr 42 til nr 70/73) samt Gyldenløves plass som en sammenhengende struktur fra den tidlige langgatestrukturen (1). Sammen med kvartalet vest for kirken mellom Knoffs gate, Mallinggata, Tordenskiolds gate og Bjørnstjerne Bjørnsons gate (2) utgjør dette Drammens og Strømsøs Gamleby. Bebyggelsesstruktur og gatenett som ble tilført på slutten av 1800-tallet langs sørsiden av Tordenskiolds gate (3) og i kvartalet vest for kirken (med de tidligere gangene og 1700-tallsbebyggelse integrert) føyer seg til denne strukturen og utgjør en delvis sammenhengende 1800-tallsstruktur. Etterkrigsbebyggelsen i Stiblots gate/Lærums gate (4) utgjør siste utviklingstrinn i det som til sammen danner et lesbart bybilde med stor tidsdybde.

Området har betydelige kulturhistoriske verdier som bør danne rammer for videre utvikling, men har fortettpotensial som både kan bidra til å styrke sammenhengen i Tollbugata og styrke Gyldenløves plass som byrom. For ny bebyggelse langs Tollbugata anbefales at den eksisterende bebyggelsen angir utnyttelse med hensyn til volum og høyder. En eventuell utfylling av 1800-tallsstrukturen langs Tordenskiolds gate anbefales gjort med vekt på at fasadene mot Tordenskiolds gate framstår i samme skala med tanke på tomtebredde og at lesbarheten av tomtestrukturen blir opprettholdt.

Fra Strømsø torg til Strømsø kirke

Området rundt Strømsø Torg karakteriseres i sentrumsplanen som et produkt av kryssende planer og intensjoner og som et lite homogent område med

hensyn til bebyggelsesstruktur. Enkelbygg fra ulike byggeperioder står side om side og utgjør i liten grad sammenhengende kulturmiljøer. Dette gjelder i stor grad hele området som strekker seg fra Strømsø Torg til kirken og Tollbugata 42 der 'Gamlebyen' begynner. Kulturhistorisk utgjør den fragmenterte og sammensatte byen noe av Strømsøs kvalitet med tanke på at så mange lag av byhistorien er synlige ved siden av hverandre, men samtidig en utfordring når det gjelder prioritering av hvilke kulturhistoriske verdier som vektlegges i en videre utvikling av bydelen.

Som hjelpemiddel i å foreta en slik prioritering kan den romlige inndelingen som er gjort i DIVE-matrisen samt vektleggingen av Gater, Områder og Byrom som fokusområder for byreparasjon bidra til å synliggjøre hvilke grep som er nødvendig på områdenivå og

byggningsnivå for å oppnå den ønskede byreparasjonen på Strømsø. Dersom det viktigste er å styrke Tollbugata som framtidig hovedgate vil prioriteringer som bidrar til dette også kunne styrke gatas historiske forankring. Enkelbygg kan i slike sammenhenger være mindre viktige enn at det gis rom for utbygging som styrker hovedgatefunksjonen selv om bygningen kan ha kulturhistorisk verdi som enkeltobjekt.

Innenfor dette området finnes også kvartaler som utgjør mer sammenhengende kulturmiljøer, så som 1800-tallskvartalet mellom Webergs gate, Blichs gate, Schultz gate og Tollbugata, som bør utvikles med større varsomhet enn resten av dette området.

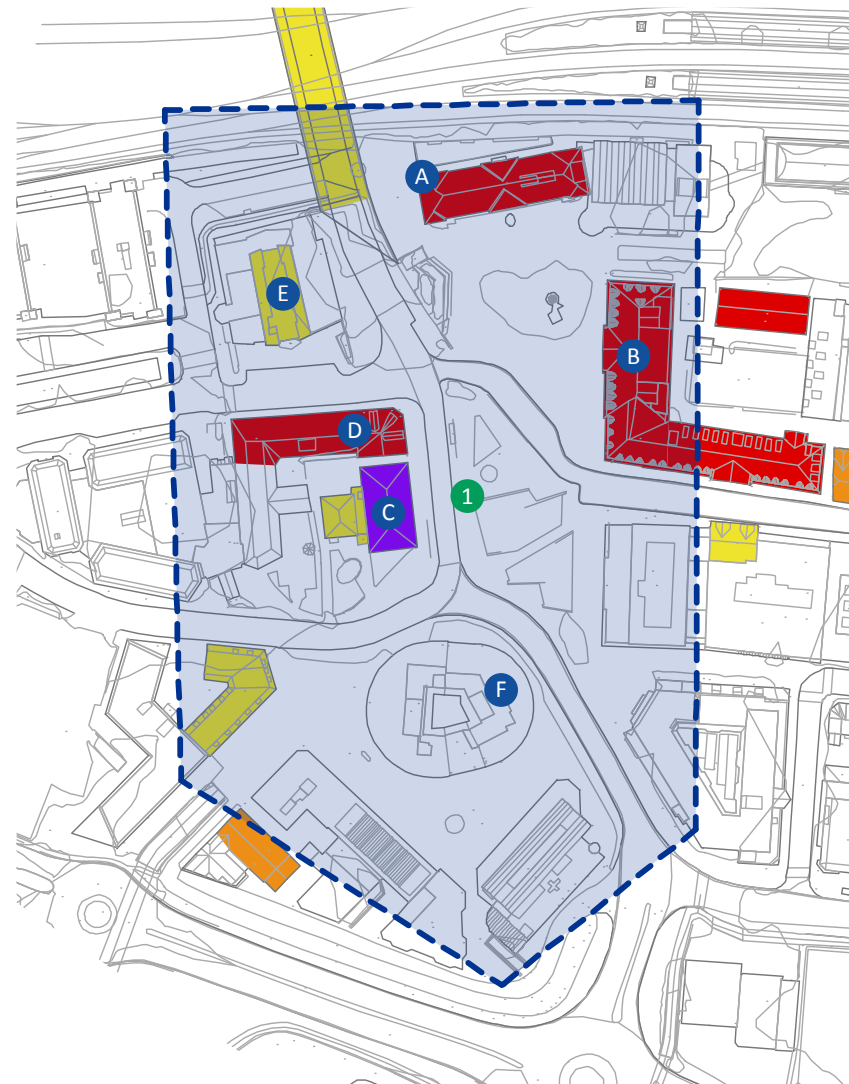
Bygninger vurdert med kulturhistorisk verdi på Strømsø
(Sentrumsplan 2006)

- A** Jernbanestasjonen
 - B** Latinskolen (med tilbygg)
 - C** Norges Bank
 - D** Hotellet
 - E** Skogerbygget
 - F** Globusgården
- Fredede bygninger
 - Svært høy bevaringsverdi - klasse A
 - Høy bevaringsverdi - klasse B
 - Middels verdi - klasse C

BYROM

I gjeldende sentrumsplan er den største utfordringen for utvikling av gode byrom og grøntstruktur vurdert å være hvordan nye grøntområder kan opparbeides og sikres. Grøntstruktur er ikke særskilt vurdert i analysen, men for enkelte områder som tidligere har vært sentrale byrom (eks Gyldenløves plass) finnes et betydelig potensial for å utnytte byrommets historiske posisjon som utgangspunkt og inspirasjon til å styrke både grøntstrukturen og bymiljøet som helhet. Grøntområdene tilknyttet Strømsø skole og Strømsø kirke kan også ses som muligheter for å synliggjøre historiske kvaliteter og på samme tid gi bydelen kvaliteter som grøntarealer og byrom i større grad enn det som utnyttes i dag.

Strømsøs torg og plasser er i varierende grad omgitt av kulturhistoriske verdier og vil i ulik grad kunne utnytte dette som en mulig ressurs og inspirasjon for videre utvikling/fortetting. Sentrumsplanen og fortettingsstudien som ble gjort i forlengelsen av vinnerforslaget i Future Built (Alliance arkitekter/Norconsult 2011) belyser noe av dette gjennom hvordan byrom vurderes som nye eller hvorvidt de oppfattes som reparasjon av eksisterende. I analysen er Strømsø torg, Bølgeplassen og Gyldenløves plass vurdert som bydelens sentrale byrom i tråd med sentrumsplanen.



1 Strømsø Torg

Strømsø torg

Strømsø Torg ble i sentrumsplanen vurdert som et nytt torg med bakgrunn i at det kun var et torg i navnet og ikke i funksjon. Torget er siden den gang oppgradert ved at biltrafikken er fjernet og at bevegelsesmønster og aktivitet på torget dermed er endret. Torget omgis og møbleres i dag av bygninger/anlegg fra ulike epoker i Strømsøs byhistorie med byggingen av bybrua i 1811 (den opprinnelige) jernbaneetableringen i 1868/72 og Per Pihls plan fra 60-tallet som de mest markante for utviklingen av torgets karakter. Eksisterende bebyggelsesstruktur er slik sett fragmentert og lite helhetlig, og torget framstår som robust med tanke på hvilken karakter som ønskes vektlagt videre der bygningene kan gis en ulik rolle i forhold til hvilken programmering som velges. Den verneverdige bebyggelsen tilknyttet torget representerer både

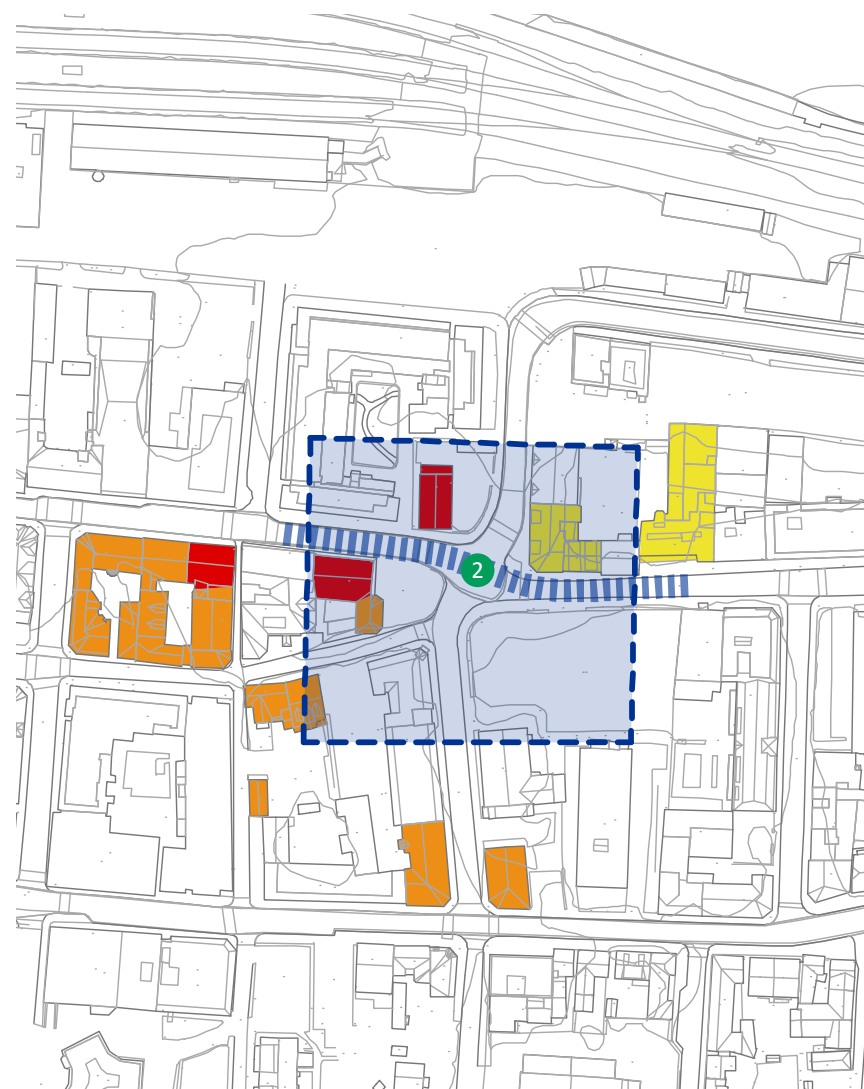


arkitektonisk verdi og sentrale byutviklingsgrep fra ulike perioder på Strømsø. Norges Banks bygg (C) er fredet, mens Jernbanestasjonen (A), Latinskolen med tilbygg (B) og hotellet (D) er gitt svært høy verdi i gjeldende registreringen. Skogerbygget (E) er vurdert å ha middels verdi, og dette bygget bør ses i sammenheng med Globusgården (F) som representanter for de nye byplangrepene som ble innført på 60-tallet med mobilitet på bakkeplan og punkthuset som en markering av brohodet på Strømsøsiden. Verneverdien knyttet til disse to byggene er knyttet til at denne fortellingen ivaretas og at Skogerbygget framstår som et tårn mens Globusgårdens ovale skiveform og henvendelse på bakkeplan opprettholdes. Skistadbygget kan ses i forlengelsen av dette og sammen med Globusgården

og Skogerbygget danne et representativt bybilde med røtter i Per Pihls 60-tallsplaner. Utnyttelse av fortetningspotensial vest og sør for torget kan i tillegg bidra til å styrke/befeste torget som Strømsøs sentrale byrom uten at dette går på bekostning av kulturhistoriske kvaliteter knyttet til enkeltbygg.

Bygninger vurdert med kulturhistorisk verdi på Strømsø
(Sentrumsplan 2006)

- Fredede bygninger
- Svært høy bevaringsverdi - klasse A
- Høy bevaringsverdi - klasse B
- Middels verdi - klasse C



2 Bølgeplassen



Bølgeplassen

Bølgeplassen i krysset mellom Tollbugata, Schultz gate og Langes gate er et historisk møtepunkt mellom Fremgaten (Tollbugata) og Mellemgaten (Schultz gate) som ble etablert allerede på 1600-tallet. Rundt 1900 blir plassen et gatekryss ved etableringen av Langes gate som en del av tverrgatestrukturen. På 1930-tallet flyttes/kuttes deler av Duegården i Tollbugata 19 for å gi plass til et bredere gateløp. Tollbugata 19 og 16b har begge 1600-tallsopprinnelse og utgjør historiske spor i dette området der det ellers er lite igjen av det tidligste Strømsø, men er kraftig ombygget i flere omganger. Hjørnebygget i Tollbugata 21 (oppført ca 1910) representerer utbyggingen etter rutenettstrukturen som ble etablert fra 1870 og utover. Bygningenes kulturhistoriske verdi vurderes i mindre grad å ha betydning for hvordan plassdannelsen kan

styrkes og området videreutvikles. Oppfattelsen av Tollbugata som sammenhengende er sentralt for den historiske lesbarheten av området.

Bygninger vurdert med kulturhistorisk verdi på Strømsø
(Sentrumsplan 2006)

- Fredede bygninger
- Svært høy bevaringsverdi - klasse A
- Høy bevaringsverdi - klasse B
- Middels verdi - klasse C



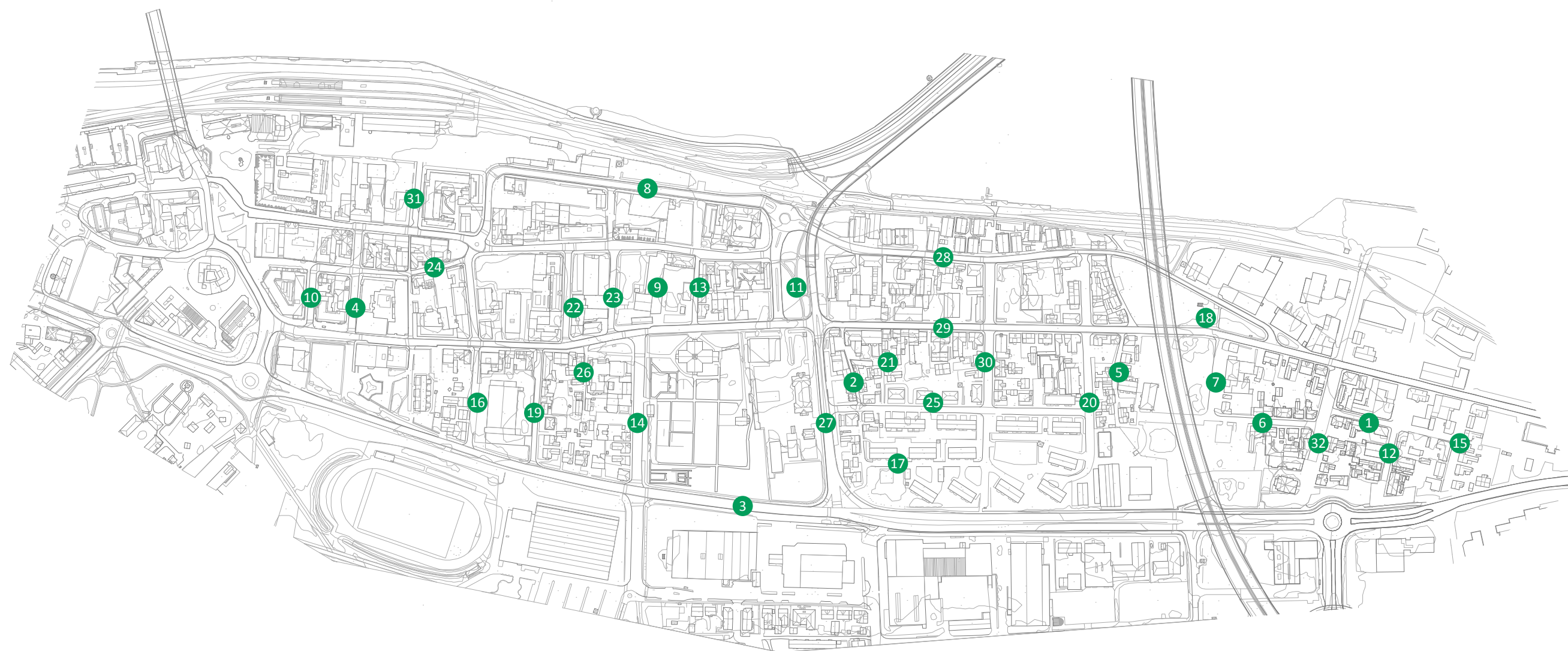
3 Gyldenløves plass



Gyldenløves plass

Gyldenløves plass har historisk posisjon som Strømsø mest sentrale byrom og har fungert både som torg og park før Strømsø Torg overtok posisjonen fra 1811 og utover og parkarealet delvis ble nedbygget i forbindelse med bygging av Strømsøbrua i 1968. Dette gir Gyldenløves plass et potensial til å utnytte den historiske rammen som ressurs og mulighet for hvordan byrommet kan utnyttes videre. Bebyggelsen langs Tollbugatas sørside utgjør allerede en slik forbindelse, men er atskilt av Strømsøbruas rampe ned på plassen. Eventuell fortetting og ny bebyggelse kan bidra til å styrke plassdannelsen og samtidig styrke langgatenes forbindelse over Gyldenløves plass. Hjørnetomtene i Tordenskiolds gate (nr 75 og 77) har ikke vært en del av den tidlige bebyggelsesstrukturen, men utgjør et betydelig potensial for nye tiltak som

kan styrke byrommet og tverrforbindelsen både med og uten Strømsøbrua. Ny bebyggelse på arealene nord for Strømsø skole, som var bebygget fram til 1960-tallet, kan også bidra til å styrke plassdannelsen og sammenhengen i Tordenskiolds gate.



VEDLEGG:

GATER OG PLAGSER PÅ STRØMSØ

- 1 Arbos gate – Gate opprinnelig navngitt i 1866 etter skipsreder og trelasthandler Johannes Arbo (1729-1799), men gaten ble sløyfet etter bybrannen i 1870 og navnet gitt til dagens gate i 1892.
- 2 Austadgangen – navngitt 1984 som delen av Austadgaten nord for Bjørnstjerne Bjørnsons gate.
- 3 Bjørnstjerne Bjørnsons gate – Regulert i 1923, men ferdigstilt mellom Konnerudgata og Rundtom først i 1977. Tidligere etablert som jernbanetrasé langs den tidligere Storgraven som var en kanal som skilte Strømsøya fra fastlandet og som også var byggen i 1811.
- 4 Blichs gate – Navngitt i 1892 etter lege Thomas L.C.F. Blich (1810-1879)
- 5 Bromannsgangen – (eg Braunmannsgangen) etter sagbrukseier og industrigründer Christian Braunmann (-1771). Tidl Smedestrædet.
- 6 Christian Bloms gate – Navngitt 1866 etter skipsreder, kaptein og komponist Christian Blom. Slettet av kartet i 1978 ifm motorveibroen, men gjenoppsto i 1984 som søndre del av Stibolts gate.
- 7 Colletts gate – Navngitt i 1866 etter Collettgården og skipsreder Christian Collett (1807-78) som også stiftet Drammens dramatiske Forening i 1840-årene. Collettgården (tidligere Arbo-gården) lå der Colletts gate møter Mads Wiels plass.
- 8 Doktor Hansteins gate – Opparbeidet på fyllinga i Webergpollen eller "Deciliteren" og navngitt i 1955 etter lege Samuel F. Hanstein som bodde i Hansteingården i Tollbugata 18.
- 9 Dr.Gundersens plass – Navngitt i 1978 etter lege Ernst Gundersen (1891-1967)
- 10 Eliesons gate – Navngitt i 1898 etter ordfører John C. P. Elieson (1810-1876). Tidl Tamburgangen
- 11 Gyldenløves plass – Navngitt i 1866 etter Norges stattholder Ulrik Fredrik Gyldenløve (1638-1704). Tidl Strømsø torv og på folkemunne Lærumtorvet.
- 12 Hans Kiærs gate – Navngitt 1898 etter kjøpmann, skipsreder, sagbrukseier og stortingsmann Hans A Kiær (1795-1869). Tidl Tollbodgaden (jf kart 1870).
- 13 Hesselbergs gate – Navngitt 1898 etter prest PN Hesselberg (1725-1804). Hovedatkomst fra kirkebryggen til kirken og het tidligere Kirkestredet, Kirkegangen.
- 14 Knoffs gate – Navngitt i 1898 etter generaltollforvalter og handelsmann Daniel Knoff (1614-1687)
- 15 Lilleøygata – oppkalt etter Lilleøen
- 16 Langes gate – «Den nye Gade ved Hansteingaarden» fikk i 1892 sitt navn etter kjøpmann, rittmester og stortingsmann Jens Lange (1797-1872), hvis tomter og sjøboder (Sjøberg & Co.) lå rett nedenfor nåværende Langes gate
- 17 Lærums gate – Fikk sitt navn i 1940 etter forretningsmann John Lærum (1799 - 1867)
- 18 Mads Wiels plass – Navngitt 1898 etter skipsreder og kjøpmann Mads L Wiel (1782-1840) som innvandret fra Danmark på 1660-tallet og var svigerfar til Peter Arbo.
- 19 Mallinggate – Navngitt 1866 etter skipsreder og kjøpmann Hans Malling (1748-1816). Tidl Lindvævergaden, Kierulfstrædet og Bækkegaten.
- 20 Neumanns gate – Regulert 1870 og navngitt i 1892 etter biskop Jacob Neumann (1772-1848) født på Strømsø. Neumanngården i nåværende form oppført i 1830-årene. Neumann-familien eide i perioder Fossesholm og Hassel jernverk.
- 21 Pistolgangen – Navnet kan ha oppstått på folkemunne fordi gaten er smal som et pistolløp eller henspeile på en glemt pistolduell. Tidligere Murrstergaden (1765) og Pistolstrædet.
- 22 Rektor Olsens gate – Navngitt 1892 etter ordfører og rektor Fredrik M. Olsen (1814-1863)
- 23 Ryddinggangen – Navngitt som en misforståelse i 1866 etter kjøpmann Chr Bendix Røtting, men aldri rettet opp.
- 24 Schultz gate – Navngitt 1898 etter tobakksfabrikant Johann Fr Schultz (1803-1864) som grunnla tobakksfabrikken i Schultz gate 38 i 1834. Tidl Mellemgaden/Lille Baggade.
- 25 Stibolts gate – Navngitt 1892 etter kjøpmann og skipsreder P.E. Stibolt (1780-1876).
- 26 Svangsgangen – Svangs-strædet fram til 1866. Ventelig tilknytning til Lier-kjøpmannen Svang.
- 27 Telthusgata – Navnsatt 1926 og går over den gamle Telthusløkken oppkalt etter Telthuset oppført som treningssted på begynnelsen av 1800-tallet.
- 28 Tollbugata – Strømsø Storgate, Fremgaden, Tollbugata fra 1898. Kjøpmannsgårder og offentlige bygninger og byens fornemste strøk på slutten av 1700-tallet. Håndverker- og arbeiderboliger i stredene/tverrgatene og i Baggaden.
- 29 Tordenskiolds gate – Baggaden, Øverste del kalt "Gåserompa". Navn etter sjøhelten PW Tordenskiold (1690-1720).
- 30 Treschows gate – Oppkalt etter filosofiprofessor og politiker Niels Treschow (1751-1833) sønn av Peter Treschow som var kjøpmann på Strømsø og bodde i Treschowgården på hjørnet mot Tollbugata (revet 1974). Fattigskolegaten 1765-1850, Tidl Lindvæverstædet og senere Bangegangen/Banegangen fra 1850. Treschows gang fra 1866. Senere Treschows gate.
- 31 Webergs gate – Tidl Kandestøberstrædet mellom Tordenskiolds gate og Schultz gate og Krogenstædet mellom Tordenskiolds gate og Tangensporet. Navngitt 1898 etter trelasthandler Halvor Weberg
- 32 Aabys gate – Navngitt 1866 etter skipsreder Peter Aaby. Tidl Aabygangen og Accise-strædet.

KILDER/LITTERATUR

Berg, Sveinung Krokann, Sognnæs, Johanne og Swensen, Grete (2010) *Strømsø – sentrumsutvikling med kulturminner som ressurs*, NIKU Rapport 254/2010

Borgen, Per Otto (2004) *Drammen byleksikon*

Borgen, Per Otto og Heieren, Reidar (2011) *Made in Drammen - Industrihistorie fra en østlandsby*, Drammen Rotary klubb

Brøgger, Benedicte (2007) *Det bare hendte – arbeidsinnvandring til Drammen*, i *Integreringskart 2007: arbeidsinnvandring – en kunnskapsstatus*, IMDI rapport 9/2007:19-28, Oslo

Eliassen, Finn-Einar (1997) *Norske byer 1500-1800 – identifikasjon, avgrensning, funksjoner*, Heimen, Oslo

Helle, Knut, Eliassen, Finn-Einar, Myhre, Jan Eivind og Stugu, Ola Svein (2006) *Norsk byhistorie – urbanisering gjennom 1300 år*, Pax, Oslo

Knutsen, Tor Adler og Sellæg, Jo (1993) *Drammen – der folk møtes*, Brakar AS, Drammen

Pedersen, Tord red. (1911) *Drammen 1811-1911*, Drammen

Riksantikvaren (2009) *Kulturhistorisk stedsanalyse – en veileder i bruk av DIVE*, Oslo

Sellæg, Jo (1993) *Hus i sentrum – bevaring av kulturminner i Drammen sentrum*, Drammen

Sellæg, Jo (1996) *Hus for folk flest – Sosial boligbygging i Drammen*, Drammen boligbyggelag 1946-1996, DBBL

Sellæg, Jo. (1996) *Tollbugata- fra Strømsø kirke til Bromannsgangen*, Rundt om Drammen 1/1996

Sellæg, Jo. red (2010) *Drammen – by i utvikling gjennom 400 år*, Brakar AS, Drammen

Dokumenter/planer for Strømsø og Drammen:

Generalplan for Drammen 1966-1990, Drammen kommune

En by å leve i, Idékonkurranse om utvikling av Strømsø sentrum i Drammen, september 2009

Mål strategier og virkemidler for Strømsø bydel, januar 2009

Look to Strømsø, vinnerforslag idékonkurranse, Norconsult/Alliance Architects

Fortettingsstudier Strømsø, Norconsult/Alliance Arkitekter 7.11.2011

Kommunedelplan Drammen sentrum/Sentrumsplanen, Drammen kommune 2006

Oppfølging av kulturminnearbeidet i Drammen sentrum, strateginotat Insam 2007)