



MODERNISERING AV
VESTFOLDBANEN
KONSEKVENSER FOR
KULTURMINNENE

DELRAPPORT FOR

LARVIK BY

FYLKESKULTURSJEFEN I VESTFOLD
FOR
NSB BANE REGION SØR
JANUAR 1995

FASE 2

SKINNER OG MINNER

Jernbaner
Bibliotek

FORELØPIG UTGAVE

Bind 6, 1. av.

q625.11:351.853 NSB

Vestfoldbanen

13tu 00027

Forord foreløpig utgave

Dette er foreløpig utgave av Kulturminneprosjekt Vestfoldbanens rapport om modernisering av Vestfoldbanen gjennom Larvik by

Rapporten legges fram til gjennomgang og korreksjoner for prosjektets styringsgruppe og andre interesserte.

Rapporten bygger i hovedsak på tegningsmateriale fra SCCB Bruer, datert 25.3.1994

Rapporten avviker i sin oppbygging noe fra tidligere rapporter prosjektet har levert. Det redegjøres for dette under innledningens avsnitt om rapportens oppbygging.

Denne foreløpige rapporten har relativt få illustrasjoner i form av foto og tegninger, men en del eldre kartmateriale er tatt med der det har vært nødvendig for forståelsen.

Rapporten tar for seg strekningen fra Lågen fram til Farriseidet med særlig vekt på området rundt stasjonen og de mest sentrale delene av byen.

Rapporten er et ledd i den konsekvensutredning NSB som tiltakshaver gjennomfører etter plan og bygningsloven for moderniseringen av Vestfoldbanen. Rapporten er én av en serie delrapporter som utgjør Kulturminneprosjekt Vestfoldbanen fase 2. Fase 1 ble avsluttet med rapporten SKINNER OG MINNER revidert utgave som gir en samlet framstilling av kulturminnekonsekvensene for hele traséen fra Drammen til Skien.

Kulturminneprosjekt Vestfoldbanen er organisert av Vestfold Fylkeskommune Kulturetaten på oppdrag av NSB Baneregion Sør. Vestfold Fylkeskommune har valgt Roslands Arkitektkontor AS til å gjennomføre prosjektet, men har også selv bidratt med personale inn i prosjektet.

Rapporten har tre målsettinger:

- 1. Den skal gi en oversikt over kulturminnemiljøene de ulike traséene passerer og redegjøre for konfliktene anlegget skaper innen kulturminnetemaet og evt. foreslå avbøtende tiltak.*
- 2. Den skal videre presentere en sammenliknende vurdering av parallelle lenker slik at det totale konfliktbildet ved valg av en trasé kan klargjøres.*
- 3. I tillegg presenterer rapporten resultatene av en del av de arkeologiske undersøkelsene utbygger er pålagt å gjennomføre forut for reguleringsvedtak etter Kulturminneloven.*

Prosjektarbeidet ble påbegynt i mars 1991 og registreringer av evt. objekter, lokaliteter og områder har pågått fram til oktober 1994. Arbeidet med selve rapporten er gjennomført september-desember 1994.

*Roslands Arkitektkontor a.s.
06.01.95*

Innholdsfortegnelse

INNLEDNING

<i>Forord</i>	1
<i>Innholdsfortegnelse</i>	3
<i>Rapportens oppbygging</i>	5

KULTURMILJØ 0709-03 LARVIK BY	7
OVERSIKTSDATA	7

GENERELL HISTORIE	11
--------------------------	----

<i>Middelalderen fram til 1530</i>	11
<i>Adelsveldet 1539-1670</i>	13
<i>Grevskapstida 1671-1805</i>	17
<i>Perioden 1805-1880</i>	19
<i>Perioden 1880-1914</i>	22
<i>Perioden 1914-1945</i>	24
<i>Perioden 1945-1995</i>	26

BESKRIVELSE AV STEDER I BYEN	29
-------------------------------------	----

STORGATA	31
<i>Den østlige delen av Storgata - i dag Kirkestredet</i>	38
<i>Skottebrygga</i>	39
<i>De enkelte eiendommene i Storgata</i>	40

HERREGÅRDSOMRÅDET	47
<i>Herregården</i>	47
<i>Herregårdshagen</i>	50
<i>Kirken og Hospitalet</i>	54

JERNBANESTASJONEN OG UTSIKKERBRYGGENE	55
<i>Jernbanen</i>	55
<i>Utstikkerbryggene</i>	57
<i>Tollkammeret</i>	59

LILLEELVA	60
<i>Kildene under Bøkkerfjellet</i>	63

FRITSØBEDRIFTENE VED FARRISELVA	65
<i>Fritsø Jernverk</i>	65
<i>Sagbruka og treforedlingsindustrien</i>	69

bygningsmiljø. Dette gjelder også bydelen Langestrand. Området fra Herregården til Tollerodden er båndlagt på tilsvarende måte.

fredete enkeltbygninger

Flere enkeltbygninger i Larvik er fredet som kulturminne. Dette gjelder Herregården og Hospitalet, samt Larvik Sjøfartsmuseums bygning som har vært fredet siden 1920-tallet.

Også hovedbygningene på de tidligere gårdsbruka Yttersø ute ved Lågen, og Unnersbu ved Elveveien samt et bolighus på Langestrand er fredet som kulturminne.

Storgata 22 har ble foreslått fredet av Riksantikvaren for få år siden, men saken ble stoppet av kommunen. Stasjonsbygningen på Larvik stasjon er foreslått fredet.

mange fredningsverdige bygninger

Det er grunn til å framheve at det finnes en rekke fredningsverdige bygninger i Larvik. Sammenhengen mellom fredning og bevaringsverdi kan slik sett synes noe tilfeldig, noe som henger sammen med at de fleste fredningene er foretatt for lenge siden, på 1920-tallet.

NATURGRUNNLAG OG AREALBRUK

ulike landskapstyper møtes

I Larvik møtes flere av Vestfolds karakteristiske naturelementer. Ulike landskapstyper støter sammen i nær tilknytning til byen.

Raets høydedrag avgrenser byen og bøkeskogen på toppen danner bryn når byen betraktes sørfra og fra fjorden. Farris - fylkets største innsjø har utløp til Larviksfjorden gjennom Farriselva. Elva ligger i en dyp dal, skåret ned i Raets grusmasser. Fra byen har man visuell kontakt med havhorisonten og skjærgårdslandskapet sørover i Brunlanes. Øst for byen munner Lågen, Vestfolds eneste større vassdrag ut i Larviksfjorden. Vest-sida av Lågens utløp i Larviksfjorden er ei flat elveslette.

Lågen-området

Landskapet ved Lågen er et utpreget slettelandskap, framkommet ved elvas avsetninger. Det er et sammensatt område i byens utkantsone hvor industri- og næringsarealer veksler med boligområder, idrettsanlegg og kirkegård, samt lagertomter for trelast o.a.

Torstrand

Torstrand ligger på sandmoen ut mot Larviksfjorden, og var opprinnelig kledd med furuskog som det i dag bare er bevart rester av ved Unnersbu gravlund. Enkelte markerte larvikittknauser stikker opp i 15-20 m høyde. Boligområdene dominerer, men det er noen større industribedrifter, både på stranda og langs jernbanen ut mot Lågen. Det er også store industriområder på Revet, sørvest for Torstrand. Rundt Torstrand torg finnes enkelte forretninger og andre sentrumsfunksjoner.

Herregårdsområdet

Et svakt høydedrag strekker seg nord - sør fra fjellknausene bak Herregården, over Herregårdssletta og ut til kirken og Tollerodden som utgjør ei halvøy. Dette høydedraget skiller «Byen» fra Torstrand. En rekke knauser stikker opp i 13-19 m høyde, og mellom disse går det inn små viker. Offentlige bygninger dominerer dette området, med sammenhengende parkområder, noe villabebyggelse og nye boliggårder.

Sentrum

Larviks sentrum ligger på en bratt morenebakke opp mot Bøkeskogen i nordvest og heller ned mot bukta og Farriselva i sør-sørvest. Sentrumsfunksjonene er i dag konsentrert i kvartalene rundt Torget, Nansetgata,

Prinsegata og delvis Storgata, mens kvartalene utenfor hovedsaklig er boligområder.

Farriselva

Innsjøen Farris har sitt utløp i Larviksfjorden gjennom Farriselva. Dalsidene er bratte og kledd med edelløvkog med stort innslag av bok. Nede ved utløpet har elva lagt opp flate sandbanker. Industrien langs Farriselva er i dag konsentrert nede på flatene på Sanden og på Langestrandssida, og oppe ved Farris eidet og på Bergeløkka på sørsida av Farrisvannet.

Langestrand

Langestrand ligger i en sørøstlig skråning ned mot Farriselva og Larviksfjorden. Det store raet danner en markert rygg i vest, i fortsettelsen av høydedraget oppe i Bøkeskogen. Langestrand har i dag preg av å være et boligområde, med få andre funksjoner.

Generell historie

Middelalderen fram til 1530

Fresjegodset

I Rødeboka fra rundt 1400 listes det opp i alt tolv gårder som var eid av Olavsklosteret i Tønsberg. De fleste lå innenfor det som i dag er Larviks byområde. Olavsklosteret eide både disse og en rekke gårder i det sørlige Hedrum, men inntil 1390-tallet hadde godset tilhørt den mektige Otte Rømer (Wasberg 1980 s. 8). Noen tiår seinere betegnes denne samlingen av gårder som *Fræsje gotz* - Fresjegodset. Gården Fresje må ha stått sentralt i denne godssamlingen alt på midten av 1400-tallet. Det er uklart hvorfor, for gården Nanset var noe større enn Fresje. En annen viktig del av komplekset var utvilsomt *Nannar aanæ allæ med fiski ok kuærnum* - Nannarå er det gamle navnet på Farriselva. Her hadde altså Olavsklosteret kverner og fiskerettigheter. Fiskerettighetene var høyt skattet i middelalderen - bokstavelig talt, bl.a. fordi fisk var viktig fastemat.

navnet Fresje

I dansketida ble gårdsnavnet som det i dag er naturlig å stave «Fresje» skrevet Ffreße, Fritsøe o.l. I Rødeboka er navnet skrevet i *Flæsiom*, dativ flertall av *fles*, som i følge Rygh betyr skjær. Gårdsnavnet Flesjar må sikte til bergknatter som stikker opp av jordmark. Skriveformen har i dag fortrent den gamle uttaleformen, men Norske Gaardnavne oppgir uttaleformen *fræ'sse*. Tradisjonelt brukes formen Fresje om setegården og godset, Fritsø når det er snakk om bedriftene i Farriselva, og Fritzøe i forbindelse med firmaet Treschow-Fritzøe.

jordegodsenes opprinnelse

Det har vært framsatt hypoteser om at Fresje-godset og tilsvarende gods-samlinger i egnen, bl.a. rundt gården Brunla, kan ha opprinnelse helt tilbake i forhistorisk tid. De har vært satt i sammenheng med høvding- og kongemakt i søndre Vestfold, bl.a. Ynglingeætta (Wasberg 1970, s 24).

Utskiping av tømmer

I Europa fantes alt i middelalderen et marked for norsk trelast. Hanseatene var lite involvert, de hadde trelast nok i sine Østersjøprovinser, og handlet hovedsaklig med fisk og korn i Norge. Men selv om kildegrunnlaget er spinkelt, er det grunn til å tro at det ble utskipt tømmer også fra Larviks-distriktet, bl.a. til England (Wasberg 1980 s. 6 ff).

kystnære skoger ?

Det var i første rekke den kystnære skogene som ble utnyttet. I Larvik har man et eksempel i furuskogen på Torstrandmoen. Den er i dag bare bevart rundt krematoriet, men før utbyggingen på Torstrand sto furuskogen tett over slettene.

Det antas vanligvis at det ikke var nødvendig å gå langt inn i landet for å finne tømmer. Innsjøen Farris kan likevel tidlig ha spilt en rolle som transportåre for tømmer fra innlandet. Gårdene rundt innsjøen hadde i middelalderen påfallende høyere landskyld enn det dyrkbare arealet skulle tilsa, også om man tar hensyn til at Farrisvannet er demmet opp. Gunnar Christie Wasberg mener at dette skyldes at skogene her har hatt økonomisk verdi.

Man går vanligvis utfra at det ikke fantes noen sentralisert omsetning - handelen foregikk direkte mellom norske bønder og utenlandske skipper.

Den fant sted der det var mulig å legge til for å laste, og i middelalderen var det derfor mange små uthavner. Wasberg hevder at godssamlingene i Larviks-området må ses i sammenheng med tømmerutskipping i middelalderen. Det er vanskelig å forklare den sterke maktstillingen Manvik-Brunla-adelen hadde ut fra jordegodskonsentrasjonen alene. I så fall kan det ha vært en viss sentralisering av omsetningen også ved utløpet av de større vassdraga.

stedsnavn

Stedsnavna gir visse holdepunkter for tidlig tømmerutskipping. Den nå forsvunne gården Dragnes lå i det området Herregården ligger i dag. Førsteleddet *drag* sikter kanskje til tømmerdrag, men det kan også tolkes som et nes man drar båtene i ly av, og en slik tolkning er ikke urimelig. Det *neset* navnet sikter til er utvilsomt dagens Tollerodden.

Adelsveldet 1539-1670

Marked for trelast

Ved overgangen til nyere tid førte kriger og større bybranner ute i Europa til økt etterspørsel etter trelast. Samtidig var skogene på kontinentet så uthogd at det ble nødvendig og lønnsomt å søke nordover etter trevirke. Hollenderne avløste Hansaen som ledende i sjøfarten på 1500-tallet, og det var i første rekke hollendere som søkte seg opp langs Norskekysten.

«Jernskjeggene»

Ved reformasjonen beslagla kongen en stor del av jordegodset som hadde vært i kirkens eie. Ved et makeskifte med kronen ble den danske adelsmannen *Iver Jenssøn* eier av Fresje-godset. Herr Iver utvidet eiendoms-komplekset ved å kjøpe opp mer jordegods fra 1540-tallet og framover, bl.a. hovedgården Brunla. Iver Jenssøn og sønnen Peder Iverssøn omtales i litteraturen under navnet *Jernskjegg*, men de brukte det ikke selv.

Nils Lange - jordegodseier og lensherre

Etter at adelsmannen *Gunde Lange* overtok godset i 1623 ble enda mer jordegods lagt til, slik at han eide $\frac{1}{3}$ av all jord i Brunla len. Sønnen *Nils Lange* ble lensherre i Brunla len. Lenet omfattet Brunlanes, Hedrum, Tjølling, Sandeherrred, Tjøme og deler av Kodal foruten Numedal. Dermed ble det knyttet en historisk viktig forbindelse mellom eiendomsbesittelse og offentlig myndighet.

impulser sørfra

Adelen engasjerte seg sterkt i trelastnæringa. Jernskjeggene innledet en ny æra i det sørlige Vestfold. Med seg bragte de kunnskapen om oppgangssaga og sikkert også om markedet for trelast ute i Europa. Allerede i 1539 var sagbruket i Farriselva i drift, og det ble bygd anlegg for å demme opp Farrisvannet.

naturforhold virker konstituerende

Innerst i Larviksfjorden lå de naturlige betingelsene vel til rette for denne førindustrielle industrialiseringen. To betydelige vassdrag munner ut her. Lågen hadde forbindelse langt innover til Vestfold og Buskerud. Farriselva hadde et fall som kunne utnyttes som kraftkilde. Begge vassdragene ga mulighet for transport av tømmer fra innlandet. Dette ble det behov for etter hvert som de kystnære skogen ble hogd ut. I Fritsøbedriften forentes de mulighetene som var gitt fra naturens side med de markedene som åpnet seg sørover og vestover.

jernverk på Fritsø

Iver Jenssøn var *hovedsmann* for kongens bergverk i Norge. Trolig ble jernverksdriften startet i «Jernskjeggene» tid, i hvert fall fantes det ei jernhytte på Fritsø i 1623. Men det var først i Nils Langes tid at jernverket fikk noen betydning.

Setegården Fresje

Biskop Jens Nilssøn besøkte Fresje flere ganger, og i beretningen fra visitasreisen i 1593 gir han en god beskrivelse av hovedbygningen: «Den store ny sall, som folckit vare til giest udj, vare megit stor» - og biskopen var tydelig imponert over interiøret. Det tyder på at det var en trebygning i to etasjer han beskrev - salen var panelt og malt innvendig og ble brukt både til og festligheter og kirkelige handlinger. Fresje skal i Jernskjeggene tid ha vært et sentrum for motreformasjonen i Norge (Wasberg 1980, s 307). Det var trolig andre kulturelle impulser fra det lærde miljøet rundt Fresje som fikk større betydning, slik som praktisk kunnskap om vannsaga.

Bebyggelsen ble ødelagt av et stort ras i 1653, trolig utløst da en demning ved Farriseidet brast og forårsaket flom i elva. Ulykken er beskrevet først noen tiår seinere. To «mektige steinhus» skal ha rast ut, «dessuten bakken

og de skjønnne gårder og hus, og også prestegården samt blokkhuset og halve kirkegården.» Kirkegården og prestegården skal ha ligget på vestsida, altså på Langestrand (Krohn-Holm 1978, s. 96).

Fresje har i lokalhistorisk litteratur vært omtalt som «Fresjeborgen». Det er ingen grunn til å tro at gården var noe befestet anlegg, selv om det nevnes et blokkhus. Men det var en adelig setegård, og betegnelsen «slottslignende anlegg» er det kanskje bedre dekning for. At det var velstående folk som bodde her har, som beskrivelsene viser, avspeilt seg i bebyggelsen. Dersom det var steinhus på Fresje, representerte det en eksklusiv type bebyggelse.

hvor lå Fresje?

Det hersker ulike oppfatninger om hvor Fresje kan ha ligget. Navnet tyder på at gården i hvert fall opprinnelig lå på *Bergeløkka*. Bergeløkka har navn etter bergknattene som stikker opp av jordmarka der - og refererer dermed til det samme naturelementet som navnet Flesjar eller Fresjar.

Adelssetet kan ha ligget ved Trudvang rett opp for Hammerdalen, synlig fra fjorden. Andre anser den såkalte *Jomfruhalvøya* ved Kilen i Farris som en mer sannsynlig plassering. En rimelig tolkning av dette navnet er å se det i sammenheng med de adelige eierne av Fresje. Jomfru var den vanlige betegnelsen på unge adelskvinner, og navnet kan sikte til f.eks. Ida Lange, den av Langene som eide Fresjegodset.

Mange har forsøkt å finne Fresje, og det hevdes at det er funnet bygningsrester. Historikeren Gunnar Christie Wasberg er den som har kommet lengst i spørsmålet om setegårdens lokalisering, med grunnlag i samtidige kilder. Han synes å være av den oppfatning at Fresje lå i området ved Trudvang.

Steinhuset på Bakken

Langene utstedte i åra etter katastrofen flere brev som er undertegnet i «Steinhuset på Bakken». Det må ha altså ha stått på Fritsøbakken, og var bygd i Jernskjegg-tida. Det antas at Lange-familien bosatte seg på Langestrand, for herresetet Fresje ble aldri bygd opp igjen. Langestrand har høyst sannsynlig navn etter familien.

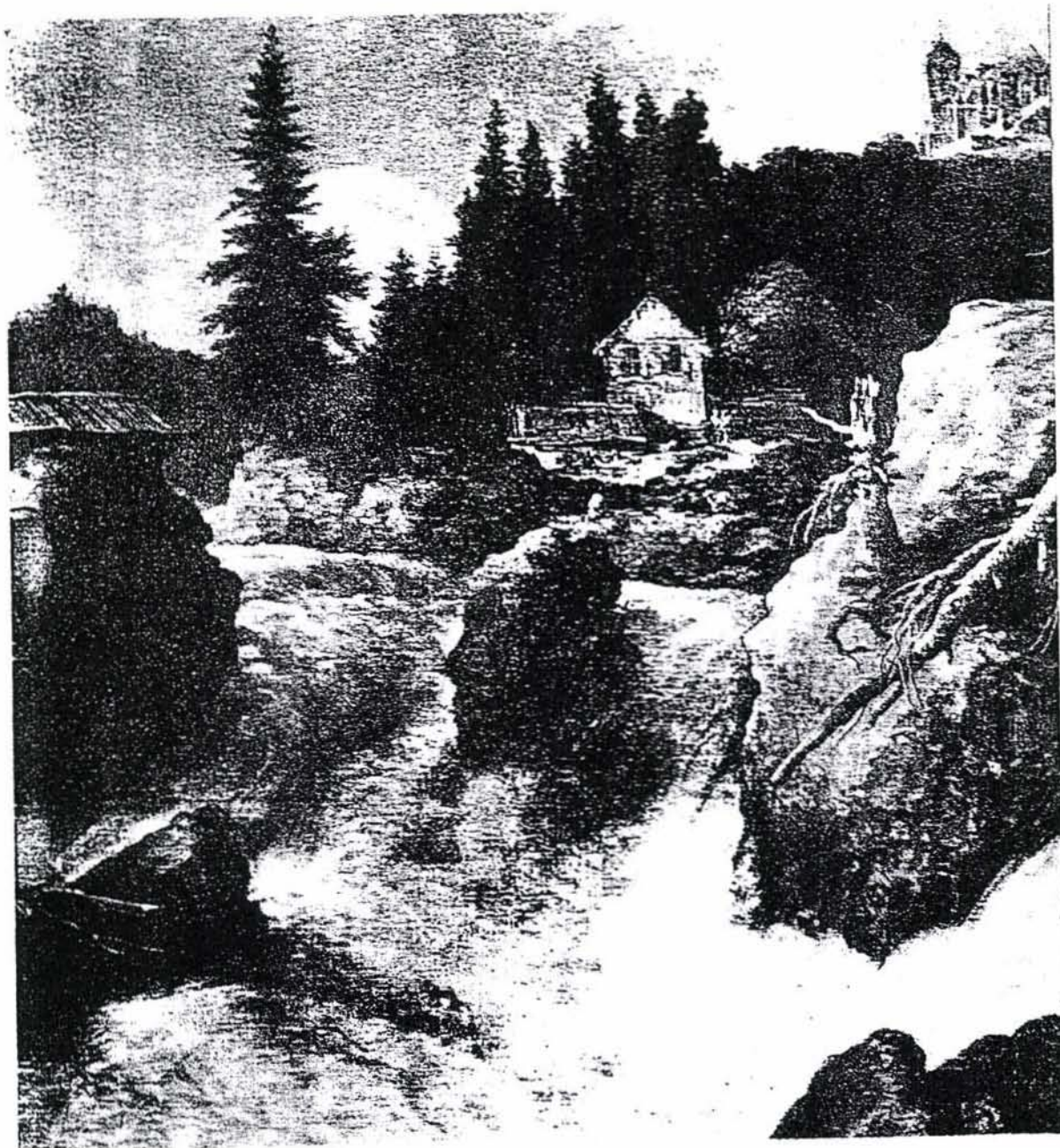
Flomkatastrofen ga eierfamilien en knekk, alvorligst var det nok at både jernverket og sagbruket ble ødelagt. De sank ned i gjeld og stadig større deler av godset ble pantsatt, inntil 1670, da hele samlingen ble solgt til Norges stattholder, Ulrik Fredrik Gyldenløve.

Larvik - et fjordnavn blir bynavn

Selve navnet Larvik har opprinnelse i det gamle navnet på Larviksfjorden. *Lagarvik* betegnet vika eller fjorden der Lågen, (av *logr*, genitiv *lagar*) har sin munning. Så tidlig som i 1512 er det omtalt ei havn med samme navn, men det kan virke som det da siktes til selve Lågen-munningen (Bugge 1925, s. 300). Etter hvert kom Larvik-navnet til å betegne bebyggelsen som vokste fram innerst i bukta der Farriselva renner ut. Larvik ble lade- sted under Tønsberg.

Tømmerhandlere

På begynnelsen av 1600-tallet slo flere kjøpmenn seg ned her, på Lange-familiens grunn. De drev oppkjøp for eksport av trelast fra Fritsø og de andre sagbruka i distriktet, samt tømmer som ble fløtet ned Lågen. Med handelsborgerskap i Tønsberg var de beskyttet av byens handelsprivilegier, selv om de ikke bodde der. Inntil midten av 1600-tallet omfattet byens handelsrett hele ytre Oslofjord, Agdesiden og Båhuslen (Rian 1980, s 6). De tømmerhandlende bøndene ble fortrent, Nils Lange nektet dem strandveien og krevde at de skulle selge tømmeret til seg, og han har i



Den hollandske maleren Allart van Everdingen strandet i 1644 på Sorlandskysten. Han reiste videre mot Sverige. Han må ha hentet en rekke motiver fra reisen. Flere år seinere, i 1660, malte han et bilde kalt «Norsk landskap» med en foss og et borglignende anlegg oppe på høyden. Landskapskarakteren har uvilksomt noe til felles med Hammerdalen.

Wasberg mener å finne bekræftelse for teorien i Lucas Waghenaers sjøkart fra 1584. En avbildet bygning her tolkes som Fresjeborgen, og antas å ha tjent som sjømerke (Wasberg, 1980, s 298).

historieskrivinga blitt stående som en bondeplager. Fra 1623 vet man at Larvik hadde ti hus vest for elva - altså på Langestrand, og 21 hus øst for elva (Berg 1963, s. 52).

Ferdsel

Den viktigste ferdselsåra til lands var trolig allfarveien langs raet. Biskop Jens Nilssøn beskriver denne i 1593. Fra Sundgården Faret ved Lågen gikk den sørover mot Larvik. Fra 1600-tallet vet vi at den delte seg i flere veier. En vei - sammenfallende med dagens Greveveien og Herregårdsbakken gikk ned til den østligste bebyggelsen på Storgata. Den såkalte Kongeveien fulgte trolig Bøkeskogen og gikk ned til Farriselva, og tilsvarende omtrent dagens Gamle Kongevei og Kongegata. Fra denne veien delte det seg nok en vei som er opphavet til Torvet og Prinsegata. Storgata strakk seg fra Bøkkerfjellet og rundt bukta til Tollerodden eller Dragnes som det ble kalt den gang, og sto i forbindelse med flere veier utover til Torstrand og strendene ved Lågen.

Brua over Farriselva nevnes første gang i 1623, i forbindelse med Gunde Langes kjøp av Fresjegodset. Det er uklart hvor denne brua lå, og om det var den eneste. Trolig har det vært veiforbindelse mellom Storgata og Langestrand. Fra Langestrand gikk det veier til strandstedene Stavern og Helgeroa, samt to veier til Skien som biskop Jens Nilssøn beskrev på en visitasreise i 1597.

Grevskapstida 1670-1805

Grevskapet

I 1671 ble Gyldenløves eiendomskompleks opphøyet til grevskap av kong Fredrik den 4. Kongens uttalte statsrettslige hensikt med opprettelsen av grevskapene var å knytte en ny høyadel permanent til kronen etter at eneveldet var innført. Grevskapet var et arvelig og udeleglig stamhus, og det skulle i være det fremste i rang, noe det faktisk fremdeles er i den danske adelskalenderen, hvor tittelen ennå eksisterer.

grevskapets privilegier

Greven fikk omfattende administrative og økonomiske privilegier. Grevskapsordningen medførte at det nåværende Vestfold fikk en annen forvaltning enn resten av landet. Greven hadde *birkerett*, noe som gjorde grevskapet til en jurisdiksjonell enhet hvor greven hadde rett til å utnevne bl.a. dommere. Han fikk *hals-* og *håndrett*, dvs full straffemyndighet. Han hadde *kallsretten* til kirkene, som bl.a. medførte rett til å ansette prestene. Kongen overdro også ansvaret for *skatteinnkreving*. Alle disse ordningene var vel kjent i Danmark, men fremmed i Norge, hvor bare kongen alene hadde utøvet dem. Greven ble dessuten herre over et stort sammenhengende område - og ikke bare over sine egne leilendinger (Rian 1980, s. 14). De økonomiske privilegiene ga greven skattefrihet overfor kongen og en rekke ulike skatteinntekter fra grevskapet, foruten eiendomsrett til kirkene og kirkegodset.

I Larvik grevskap hadde forholdene likhetstrekk med danske gods, der leilendingene var sterkt dominert av landeieren. Greven eide 45% av all jorda i grevskapet i 1723, i 1800 hadde andelen nådd 55%. I den samme perioden fordoblet greven også sitt gods utenfor grevskapet. Larviksgreven var en av landets største jordeiere. (Rian 1980, s. 185)

Verken Gyldenløve eller noen av de seinere Larviksgrevene bodde fast i Larvik. Grevene styrte ved hjelp av tre forvaltere, en amtsforvalter, en for sagbrukene og en for jernverket, mens de selv holdt til i København.

Larvik blir by

Ved grevskapsopprettelsen ble Larvik by, men fikk ikke egne privilegier som andre kjøpsteder, men ble underlagt grevens øvrighet (Rian 1980, s. 14). Kjøpstaden omfattet bare den delen av byen som lå på gården Nansets grunn. Både Fritsøbakken og Trullesletten lå på Fresjes grunn og lå derfor utenfor. Fritsøbakken er området i den nedre delen av Kongegata, mens Trullesletten visstnok tilsvarer den nedre delen av Bøkeli.

Kjøpmenn og håndverkere som tok borgerskap slo seg ned her, mens arbeidere, sjøfolk, fiskere og folk uten spesiell næring slo seg til på Torstrand og Langestrand. Denne delingen har preget byens utvikling gjennom flere hundreår.

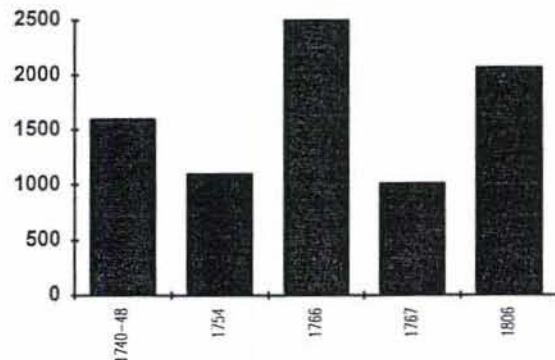
Næringsutvikling

I godt over 100 år spilte greven en helt dominerende rolle i det økonomiske liv, både i Larvik by og i distriktet rundt. Samtidig vokste Larvik sterkt i begynnelsen av grevskapstida. Folketallet økte stekt og var i 1720 oppe i 1500, nær tre ganger mer enn i 1665. Denne utviklingen tilskrives oppbyggingen av grevebedriftene.

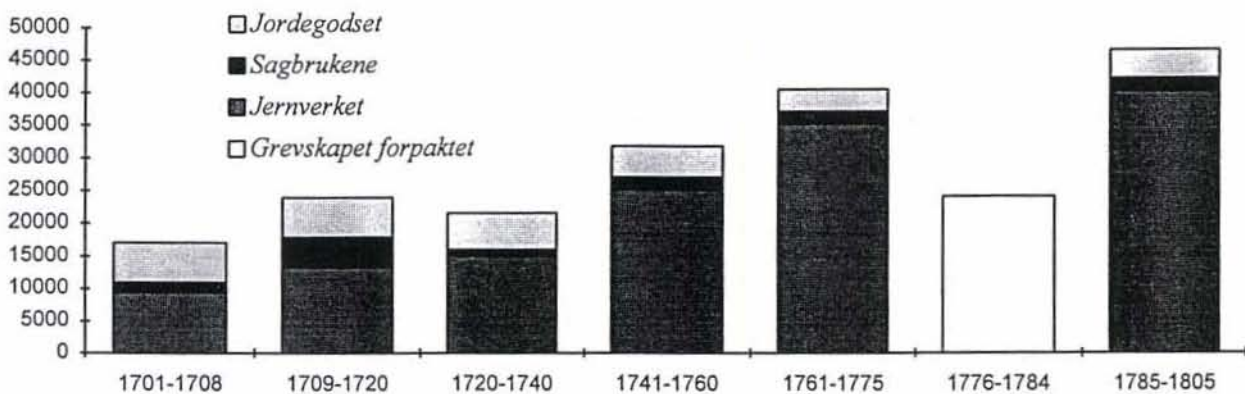
skipsfarten

Inntil slutten av 1660-tallet gikk mesteparten av import og eksport på fremmede skuter, men på slutten av århundret hadde byen en imponerende skipsliste. Framgangen holdt ved inntil Norge trekkes med i den store nordiske krig i 1709, da en rekke skip ble kapret.

En ny oppgangstid satte inn midt på 1700-tallet og kulminerte først etter Napoleonskrigene. Krig i Europa, samtidig som Danmark holdt seg nøytralt, ga norsk skipsfart maksimal uttelling i høykonjunktorene som fulgte ufredstidene. Vestfolds flåte ble ellevedoblet i perioden 1730-1806.



Larvik-flåtens utvikling på 1700-tallet viser store opp- og nedganger. En del skyldes forretningstekniske forhold, men endringene var likevel uttrykk for generelle tendenser. Tall i kommerselsters drektighet (etter Rian 1980).



Tabellen viser grevskapets inntekter i riksdaler fordelt på inntektskildene.

Byen og borgerne

Grevens utstrakte næringsvirksomhet skapte vanskeligheter for byens egne handelsborgere som drev sin tradisjonelle trelasthandel og skipsfart. Grevens privilegier rammet naturlig nok konkurrentene på alle de områder greven gikk inn, og det gjaldt også næringer utenom Fritsoverkets jernverk og sagbruk, bl.a. skipsfarten.

Borgerne hadde imidlertid ikke bare ulemper av grevens virksomhet. Deres sterkt konjunkturutsatte virksomhet hadde en solid hjørnestein i Fritsovedriften, produksjonen derfra holdt seg ubrutt.

Bystrukturens hovedelementer

Hovedelementene i Larviks bystruktur kan følges tilbake til 1600-tallet. Noen av elementene er utvilsomt eldre, fordi de har opprinnelse i ferdselsveier mellom de tilstøtende bygdene, og i stor grad gitt av topografiske forhold. Et kart som ble laget ved oppmåling av byen i 1688 viser store fellestrekk med dagens situasjon, bl.a. i eiendomsstruktur og gateløp.

bybrann

I 1767 ble det innført en brannforsikringsordning i byene i Norge og et enkelt brannvesen ble etablert. I 1792 brant hele Storgata-bebyggelsen. Gjenoppbygginga falt sammen med høykonjunktur i Larviks næringsliv under Napoleonskrigene.

Perioden 1805-1880

Grevskapet avvikles

Til tross for grevskapets store inntekter kom grevene på grunn av egen ødselhet i økonomiske vansker fra midten av 1700-tallet. I 1805 måtte den grev Frederik Ahlefeldt-Laurvig selge grevskapet til den danske kongen for å sanere gjeld. Den særlige grevskapsadministrasjonen, hvor offentlig myndighet og privat godsbesittelse var blandet sammen, ble avviklet da kongen overtok grevskapet. Distriktet ble underordnet den øvrige statsadministrasjonen som *Laurvigs fogderi*. Da Stortinget avviklet adelsvesenet i Norge, var grevskapet Laurvigen en saga blott (Omang 1935, s. 51 og 57). Den danske kongen eide grevskapet, men mistet grevemyndigheten i 1814, og i henhold til Kieltraktaten måtte grevskapet avhendes innen seks år (Omang 1935, s. 29).

Napoleonskrigene - økonomisk krise

Under Napoleonskrigen 1807-14 ble alle korntilførsler til Norge brutt som følge av blokaden. Uår med svært dårlige kornavlinger skapte hungersnød i landet. Noen borgere kastet seg inn i kapertrafikken, og skaffet matforsyninger ved å kapre engelske fartøyer. Et par år tillot engelske myndigheter norske kjøpmenn og redere å føre korn til Norge. Denne såkalte lisenshandelen tjente næringslivet godt på, men mange kjøpmenn satte seg i gjeld i England. Årene rundt 1814 bragte et fullstendig sammenbrudd i økonomien. Det var særlig pengeverdien som var problemet, og den nyetablerte Norges Bank klarte ikke å bringe orden i forholdene.

Den norske stat hadde ikke råd til å kjøpe grevskapseiendommene. I 1817 solgte kongen komplekset til en gruppe på fire borgere i Larvik, som på folkemunne ble kalt «grevlingene». Fritsø-bedriftene måtte nå klare seg i et friere økonomisk system uten privilegier, samtidig som jernverket, ble stengt ute fra sitt hovedmarked i Danmark pga. høye tollsatser. De nye eierne manglet kapital og klarte ikke å innfri betalingsforpliktelsene. I 1835 tok dansk kongen eiendommene tilbake og solgte dem til sin landsmann, advokat Fritz Treschow (Rian 1980, s. 229).

Næringslivet

Før krigen hadde hovedtyngden av trelasteksporten gått til England, men der var det nå umulig å selge med fortjeneste. Mesteparten av trelasten fra 1820 og framover gikk til Holland, men den foregikk på hollandske skip, og tidene var dårlige for Larvik-kjøpmennene som hadde basert seg på eksport av trelast på egne skip. Resultatet var at svært mange gikk falitt rundt 1820.

Frihandelstendenser på 1840-tallet ga norsk næringsliv bedre vilkår og på 1860-tallet slo liberalismen gjennom som rettesnor i den økonomiske politikk. Det innebar tollfrihet i internasjonal handel, samtidig som offentlig regulering av næringsvirksomhet falt bort, f.eks. i sagbruksnæringa (Omang 1938, s. 128).

Fritsøbedriftene kom på fote igjen, og særlig jernverket hadde en blomstringstid noen tiår midt på 1800-tallet. Arbeidsstokken ved Fritsø-bedriftene vokste fra 90 i 1835 til rundt 300 i 1850. Bruket hadde egen fattigkasse og ansvar for skolehold for verkets barn. I 1868 ble jernverket nedlagt. Produksjonen ble lagt om til framstilling av trefiber.

Skipsfarten

Etter den knugende depresjonen i skipsfarten på 1820-tallet fulgte en langsom, men sikker framgang som kulminerte under Krimkrigen. I landsammenheng lå Larvik alt i 1837 på 3. plass hva tonnasje angikk, bare Tønsberg og Arendal var større.

skipsbygging

Rundt 1840 satte Fritzøe i gang skipsbygging i Jordfalle. Larviks skuter deltok for fullt i Nordsjøen og Østersjøen, og var med på å erobre verdenshavene for norsk skipsfart.

Havna

Da de første dampskipene dukket opp i tiåra før 1850 var det klart at havneforholdene i Larvik var utilstrekkelige. Skottebrygga hadde aldri kunnet ta inn større fartøyer, og havna ved Farriselvas utløp var for utsatt for hjulbåter. Derfor anløp båtene i Fredriksvern som hadde bedre havneforhold. For å møte denne konkurransesituasjonen ble det etter en opprivende strid bygd dampskipsbrygge ut fra stranda foran Storgata 44. Byen ordfører Johan Sverdrup forlot byen etter å ha lidd nederlag i forbindelse med et mislykket moloprojekt på Tollerodden.

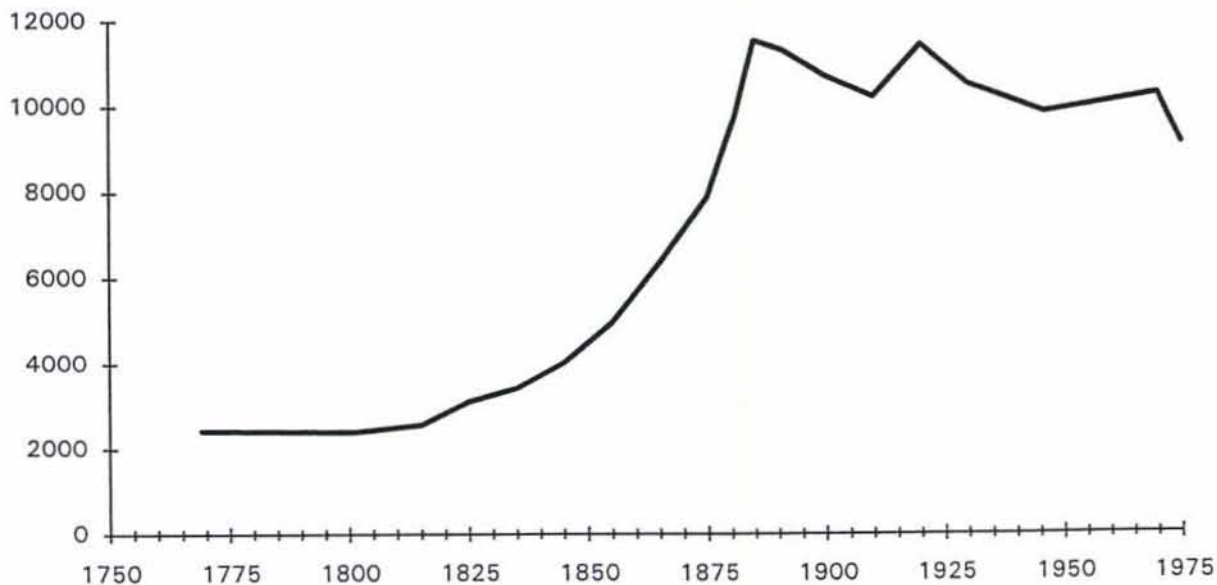
Det var hollenderne som dominerte handelen på havna i perioden fra 1820 til 1880. Hollenderskutene, koffer, smakker og tjalker kom om våren. De bragte med seg bl.a. ost og murstein og handlet grovhogde bjelker som de fraktet til Holland for viderefordling på vindmøllesagbruk.

Trelastnæringa

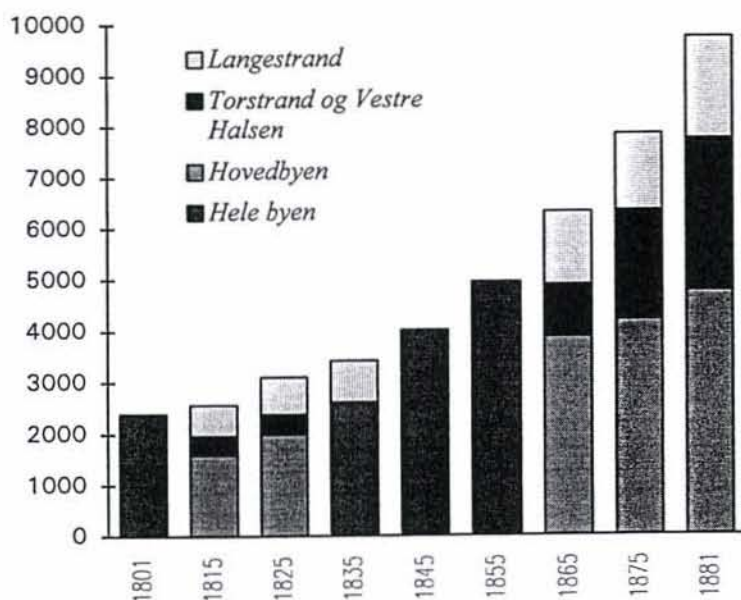
Jernverkets nedleggelse førte ikke til noen katastrofe. 1860-tallet bragte med seg stor ekspansjon innen trelastnæringa, som følge av stigende priser og opphevelsen av sagbruksprivilegiene.

Fra 1860-tallet ble det slutt på sagbruksprivilegiene. Næringa ble fri og det vokste fram en rekke dampager og trelasten ble i større grad foredlet før utførselen. Eksporten gikk i større grad til England og Frankrike. Mens Hollandshandelen hadde gått på hollandske fartøyer gikk transporten nå på norske skip.

Tresliperiet som ble satt i drift i 1875 var en naturlig konsekvens av at jernverket ble lagt ned. Eller var det kanskje omvendt; man så at ressursene som gikk med til jernverket kunne utnyttes bedre ved produksjon av tremasse.



Befolkningsutviklingen i Larvik 1769-1975. Kilder: Larvik Historie II og Bygd og by i Norge - Vestfold.



Befolkningsutviklingen fordelt på bydeler 1815-1881.

Byen

I grevetida var kjøpstaden begrenset til området fra Farriselva og Bøkelia til Steinene, Herregårdssletta og Tollerodden. Langestrand lå utenfor, men Torstrand og Vestre Halsen ble regnet som «underliggende» Larvik. Selve byen lå på grevens grunn, og borgerne svarte grunnleie til greven, men eide selv bygningene.

befolkningseksplosjon

Larviks befolkning vokste kolossalt på 1800-tallet. Veksten følger utviklingen i økonomien og kulminerte midt på 1880-tallet. Folketallet i byen har aldri vært så høyt som det var da, helt inntil i dag. Mesteparten av utbyggingen i byen fant i denne perioden sted på Torstrand, og denne bydelen hadde naturlig nok den største veksten i befolkningen.

grenseutvidelser

I 1820 ble byens grenser trukket opp på nytt, og utvidelsen ble endelig vedtatt av Stortinget i 1824. Langestrand ble innlemmet i byen, likeledes Torstrand og Vestre Halsen. I 1854 ble Torstrandmoen innlemmet i byen. Tjuv år seinere ble grensene utvidet nok en gang.

det lokale selvstyre

Byene hadde allerede en viss grad av selvstyre før formannskapsloven kom i 1837. Noe rådhus hadde byen ikke før Herregården ble kjøpt i 1821, og her ble svært mange offentlige funksjoner konsentrert. Byen eide bare en skolebygning, 5 sprøytehus for brannberedskap og en vekterbolig, 1/3 av Slutteriet, samt tre fattighus. I 1883 kjøpte kommunen Festiviteten i Storgata og tok bygningen i bruk som rådhus.

gatene

Så bratte og dårlige som byens gater var kunne et regnskyll påføre dem store ødeleggelser med tilsvarende utlegg for byens «Vei-Casse». Gatene hadde åpne rennesteiner og kloakkanlegg manglet totalt.

Perioden 1880-1920

I de siste tiåra av 1800-tallet kom Larvik til å gå igjennom store endringer. Perioden ble innledet med byggingen av Jarlsbergbanen på slutten av 1870-tallet. Banen ble åpnet i 1881 og fikk stor betydning for Larvik på mange plan. Baneanlegget grep dramatisk inn i bysituasjonen. Kommunikasjonsforbedringen fikk utvilsomt mye å si for utviklingen i næringslivet.

Skipsfarten

seilskutetida kulminerer

I denne perioden fant det også sted store omstillinger i byens næringsliv. I 1880-åra kom norsk skipsfart inn i den vanskelige overgangen fra seil til damp, og gjennomgikk en krise det tok flere årtier å overvinne. Stålet ble det viktigste skipsbyggingsmaterialet og medførte større spesialisering og nye fartøytyper, produsert ved de nye mekaniske verkstedene .

Larvik kastet seg ikke inn i dampskipstrafikken uten videre. Det var lenge en motvilje mot den nye teknologien. I stedet for kjøpte rederne inn eldre seilskip av jern og stål. Andre kastet sine øyne på fangstnæringen. Fra 1880-tallet var flere redere involvert i hvalfangst, men virksomheten ga ujevne resultater den første tida.

Tonnasjen var synkende i Larviks flåte utover mot 1900, men det var hovedsaklig gamle seilskuter som gikk ut, og næringen gjennomgikk en omstrukturering på flere plan. De gamle partsrederiene ble sjeldnere, og nye rederier ble organisert som aksjeselskaper. Rederrollen endret seg sterkt.

hvalfangstens gullalder

Før 1. verdenskrig hadde Larvik en betydelig dampskipflåte, tonnasje ble sjudoblet 1908-1912. Flåten bestod nesten utelukkende av fangstskip - hvalbåter og flytende kokerier. Hvalfeberen raste og næringen fikk et oppsving i årene rundt 1910. I 1911 kunne fangstselskapene utbetale 100 % utbytte til aksjonærene.

Industrien

Det sies at det innenfor industrien ikke fant sted noen stor vekst i tiårene rundt 1900, men det er et faktum at antall sysselsatte økte sterkt. Et par bedrifter som ble etablert har seinere fått stor betydning - Alfred Andersens mekaniske verksted på Torstrandmoen og Farrisbedriften under Bøkkerberget. Rundt 1000 personer var sysselsatt i industrien i 1905 (III s. 211). Larvik var altså en overveiende industriby, og det var trelastindustrien som dominerte, nesten helt konsentrert til firmaet Treschow-Fritzøe. Bare dette allsidige og kapitalsterke firmaet klarte seg på det vanskelige trelastmarkedet, ingen våget lenger å basere handelsvirksomhet på dette markedet alene. Larvik klarte seg bedre enn mange andre norske byer gjennom krisene, blant annet fordi sjøfarten ikke sto som hovednæring alene, men sammen med byens eksportindustri, i første rekke Treschow-Fritzøe. Den nest største industrigren etter treforedlinga var faktisk tobakkindustrien, med fabrikanter bl.a. ved Skottebrygga.

Havna

Havna i Larvik hadde tre hovedoppgaver. Den skulle tjene kysttrafikken og handelstrafikken på utlandet, industrien i byen; dvs. Treschow-Fritzøe og bedriftene på Torstrand, og den skulle tjene som fiskerhavn. Det ble flere ganger lansert utbyggingsprosjekter for havna i Larvik, etter at dampskipstrafikken overtok og stilte nye krav til havneforhold. Molo-prosjektet ved Tollerodden ble en fiasko som førte til at byens ordfører, Johan Sverdrup forlot byen til fordel for en karriere som sakfører og stor-

tingsmann i Kristiania. Dampskipsbryggene ved Storgata gikk det bedre med.

Bybranner

Flere ganger ble byen herjet av brann. I 1869 brant et strøk ved Torvet, men det lyktes å avgrense ilden. I 1884 brøt det ut brann oppe i byen, og et stort område fra Torvet, Kongensgate og oppover i Bøkeliia brant ned til grunnen. Det nedbrente området ble omregulert og fikk tilnærmet rute-nettplan i overenstemmelse med den tids bygningslov, og tillempet etter topografi og eksisterende strukturer. Kongegata ble opprettholdt som hovedgate.

sentrum endrer karakter

I 1902 raserte en ny storbrann den nedre delen av Kongegata og området rundt. Kongens gate mistet stillingen som byens fremste forretningsstrøk. Litt etter litt ble tyngdepunktet i sentrum trukket opp mot det nyregulerte strøket rundt Torvet.

Også Storgata endret karakter. Enkelthus ble ombygd eller revet for å gi plass til større gårder med bl.a. hotell ved stasjonen, men dette skyldtes først og fremst anleggelsen av jernbanen.

Det offentliges rolle

Tiåra rundt 1900 var preget av raske skiftninger i konjunktorene. «Arendals-krisen» i 1886 medførte konkurs i et par av byens ledende firmaer, og fikk vidtrekkende konsekvenser. Tidvis førte stor arbeidsledighet til sosial nød, og krisene utløste flere ganger offentlig organisert nødsarbeid som steinpukking o.l., fordi sagbruk og industri permitterte de ansatte. I denne tida oppstod de første arbeiderforeningene, og Arbeiderpartiet trådte inn på den politiske arena ved valget i 1901. Kommunen kom til å spille en mer sentral rolle på stadig flere områder i samfunnet.

elektrisitetsutbygging

I 1886 vedtok bystyret å anlegge et kommunalt gassverk, men i 1892 ble det vedtatt å satse på elektrisitet i stedet. Det første dampdrevne elektrisitetsverket ga lys til skolene, Festiviteten, Bøkeskogen, bryggene og Torvet. Noe seinere fikk Treschow-Fritzøe leveransen av elektrisitet fra elektrisitetsverket i Farriselva som var drevet med turbin fra Mellomdammen. Anlegget var bygd i 1880, og ble i 1900 utvidet for å kunne forsyne vanlige husstander i Larvik med strøm. Fra 1901 ble det elektrisk lys i alle gater i Larvik. Utover på 1900-tallet ble det nødvendig å finne nye og større kraftkilder, men det ble fortsatt Treschow-Fritzøe som ble leverandør til lysverket.

vannverk

Det ble foretatt store utvidelser av Vannverkets ledningsnett i tiåra rundt århundreskiftet. Ikke alle hadde råd til å legge inn vann og det var i 1903 fremdeles 24 offentlige vannposter rundt i byen.

skolene

Det var stor vilje til satsing på folkeskolen i Larvik på 1880-tallet. Romberggata skole kan ses som et symbol på dette og er ennå et landemerke i byen. Den sto ferdig i 1886 og var folkeskole for den vestre delen av byen samt Langestrand. Drøye tjue år seinere var det igjen stor utbygging av skolene og i 1913-14 ble det reist nye skoler både på Langestrand og Torstrand.

Perioden 1914-1945

Næringslivet

1. verdenskrigs jobbetid

Ved krigsutbruddet i 1914 sto næringslivet sterkt, men krigskonjunktorene snudde opp ned på økonomiske forhold, med en kolossal prisstigning. Et av de beste eksempler på tida oppskrudde økonomiske liv er konkurransen om modernisering av Larvik havn. Vinnerutkastet som hadde mottoet «I Grevens Tid» viser planer for et havne- og transportanlegg av en skala som vel fremdeles er ukjent her til lands. Planen baserte seg da også på vekst som langt fra ble innfridd før etter 2. verdenskrig.

økonomisk depresjon

Tilpasningen til fredsøkonomien falt like vanskelig i Larvik som andre steder. Da etterkrigskrisen satte inn i 1921 med veldig prisfall på frakt ramlet flere av byens industri- og shippingforetak sammen, og utpå høsten hadde byen 600 arbeidsledige. I 1923 gikk byens forretningsbank konkurs. Krigen satte det endelige punktum for seilskutetida. Under krigen ble en rekke skip solgt.

trelastnæringa

Trelastnæringa som i århundrer hadde vært Norges viktigste eksportnæring stagnerte som følge av den internasjonale depresjonen, og eksporten var i 1930-40 bare en tiendedel av hva den hadde vært ved århundredskiftet. Treschow konsentrerte igjen sagbruksvirksomheten til Farriselva og Lågens Dampsag ble nedlagt. Økt boligbygging kompenserte til en viss grad bortfallet av eksportmarkedet.

øvrige industri

Det tradisjonsrike Glassverket på Torstrand stengte i 1926. En del arbeidere ble overført til Moss hvor flaskeproduksjonen seinere har vært lokalisert. Flere av de andre eldre bedriftene forsvant også, og den lokale tobakksproduksjonen fikk dødsstøtet i mellomkrigstida.

Fra midten av 1930-tallet kom det en ny giv i industrireisingen, bl.a. med soyafabrikk på Torstrand. Byens vekst i mellomkrigstida fant i hovedsak sted på Torstrand. Før og under 1. verdenskrig ble de første industribedriftene etablert på Revet. Tømmerimpregneringsanlegget var landets første private i sitt slag da det ble etablert i 1917.

investering i nye produksjonsanlegg

Under krisene på 1920- og 30-tallet ble det foretatt store moderniseringer av produksjonen på Treschow-Fritzøe. Intens utbyggingsvirksomhet her medvirket til at byen kom noe lettere gjennom krisene.

hvalfangst

Trampfart med dampskip hadde aldri fått riktig fotfeste i Larvik, og det ble hvalfangsten som tok plassen etter den tradisjonsrike seilskutefarten. Som nevnt hadde fangstnæringen noen gode år før 1. verdenskrig. Fangsten var utvidet til Sørishavet, og hadde stasjoner i Australia og Afrika, og hadde en blomstrende tid utover 1920-tallet, en periode all annen næringsvirksomhet hadde store vansker.

De første åra av 1930-tallet var svært vanskelige år, preget av store konflikter i arbeidslivet, stor arbeidsledighet, men Wall Street-depresjonen rammet ikke Larvik så hardt som 1920-åras kriser.

Kommunikasjoner

I 1937 ble «Peter Wessel» satt i drift som fergeforbindelse mellom Larvik og Fredrikshavn. Dette var landets første bilfergeforbindelse med utlandet. De øvrige faste utenlandsforbindelsene opphørte, og Sørlandsbanen utkonkurrerte kystrutene (Wasberg 1980, s. 49). Samtidig var Vestfoldbanen vedtatt ombygd til normalspor, og elektrifisering var også i vente.

Skottebrygga hadde nå utspilt sin rolle i byens handel, og bygningene forfalt inntil de ble revet etter 2. verdenskrig.

Lågendalsbanen

På 1890-tallet dukket det opp ideer om å bygge jernbane opp langs Lågendalen til Hvitvingfoss, med forbindelse helt til Kongsberg. Planene ble ført ganske langt, og sto foran realisering da 1. verdenskrig brøt ut. Da krigen var over ble den gjennomført som bilrute. Planen fikk ingen fysisk betydning for byen, men mentalt bekreftet den det såkalte «Larvikskomplekset», følelsen av at Larvik var en by i skyggen, knuget av greve-makt og godseiervelde, og aldri fikk bragt noe til fullførelse.

Det offentlige rolle

1. verdenskrig medførte offentlige inngrep på områder i samfunnet som tradisjonelt hadde ligget utenfor myndighetenes virkefelt. Samtidig vokste forventningene om hva som kunne kreves fra myndighetenes side. Først og fremst gikk det offentlige inn i utbyggingen av infrastruktur. Utbyggingen av elektrisitetsforsyningen er et eksempel på dette. På den annen side hadde industrialisering og moderne teknikk gjort så store fremskritt at det fikk direkte konsekvenser for selve samfunnsstrukturen, produksjonen ble mekanisert og trengte ikke så mange folk som tidligere.

De sosiale spenningene økte under dyrtid, og arbeiderbevegelsen ble radikalisert, samtidig som den vant større tilslutning og Arbeiderpartiet fikk større innflytelse i bystyret.

bolignød

Bolignøden var stor, og kommunen engasjerte seg for å tilrettelegge for boligbygging. Det ble reist boliger i kvartalene på Torstrand, i Reperbane-gata og på Byløkka, bl.a. i regi av et kooperativt boligselskap. På 1920-tallet satte det inn en storstilt boligbygging utenfor bygrensa, særlig på Nanset som lå i Hedrum. Folketallet i byen gikk tilbake, og en viss del av tilbakegangen må tilskrives framveksten av boligområdene utenfor bygrensa.

2. verdenskrig

Det kom aldri til direkte krigshandlinger i Larvik. En rekke tyske transporter kom til Larvik. Tyskerne brukte korteste sjøvei, Fredrikshavn - Larvik, som følge av flere engelske angrep på den tyske invasjonsflåten.

Mot slutten av krigen var byen på den annen side utsatt for stadige sabotasje-handlinger. Høsten 1944 ble Treschow-Fritzøes turbinrør i Hamnerdalen sprengt. Lekkasjen forårsaket at jernbanens underbygning raste ut og var stengt ei tid. Noe seinere ble høvleriet stukket i brann. I mars 1945 ble en rekke jernbanebruer sprengt, deriblant den over Lågen.

Perioden 1945-1995

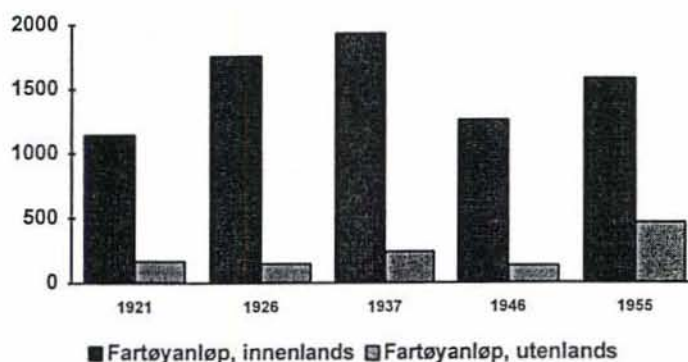
Boligutbygging

Det var stor mangel på boliger i byen i åra etter krigen. Kommunen gikk aktivt inn i boligreisingen som hovedsaklig fant sted i Byskogen. Arbeiderpartiet spilte den dominerende rolle i byens politiske liv, og det offentlige engasjerte seg i stadig sterkere grad.

Havna og skipsfarten

Nye prinsipper for godstransport til sjøs medførte større arealbehov ved havnene, mens kailengde ikke lenger var det viktigste. Det var naturlig å legge havnefunksjonene til Revet, i sammenheng med industriområdene der. Larvik fikk landets første dypvannskai ved Kanalen i 1951, og lå på 8. plass blant landets havnebyer, både når det gjaldt utenriksanløp og tonnasje.

Byens handelsflåte innbragte sammen med hvalfangsten verdifull utenlandsk valuta i gjenreisningstida. Hvalfangsten hadde svært gode sesonger i Sørishavet på 1940-tallet, men på 1960-tallet var det slutt, og rederiene gikk over til ordinær skipsfart.



Industrien

Veksten i industrien var god i tiåra etter krigen. Store anlegg som Felleskjøpets siloer og Shells tankanlegg reiste seg i løpet av 1950- og 60-tallet. Byen sikret seg industritomter ved Lågen og Revet, og flere bedrifter etablerte seg i Larvik, bl.a. smelteverk og pigmentfabrikk.

Industriens møtte vanskeligheter på 1970-tallet, ved at konkurransesituasjonen i forhold til utlandet ble forverret. Etterkrigstidas vekst gikk over i en periode med økonomisk stagnasjon og sterke strukturendringer innenfor industrien. Selv om produksjonen har økt, har antall arbeidere gått ned i takt med den automatisering og rasjonalisering.

Kommunikasjoner

jernbanen

Normalsporsbanen ble endelig satt i drift i 1949, og i 1957 ble det innført elektrisk drift på Vestfoldbanen, altså drøyt tjue år etter at banen var ombygd for formålet inn til Larvik. 1950-tallet var en glansperiode for jernbanen, men fra 1960-tallet og framover kom den i skyggen av privatbilismen.

veitbygging

Transportutredninger fra 1960-tallet anbefalte å legge en ny sørlandsk hovedvei utenom byen. Planene kom til realisering tidlig på 1970-tallet. Fram til da gikk Sørlandske hovedvei gjennom Larvik sentrum. De opprinnelige planene gikk ut på å legge veianlegget gjennom Treschow-Fritzøes industriområder ved Farriseidet. Forhandlinger førte til at den nye veien ble lagt på bruer, høyt hevet over industrianleggene.

I sentrum har utbyggingen av veinettet for tilpassing til større trafikkmengder foregått innenfor det eksisterende gatenettet. Trafikkavvikling har vært en av de sterkeste kreftene i den urbane transformasjonen av byen. Som en følge av dette er mye av den eldre bebyggelsen som lå langs smale gater blitt revet, dels som direkte følge av veitvidelser, dels fordi trafikkbelastningens miljølemper har ført til forfall i sentrale strøk. Storgata ble f.eks. utvidet til 12 meters bredde på slutten av 1960-tallet.

I Lågen-området ble det anlagt en helt ny veiforbindelse nord-sør, som forbinder industriområdene her og utover Revet med E18 og øvrige riksveier.

Kommunen

1960-tallet var preget av store investeringer fra kommunens side, særlig på skolesektoren. Flere av institusjonene ble lokalisert til området øst for Herregården, slik som Farrishallen og Larvik Gymnas.

I 1970 ble forslag til byens første generalplan lagt fram. Larviks arealproblem ble stadig mer presserende, men nabokommunene var konsekvente motstandere av sammenslåing.

kommunesammenslåing

I 1986 ble det foretatt en revisjon av kommunegrensene i Vestfold, etter vedtak i Stortinget. De to små bykommunene Larvik og Stavern ble slått sammen med nabokommunene Brunlanes, Hedrum og Tjølling. Den nye kommunen Larvik ble Vestfolds største, både arealmessig og i folketall. Store deler av kommuneadministrasjonen ble sentralisert til Larvik sentrum, hvor den gamle Rombergskolen ble tatt i bruk til kommunale kontorer.

Beskrivelse av steder i byen

Storgata

AVGRENSNING



Med Storgata menes her området fra Bøkkerfjellet i vest til Tollerodden i sørøst. Dagens Kirkestredet var opprinnelig en del av Storgata, og selv om det er flere historiske forhold som skiller de to delene, betraktes de her samlet.

HISTORIE

Den første faste bosetning

Allerede på 1600-tallet bodde en rekke av byens mest velstående borgere på «Stoergaden». Det er god grunn til å tro at det var nettopp her de slo seg ned, de første trelasthandlende kjøpmenn og skippere på annen halvdel av 1500-tallet.

langs stranda

Storgata følger den gamle strandlinja i bukta innerst i Larviksfjorden fra Bøkkerfjellet i vest til Tollerodden i sørøst. Før 1500- 1600-tallet må Bøkkerfjellet ha stupt rett i sjøen, og det må ha vært vanskelig å ferdes forbi her før det ble bygd bru over Lilleelva til Sanden. Første gang det er snakk om brua er i 1623, men det er ikke helt sikkert at det er denne brua, for det må ha vært flere bruer i Farriselva lenger opp.

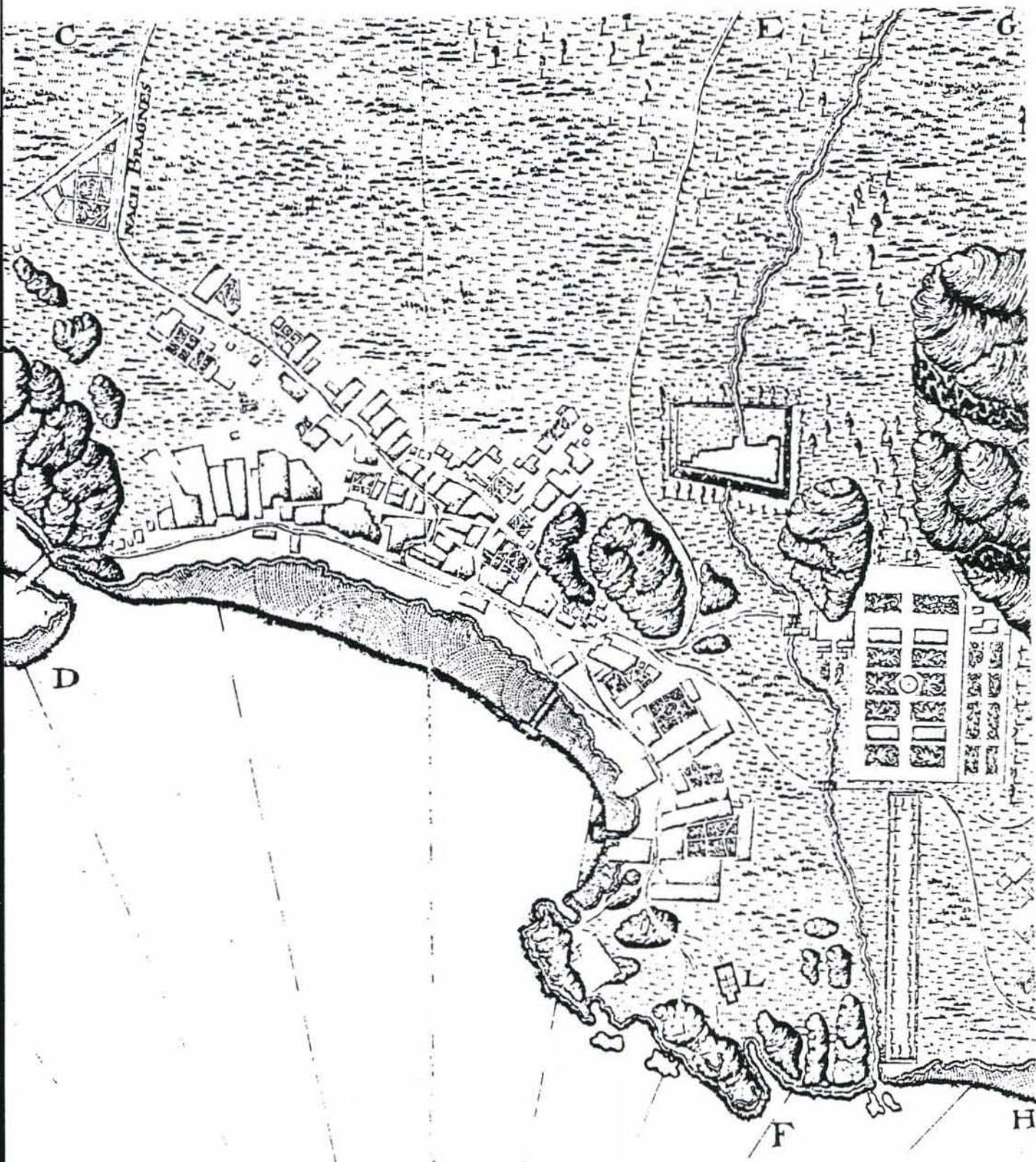
Ferdselsårene

Trolig hadde ferdselen øst-vest en lettere vei på nordsida av Bøkkerfjellet, og da kunne Farriselva krysses lenger oppe. Ferdselen østfra Tjølling over fergestedet ved Halsen kan i så fall ha gått over Torstrandmoen og fram til stranda hvor Storgata vokste fram. Veien har ikke nødvendigvis gått helt fram til stranda.

Tomtestrukturen slik den framkommer av 1688-kartet, viser at det var en passasje som fulgte foten av fjellknausene. Den fortsatte på skrå oppover lia - det som har blitt Prinsegata - Torvet i dag, helt inntil han kom inn på allfarveien nordfra det store raet, dagens Kongegata. Munkegangen - Prin-

segata og i sær Kongegata kan være ferdselsstrukturer som er langt eldre enn byen. I et slikt perspektiv blir Storgata å anse som sekundær i forhold til Kongegata og Prinsegata. Storgata må dermed først og fremst knyttes til framveksten av fast bosetting.

Når gatene her omtales med navn brukes de navna som gatene er eller har vært kjent under opp til i dag. De færreste er eldre enn fra 1800-tallet, mange har hatt andre navn eller ganske enkelt vært navnløse.



Tomtestrukturen i Storgata

Som nevnt måtte borgerne i Larvik betale grunnleie til greven, fordi det var han som eide grunnen i byen. I 1688 ble hele byen oppmålt for at grunnleien skulle kunne beregnes i forhold til tomtestørrelsen. Kartet som oppmålingen resulterte i er bevart i Riksarkivet.

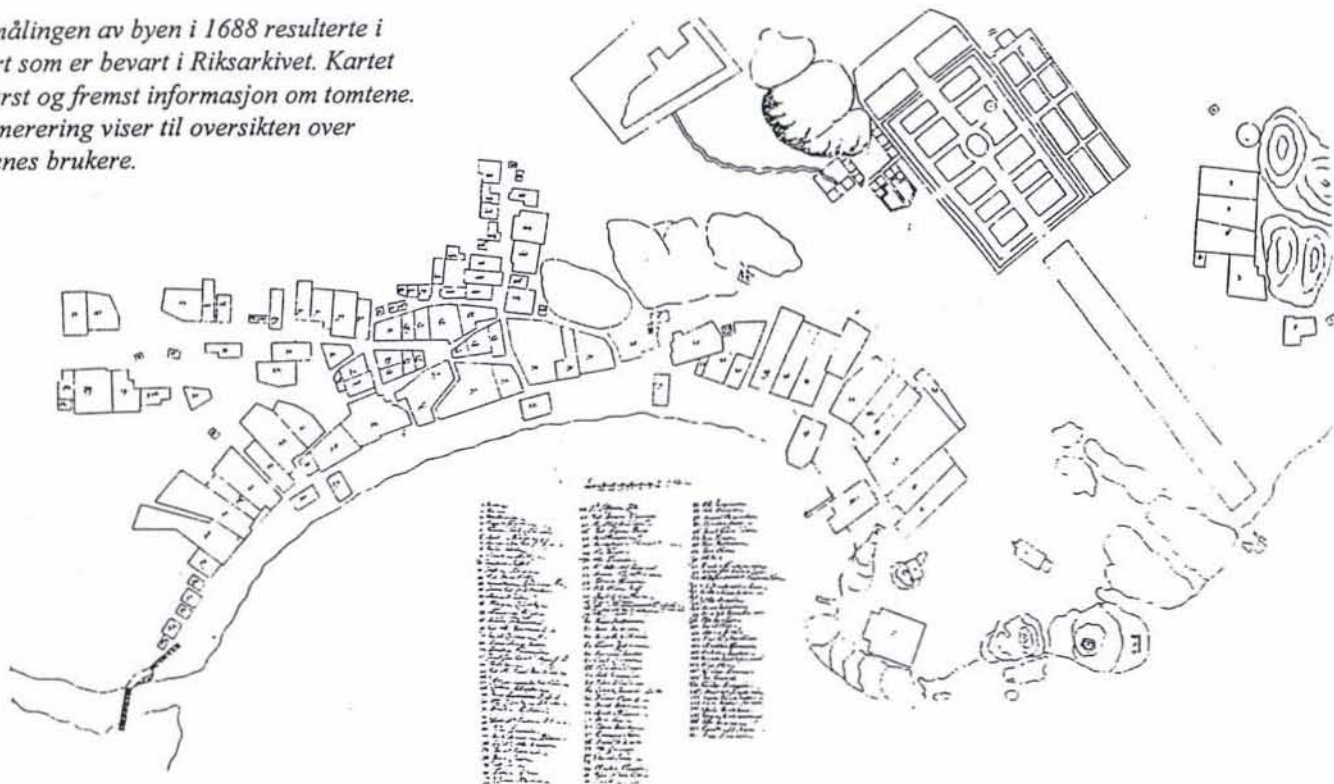
Trolig var det tomtene midt på Storgata, i dag svarende til området mellom Prinsegata og Romberggata, som var de største og mest attraktive. Tomtene lenger vest var smale parseller som strakk seg langt oppover i bakken, og helt vest mot Bøkkerfjellet lå 5-6 hus uten tomt rundt. I den østligste delen av Storgata, den som i dag heter Kirkestredet lå tomtene som langstrakte og relativt likeverdige parseller som strakte seg fra gata og opp til Herregårdssletta og dagens Colin Archers gate. Kjøpstadsrettighetene var som nevnt begrenset til Nansets grunn, mens Herregården var anlagt på den forlenget forsvunne gården Dragnes. Det må derfor være den gamle grensa mellom gårdene Dragnes og Nanset som har vært bestemmende for bebyggelsesstrukturen her. På 1700-tallet kaltes ennå knausene ved enden av Storgata for Dragnesberget.

stranda utenfor Storgata

Så lenge greven var eier av bygrunnen var trolig stranda utenfor Storgata en slags allmenning, men på 1800-tallet var arealene stykket opp og tillagt de respektive eiendommene på nordsida av gata.

I den østre delen av gata hadde strandarealene atskillig større økonomisk interesse enn den værutsatte stranda lenger inn. Her, i ly av Tollerodden, lå Skottebrygga, det ene av byens viktige bryggeanlegg.

Oppmålingen av byen i 1688 resulterte i et kart som er bevart i Riksarkivet. Kartet gir først og fremst informasjon om tomtene. Nummerering viser til oversikten over tomtenes brukere.



Til venstre ses et annet kart over Larvik, også dette fra Riksarkivet. Hittil har man antatt at det var fra rundt 1750. Det er imidlertid så likt kartskissen fra 1688 at det må være er basert på dette. Karttegneren har lagt til noen detaljer - han har f.eks. tegnet inn veier og alle hageanlegg inne i byen. Han har imidlertid bommet på omgivelsene, for her hadde han ikke noe nøyaktig grunnlag å hold seg til. Farriselva kalles «Lauen» - Lågen, mens den virkelige Lågen er uteglemt.

Gatestrukturen

Kartene fra 1600- og 1700-tallet viser forbausende store likhetstrekk med situasjonen slik den har vært fram til i dag. Storgata følger samme krumning fra Bøkkerfjellet til Tollerodden. Prinsegata hadde et noe mer komplisert utløp i Storgata enn nå. Munkegangen eller Munkegata var den andre viktige ferdselsåra som munnet ut i Storgata. Seinere overtok Halle-gata, nå Dronningens gate trolig Munkegangens rolle som hovedforbin-delse østover.

Tomtestrukturen fra 1688 viser at det har vært flere passasjer fra Storgata og opp i Prinsegata enn det man kjenner til fra seinere tid, men både Rombergbakken (Romberggata), Schultzegata, Steingata med tverrgatene Øvre og Nedre Steinstrede ses på kartet. Kartene fra 1800-tallet viser at disse små tverrgatene til Storgata var trukket over Storgata og helt ut til sjøkanten, sannsynligvis for å sikre allmennheten en hevdvunnen atkomst til fjorden etter at arealene var privatisert.

Bebyggelsen

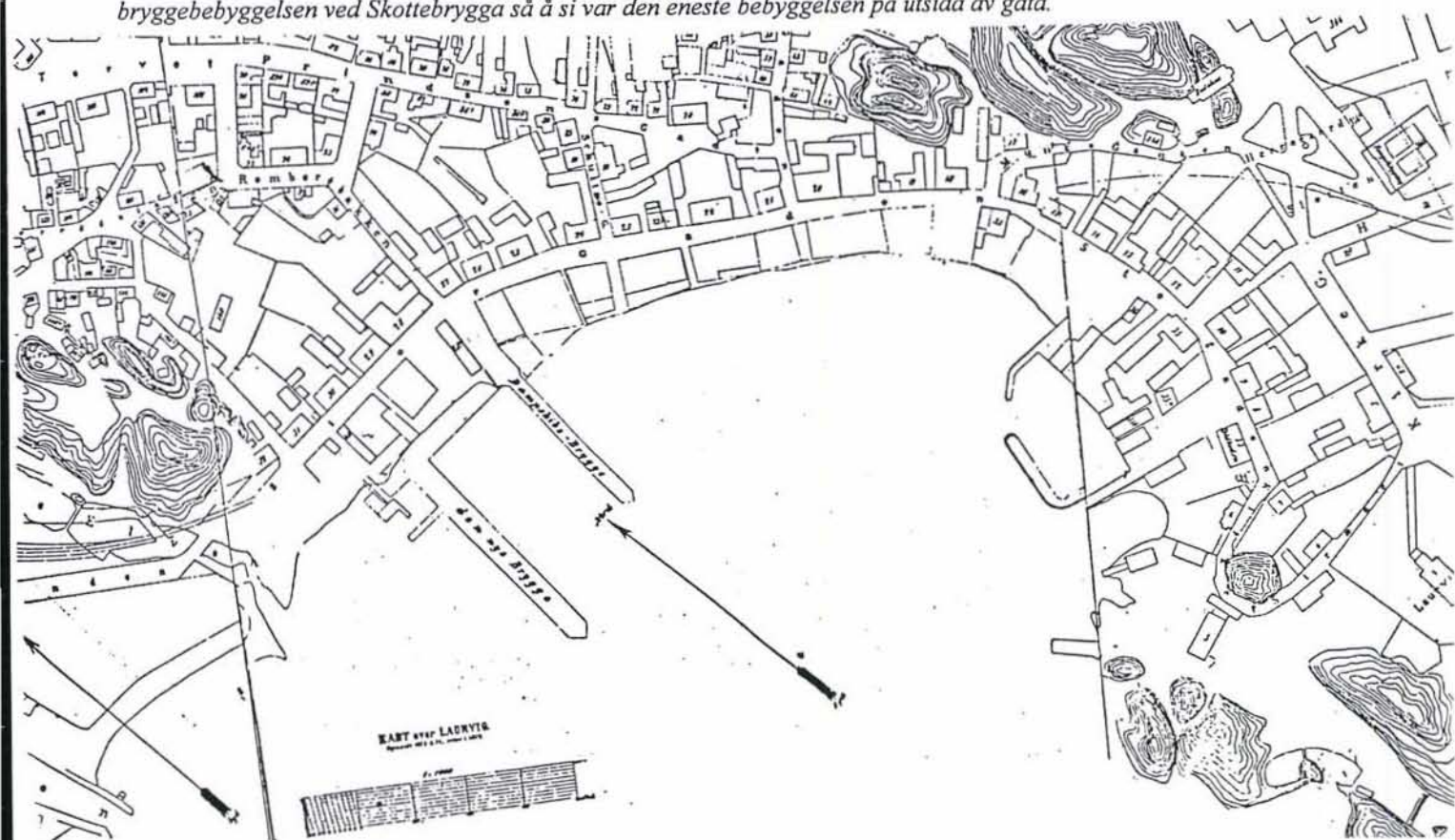
Den store bybrannen i 1792 rev med seg all bebyggelse i gata mellom Bøkkerfjellet og og Munkegangen, dvs. der kinoen Munken ligger i dag. Dette var bare 25 år etter at den første brannforsikringsordningen for byene ble etablert, og brannvern har nok spilt en viss rolle i oppbyggingen.

gjenreisningen etter brannen

Bebyggelsen i gata ble gjenreist på kort tid med store borgerhus liggende på rekke langs gata. Det ble trolig foretatt en viss regulering av byggelinja mot Storgata. Eiendomsgrensene ble nok også justert noe.

Bygningene ble alle som én lagt med langsiden mot gata og i linje med gateløpets krumning. De ble reist ved foten av skråningen slik at de fikk relativt høye murer mot Storgata. Bygningene lå enkeltvis, men vanligvis ikke med større avstand enn at det akkurat lar seg gjøre å legge en kjørevei inn i gården på oversiden av bygningene. Mellom bygningene var det plankegjerdet med porter inn til hver gård. Inne i gården finnes uthus.

I 1873-74 ble Larvik målt opp og etter revisjon i 1878 ble det første trykte bykartet i målestokk 1:1000 ble utarbeidet. Jernbanen er delvis tegnet på etter de planer som forelå. Kartet viser den åpne situasjonen rundt Storgata, den gang bryggebebyggelsen ved Skottebrygga så å si var den eneste bebyggelsen på utsida av gata.





«Nordens Neapel» - Larvik ble kjent som en by med spesielt vakker beliggenhet. Maleren I. C. Dahls bilde av byen i måneskinn bidro ganske sikkert til dette.

den typiske bygården

Hovedinngangen lå som regel inn mot gårdsplassen, husa hadde ikke inngang fra selve gata. Dette ga gatebildet en relativt lukket karakter. Bygningsrekka signaliserte tydelig at dette var private hus. Storgata var da definitivt ikke noen utpreget forretningsgate. Detaljhandelen fant man andre steder. Beboerne i Storgata var hovedsaklig næringsdrivende i handel, skipsfart og industri, men også byens embetsmenn bosatte seg her. Det var stor mobilitet, mye kjøp og salg, og få av eiendommene har vært i samme familie over flere generasjoner.

tidsenhetlig og ensartet bygningsmiljø

Siden alle husa var bygd omtrent samtidig hadde strøket fått et relativt ensartet preg, med bygninger i en eller to etasjer med høye valmtak. Mange av bygningene ble påkostet store summer under den lønnsomme lisenshandelen fra 1809, da Larviks-borgerne tjente gode penger på høye fraktrater i skipsfarten (Larviks historie II s. 42). På 1800-tallet var Storgata regnet for byens desidert beste strøk. Det ser ut til at tomtene ble mer likeverdige enn de var på 1600-tallet.

I noen av gårdene finnes terrasserte hageanlegg oppover i skråningen. Mest kjent var hagene på framsida av Storgata. Mange av gårdene hadde nemlig imponerende hageanlegg ut mot stranda inngjerdet av stakitter og hekker. De var sannsynligvis anlagt etter at borgerne ble eier av tomtene på begynnelsen av 1800-tallet. Det viser at strandarealene neppe hadde særlig stor økonomisk betydning, selv om enkelte av tomtene her ble benyttet som opplagsplass for trelast.

Jernbanen skaper transformasjon

Jarlsbergbanen innebar en sterk katalysator for urban transformasjon i by-situasjonen. For bebyggelsen i Storgata førte det i første omgang bare til funksjonsmessige endringer. Nesten alle gårdene fra Storgata 26 til 42 ble omgjort til hotell, og stadig fler av gårdene fikk offentlige funksjoner som rådhus, post, foreningslokaler og serveringssteder. Kjelleretasjene ble litt etter litt tatt i bruk til forskjellig kommersiell virksomhet, og ble åpnet mot gata med store vinduer og dører.

Etter hvert utløste transformasjonen også endringer i bebyggelsesmønster. En rekke bygninger ble påbygd. De husa som var i én etasje kunne bygges på til to, eller huset ble utvidet med påbygg i lengden, slik at gata fikk mer karakter av sammenhengende fasaderekke, ikke som før, individuelle bygninger. En brann ved århundreskiftet medførte at to nye urbane murbygninger ble oppført vis-a-vis stasjonen.

Miljøet fikk gradvis et mer offentlig preg. Anleggelsen av Jarlsbergbanen medførte ekspropriasjon av den delen av tomtene som lå på sørsida av gata, altså strandå. De tidligere private havene ble erstattet med offentlig park rundt stasjonen, de store trærne ble bevart.

Storgatasegmentet kuttes i to

Ombyggingen av Vestfoldbanen for dobbeltspor og elektrifisering ble for Larviks vedkommende gjennomført så tidlig som midt på 1930-tallet. Den nye banestandarden krevde større høyde i tunnelene, og det var ikke lenger mulig å opprettholde kontinuitet i Storgata over tunnelen. Storgata 18, den såkalte Tordenskjoldgården, som stod oppå tunneltaket, ble revet.

Storgata ble forlenget østover, langs gata som den gang het Munkegangen, på nordsida av jernbaneskjæringa. Stigningen i terrenget gjorde det mulig å legge ei bru over jernbaneskjæringa omtrent halvveis opp mot Herregårdssletta. Storgatas østre del måtte nå forlenges opp hit, men for å få til en forbindelse uten for mange krumspring, måtte nok en bygning i Storgata rives, den såkalte Smithegården i det som den gang var Storgata 10. Også en skolebygning bak Storgata 12, nå Kirkestredet 6 ble revet.

Reguleringen av Storgata er uttrykk for at forbindelsen øst-vest - mellom bydelen Torstrand, industrien der og veien til Tjølling på den ene side og stasjonsområdet og Larviks indre havn på den andre, var blitt viktigere enn sammenhengen rundt Storgata. Området rundt Skottebrygga var heller ikke noe aktivum lenger. Riktignok hadde det latt seg gjøre å opprettholde sammenhengen i Storgata ved å heve gatenivået på begge sider. Når dette ikke ble gjort, må nok også ses på bakgrunn av den praksis som sa at gate-regulering var ensbetydende med rutenett.

«Punkteringen» av den kontinuerlige bygningsrekka rundt Storgata var allerede innledet da jernbaneomlegginga fant sted. Faktisk hadde den alltid hatt et hull her hvor Munkegangen - en gammel forbindelse fra Herregårdssletta - munnet ut på Storgata. Munkegata var blitt en viktig øst-vest-forbindelse og ble utvidet i bredden i 1902. Munken Kino som ble bygd i Storgata 20 omkring 1920, ble trukket inn fra gata, sannsynligvis av hensyn til forbindelsen ut Munkegata.

Fra slutten av 1930-tallet var den «neapolitanske» bysituasjonen - byen rundt bukta - en saga blott.

DEN ØSTLIGE DELEN AV STORGATA - I DAG KIRKESTREDET

Den østlige delen av Storgata har aldri vært rammet av noen større brann, den store bybrannen i 1792 ble som nevnt stanset ved Munkegangen. I denne delen av gata har tomtestrukturen blitt bevart enda bedre, og brorparten av bygningene er eldre enn trehusa i området vest for Munkegangen. Kartet fra 1688 viser f.eks. at ei tomt er trukket tilbake fra Storgata. Slik har det vært helt fram til i dag, og Dronningens gate 1 ligger slik ennå. Det er for øvrig aldri gjennomført noen byggelinje i denne delen av gata.

Denne delen av den gamle Storgata har ikke vært utsatt for de sterke endringskreftene som har manifestert seg nærmere tyngdepunktet i sentrum. De endringene som har skjedd her har i overveiende grad skyldtes at virksomhet har forsvunnet herfra. I motsetning til den vestlige delen av Storgata var det i denne delen mye bebyggelse på utsiden av gata, ned mot sjøen.

SKOTTEBRYGGA

Navnet Skottebrygga var i bruk alt på 1600-tallet. Allerede da var det enkle bryggeanlegg her. Det første større havneanlegg i Larvik ble anlagt her i 1750. På innsida av bryggene vokste det fram en rekke sjøboder, men det lå også et par bygårder på utsida av Storgata i tilknytning til Skottebrygga.

Etter flere ganger å ha blitt ødelagt av uvær ble Skottebrygga i 1833 bygd av gråstein og mur. Det var bare småfartøyer, bl.a. såkalte hollenderkoffer som brukte Skottebrygga, og det var plass til rundt 20 skuter. De større skipene som fraktet malm til jernverket og jern og trelast til eksport lastet og losset ved Farriselvas munning. Mesteparten av byens varehandel med omverdenen foregikk ved Skottebrygga, helt fram til dampskipsbryggene ble anlagt midt på annen halvdel av 1800-tallet.

molo-prosjektet

Opprinnelig hadde planen vært å bygge om Skottebrygga for å tilpasse havna til de krav dampskipstrafikken stilte. Det ble besluttet å bygge en molo ut fra Tollerodden for å skjerme bryggene, men prosjektet mislyktes på grunn av vanskelige grunnforhold.

Colin Archers båtbyggeri

Colin Archer som var født på Tollerodden i 1832 anla i 1862 en bedding på sørsida av Tollerodden hvor han begynte å bygge seilbåter. I 1866 bygde han et større verft på nordsida av Tollerodden, men han hadde trolig den viktigste virksomheten i Rekkevik, hvor han bl.a. bygde polarskuta Fram. Ved egne studier ble han en av landets største skipskonstruktører. Hans spesialitet var losbåter, som han bygde rundt 70 av. Dessuten bygde han omkring 30 kuttere til lystseilas, mange for levering i utlandet. Men hans mest kjente innsats gjaldt redningsskøytene. Han sto bak stiftelsen av redningsselskapet i 1891 og bygde ti skøyter til den norske redningstjenesten og to til Russland på Murmanskysten.

bygningene på Skottebrygga

Bygningene på Skottebrygga ble revet i 1948, etter påtrykk fra Havnefogden. Husa var da blitt temmelig forfalne, samtidig som man erkjente den historiske verdien de representerte, og avisene uttrykte vemod over rivinga. Bebyggelsen rommet mange forskjellige virksomheter, bl.a. tobakkfabrikasjon. Kommunen eide en av sjøbodene.

parkområde

På slutten av 1970-tallet ble det tatt initiativ for å gi området mellom Skottebrygga og Tollerodden en parkmessig behandling. I den forbindelse ble det foretatt endel utfyllinger i vika mellom Skottebrygga og Archerbeddingen. Terrenget ble jevnet til og tilsådd med plen. Skottebrygga er i dag småbåthavn.

«ny» sjøbod?

I dag arbeides det for å gjenreise en sjøbod ved Skottebrygga. Bygningen står i Hølen, men eieren ønsker å kvitte seg med den, og det er slått til orde for å flytte den til «Skotta». Bygningen er tenkt satt i en museal sammenheng med Larvik Sjøfartsmuseum.

DE ENKELTE EIENDOMMENE

*Tollerodden - Kirkestredet 6
tidligere Kirkestredet 4 og matr.nr. 5*

Den såkalte Tollbodtomten var en av byen største eiendommer. På slutten av 1600-tallet bodde byens tollere her, og navnet Tollerodden må ha oppstått som en følge av dette. Larvik ble tollsted alt i 1633. Tollerembetet hadde en spesiell posisjon i Larvik i grevetida fordi det lå direkte under kongen, i motsetning til andre embeter som greven personlig rådde over.

Fra 1827 kom eiendommen i Archer-familiens eie. Gården skal ha blitt revet og bygd opp igjen i 1794, men det er uvisst hvor lenge bygningen har hatt sin nåværende skikkelse. Siden 1938 har Larvik kommune vært eier (Larviks historie II, s. 42).

Huset er i dag under restaurering, og antikvariske undersøkelser har påvist verdifulle interiører. Området ved Tollerodden er et svært vakkert sted tilrettelagt for rekreasjon og friluftsliv, og har gode muligheter for bading og soling om sommeren.

*Kirkestredet 5 Larvik Sjøfartsmuseum
tidligere Storgata 1 matr.nr. 33*

Kirkestredet 5 er Larviks eldste eksisterende murgård. Bygningen omtales ofte som den gamle tollboden, men denne betegnelsen er svært misvisende.

Bygningen er trolig bygd av grevens bygningsinspektør i 1730. Han var også ansvarlig for ombyggingen av Herregården i 1733 (i følge James R. Archer, Larvik). Gården var den høyest takserte i hele Storgata ved brann-taksten i 1767. Bygningen hadde da vært i prestens eie en stund, og prestene avløste hverandre som eiere inntil byen kjøpte Herregården rundt 1820 og ga presten bolig der. Fra 1700-tallet finnes en enestående oppmålingstegning over bygningen og eiendommen.

På midten av 1800-tallet kjøpte staten bygningen og tok den i bruk som tollkammer. Etter at dampskipsbryggene ble bygd lå tollstedet lite gunstig til i forhold til trafikken på havna, og den nåværende tollboden ble bygd på 1880-tallet.

Bygningen rommet mange andre funksjoner, bl.a. foreningslokale, og det var noen år teatersal i loftsetasjen. Ei tid var det mineralvannfabrikk, men i 1904 ble huset kjøpt av noen av byens industriherrer som startet trikotasje-fabrikk der. Det fikk et tilbygg og ble fabrikklokale hvor det i 1915 var omkring 45 sysselsatte.

Bygningen ble fredet i 1923. Det forhindret ikke at forfallet skred framover. I 1952 kjøpte kommunen huset. Det ble satt i stand, de skjemmende tilbyggene ble revet, og bygningen ble innredet til utstillingsformål. Larvik Sjøfartsmuseum åpnet her i 1962, og har fremdeles tilhold her.

*Kirkestredet 1-3
tidligere Storgata 5-3, matr.nr. 35a*

Den gamle fabrikk- og sjøbodbebyggelsen her ble revet sammen med sjøbodene på Skottbrygga i 1948, mens selve Falchgården stod helt fram til Norsk Brenselolje bygde bygningen som står i dag i 1958. Den var BP bensinstasjon og lokale for Transportsentralen. I dag holder Rørleggersenteret til her.

Bygningen er bygd i én etasje med høy sokkel på nedsida, og er formet som en tre-fløys bygning med valmet tak. Det er tydelig at det er gjort et

forsøk på å tilpasse seg de historiske omgivelsene, og bygningen kan ses som en liten kopi av Hospitalet. Det kan diskuteres hvor vellykket forsøket er, men bygningen er en svært spesiell og egentlig utypisk representant for 1950-tallets byggeri.

Det var J. W. Falchs Tobakfabrik som lå her tidligere. Tobakksindustrien satte alt på 1700-tallet sitt preg på Larviks næringsliv, og det var en rekke fabrikker i byen som produserte tobakk, først og fremst skråtobakk. Industrien sysselsatte så seint som i 1905 rundt 100 personer, svært mange ungdommer (Larviks historie III s 221). J. W. Falchs Tobakfabrik som lå i Storgata 3 var den største og sysselsatte nesten halvparten av tobakksarbeiderne. Bygningene her ble revet sammen med Skottebrygga like etter 2. verdenskrig.

*Colin Archers gate 2
tidligere del av Storgata 8, matr.nr. 10*

Tobakksfabrikanten T. M. Nielsen var i sin tid eier av eiendommen som strakte seg fra Storgata (nå Kirkestredet) langs Dronningens gate til Colin Archers gate. Han bygde sin tobakksfabrikk her, med det store framhuset som seinere har vært Menighetslokale.

*Kirkestredet 12
tidligere Storgata 4, matr.nr. 8*

Kirkegata 12 er den eneste av eiendommene i Kirkestredet som er udelt, den strekker seg helt opp til Colin Archers gate. Det relativt beskjedne okergule huset skjuler et intakt bygårdsanlegg med uthus og hage på baksida.

*Kirkestredet 10
tidligere Storgata 6, matr.nr. 9*

Denne eiendommen ble i 1826 kjøpt av byens tollinspektør. Samtidig kjøpte staten gårdens strandtomt med to sjøbuer som tollvesenet tok i bruk.

Hovedbygningen er typisk for den eldre Storgata-bebyggelsen. Bygningen som er forholdsvis stor er i to etasjer og har høyt valmet tak. Bygningen er i liten grad påvirket av sveitserstilen som har satt preg på så mange hus.

Fram til 1994 har NSB vært leietaker i bakgårdsbygningene. De gamle husa her ble for ca 40 år siden satt i stand til overnattingsrom for jernbanepersonale.

For få år siden overtok eieren uthuset til naboeiendommen, Storgata 8. Dette huset ligger med gavlen ut mot Storgata, og har trolig mye til felles med sjøbodene som sto ved Skottebrygga. Eieren har satt huset i stand, og laget et slags rustikt festlokale av tømmerbygningen. Kjelleren er utgravd og innredet til antikvitetsforretning. Ved gravearbeidene ble det funnet fragmenter av 1700-talls vinglass, flasker og porselen og steingods.

*Kirkestredet 8
tidligere Storgata 8, matr.nr. 10*

Bygården her ble bygd av en av byens store industiherrer T. M. Nielsen i 1855. Ved siden av å være tobakksfabrikant drev han en allsidig handelsforretning. Opp til 1980-tallet var bygningen i bruk som Menighetshus. Bygningen har en særegen fasade preget av overgangen mellom seinempire og sveitserstil, godt bevart etter nylig gjennomført restaurering.

Like før 1920 bygde I. W. Falch ny tobakksfabrikk på den bakre delen av tomta, i Colin Archers gate 2, i krysset med Dronningens gate. Også tidligere hadde det vært en betydelig tobakksfabrikasjon i Storgata 8 (Larviks historie II s 383 og 419). Bygningen har en svært monumental utforming, bygd i pakt med tidas barokkinspirerte arkitektur.

*Dronningens gate 1
tidligere matr.nr. 11*

Dronningens gate 1 ligger i motsetning til de andre gamle bygningene i Storgata trukket rundt 30 meter tilbake fra gata. Dette ses også av kartet fra 1688. Bygningen kan være fra 1700-tallet, men det skal ikke utelukkes at den er eldre. Et par rokokkodører herfra oppbevares i Herregården.

Da Dronningens gate ble utvidet og gjort til hovedforbindelse til fergeleiet på 1980-tallet, ble bygningen flyttet noen meter nordover og rehabilitert. Omtrent samtidig ble den nye bygningen ned mot Storgata bygd, der «Smithegården» hadde stått fram til 1930-tallet.

Uthusa i Dronningens gate 1 revet ved gateutvidelse på 1980-tallet. Her hadde det vært tobakksfabrikk fra rundt 1900 og framover.

*tidligere Storgata 10 «Smithegården»
matr.nr. 12*

Smithegården ble revet i 1936, i forbindelse med den omlegging av Storgata som var resultat av at Vestfoldbanen ble ombygd til normalspor og seinere elektrisk drift. Det var planer om å flytte bygningen til Fylkesmuseet som var under oppbygging på Slottsfjellet i Tønsberg. Trolig kom krigen i veien for disse planene.

Rivingen var i virkeligheten av liten verdi for trafikken. På 1980-tallet ble veisystemet lagt om nok en gang, slik at forbindelsen mellom Storgata og Kirkestredet går via rundkjøringa på Herregårdssletta og ned Dronningens gate. Det var på tale å flytte Dronningens gate 1 ned til Smithegårdens gamle tomt for å komplettere bygningsrekka langs Kirkestredet. I stedet ble det bygd en ny bygning på tomta.

*Kirkestredet 6, «Buggegården»
tidligere Storgata 12, matr.nr. 13*

I denne gården vokste historikeren og språkforskeren Sophus Bugge opp på 1830-tallet. På slutten av 1800-tallet kom gården i kommunens eie, og pikeskolen brukte den. Gården gikk over til folkeskolen i 1902, etter at pikeskolen var nedlagt, og her ble det folkebiblioteket etablert, (Larviks historie III 124) før det fikk lokaler i Farrisfabrikken. I dag er det sognepresten som holder til her. Bygningen er godt bevart, og det er rimelig å anta at den er fra 1700-tallet.

*Kirkestredet 4
tidligere Storgata 14, matr.nr. 14*

Denne bygården var sannsynligvis ganske lik Buggegården, men gården ble ombygd til sveitserstil på 1870-tallet. Husets valmede tak ble erstattet med et løftet saltak. I etterkrigstida ble huset igjen modernisert, og framstår i dag strippet for all fasadeartikulering.

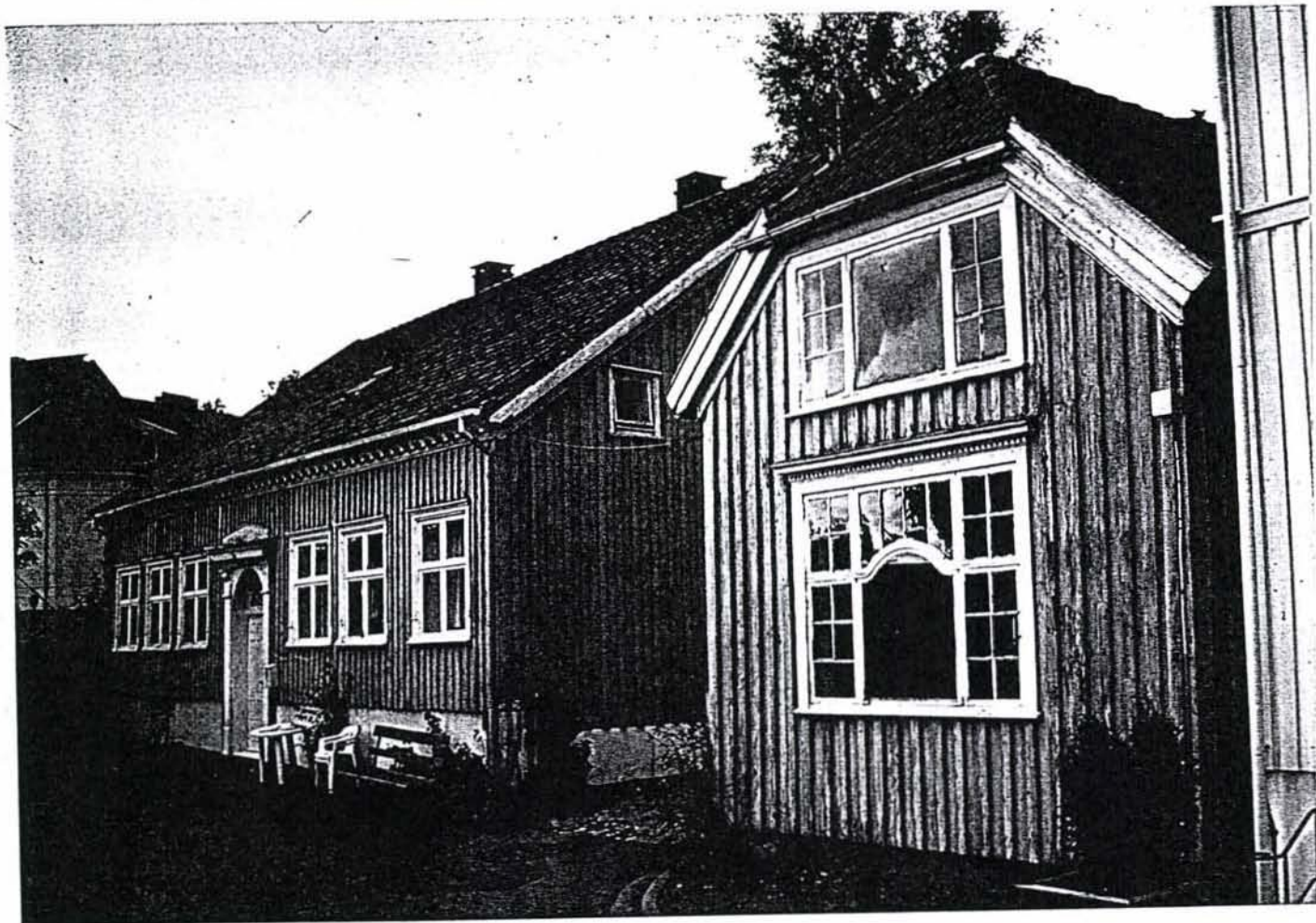
*Kirkestredet 2
tidligere Storgata 16, matr.nr. 15*

Denne gården var den eneste bygården i denne delen av Storgata som bare hadde én etasje, og det er den fremdeles. Av gårdens eiere ses ingen høyere embetsmenn eller handelsmenn og det er nærliggende å se gården som et skipperhus - ikke fullt så stor som gårdene til de mest velhavende borgerne på Storgata. Til gjengjeld er gården i dag en av de aller best bevarte bygningene i Storgata, selv om forfallet begynner å synes. Gården har bevart mange fine bygningsdetaljer, bl.a. har vinduene de pilasterformede geriktene som er typiske for Larvik.

Det er uvisst hvor gammel bygningene er, men det er rimelig å anta at hovedbygningen er fra 1700-tallet. Også sidebygningen som ligger med en halvvalmet gavl er gammel, og ses på de eldste fotografiene fra 1860-tallet.

*tidligere Storgata 18 - Tordenskjoldgården
matr.nr. 16*

Gården var eid av en skipper fram til Vestfoldbanen ble bygd og banen ble lagt i tunnel under huset. Håndverkerforeningen kjøpte den i 1882, men kommunen overtok i 1901, og fra til 1918 holdt Sjømannsskolen til i gården. Bygningene ble revet i 1936, da Vestfoldbanen ble ombygd inn til



Kirkestredet 2 er en av de finest bevarte bygningene i den gamle Storgata. Til høyre ses sidebygningen som ligger med gavlen mot gata. Den har vært i bruk som kontor, noe som forklarer de store vinduene. Hovedhuset er kanskje ikke det mest typiske for Storgata-bebyggelsen, bl.a. fordi bygningen har hovedinngang direkte fra gata, og i motsetning til de fleste husa alltid har hatt vanlig saltak. Bygningsdetaljene er godt bevart, og selv om de sannsynligvis er fra forskjellige tider står elementene fint til hverandre. Det ligger svært nær jernbanelinja, og utvidelse til dobbeltspor vil kunne medføre at bygningen blir revet.

stasjonen. Moderniseringen forutsatte at tunnelen ble hevet, og huset måtte bort.

Gården hadde navn etter den fortelling som knyttet seg til gården. I følge tradisjonen skulle det skal ha vært «posthus» her. En gang lå Tordenskjold ute på fjorden med sitt skip og ventet på posten. Da det trakk for lenge ut skal ha ha skutt ei kule i veggen for å få fart på sakene. Kula var innmurt i brannmuren i gården og ble tatt hånd om av museet da huset ble revet.

*Storgata 7-9-11-13
tidligere bl.a. matr.nr 36*

Der NSBs lokomotivstall ligger i dag fram til anleggelsen av jernbanen en eiendom som var bebygd inntil jernbanen ble anlagt. Det var bare denne ene bebygde eiendommen på stranda, i tillegg til de rundt Skottebrygga.

Storgata 20 Munken

Kommunen kjøpte Storgata 20 etter at bygningen var odelagt av brann i 1918. De materialene som var brukelige ble brukt til en funksjonær bolig i Greveveien 28. I 1921 feiret Larvik by sitt 250-års jubileum. Kinolokalet Munken sto ferdig til jubileet og den første filmen som ble vist var «Byen vor» - lagd til jubileet. Dette skjedde altså samtidig med at Herregården sto ferdig restaurert og ble tatt i bruk som museum. Den kommunale kinematografen ble opprettet allerede i 1914. Kinobygningen fikk et påbygg rundt 1970.

Storgata 22

I dag er det parkeringsplass på denne tomte. Gården som stod her ble revet tidlig på 1960-tallet, sannsynligvis som en begynnelse på nyreguleringen av Prinsens gates utløp i Storgata.

Storgata 24

Eiendommen har vært i eie av flere framstående handelsborgere og embetsmenn gjennom tidene. Bygningen ble oppført kort tid etter bybrannen i 1792, og ble visstnok reist på gamle murer (Larviks historie II s. 46). Før bygningen ble kjøpt av mållaget og innredet til «kaffistove» på 1920-tallet tjente huset som «Folkets Hus».

På 1970-tallet kjøpte AOF gården. På begynnelsen av 1980-tallet ble bygningen sammen med «Klippestua» Steingata 2a foreslått fredet. Fredning kunne ikke vedtas mot en gjeldende regulering, og bygningene var forutsett revet i reguleringen av Prinsens gates utløp i Storgata. Kommunen motsatte seg vern, og Riksantikvaren frafalt forslaget mot at området ble regulert til spesialområde med bevaring som formål.

Bygningen ble relativt hardt restaurert på 1980-tallet, særlig interiørmessig ble det foretatt store endringer, og framstår som en slags tømmerlåve innvendig. Huset rommer i dag et spisested oppe og en pub og diskotek i kjelleretasjen.

Ulikt alle andre eiendommer i Storgata hadde denne hage ut mot gata ved siden av bygningen, og slik er det fortsatt. En sammenligning med oppmålingskartet fra 1688 viser at hagen da var en egen tomt. I dag er det ute-servering her om sommeren. Et fint formet trappearrangement i larvikitt leder fra fortauet og opp i hagen og til bygningens klassisistiske hageinngang. Kanskje ble dette anlagt da «Kaffistova» etablerte seg her på 1920-tallet.

Storgata 26 Victoria Hotel

Kjøpmannsgården her ble omgjort til «privathotell» på slutten av 1800-tallet. Victoria Hotel brant i 1894 eller 1897. Her ble et nytt førsteklasses hotell reist i 1904. Hotellet drives fortsatt i samme navn, Victoria Hotel.

Storgata 28 Posthuset

Kommunen kjøpte hotel Victorias tomt i 1894 med tanke på å bygge posthus. Bygningen ble oppført i tre etasjer, og sto ferdig i 1903. Kommunen gjorde ingen god forretning som «byutvikler». For å frigjøre kapital til skolebygging solgte kommunen bygningen til staten, men led tap. I dag står bygningen tom etter å ha vært rammet av brann for noen år siden.

Storgata 30 og 32

Denne kjøpmannsgården omfattet to eiendommer. På slutten av 1800-tallet ble nr 30 lokale for Sjømannsforeningen, mens nr 32 ble sjømannshjem, og seinere hospits. Begge bygningene har tapt sine opprinnelige fasader ved modernisering, men bygningenes hovedform er intakt. Storgata 30 er en én-etasjes bygning med saltak og har fått en ny sveitserstil-fasade. Storgata 32 er i to etasjer og har valmtak.

Storgata 34-42 Grand Hotel

Grand Hotel stod ferdig i 1952. Hotellet ligger trukket tilbake fra gata, men bygningens hovedvolumer har tatt opp i seg knekken som er gitt av gatas krumning.

Selv om bygningene er forholdsvis nye, er virksomheten mye eldre. Grand Hotel ble etablert i Storgata 40 i 1878, og ble byens ledende hotell.

Storgata 34 ble hotell etter at jernbanen kom. I 1887 ble Central Hotel kjøpt av Arbeiderforeningen som fortsatte å drive det under navnet Britannia Hotel, samtidig som foreningen bygde egne lokaler på tomte

mot Schultzes gate. Arbeiderforeningen var ingen radikal sosialistisk forening, men dominert av ulike høyre- og venstregrupperinger. Gården ble ombygd i 1889 etter tegninger som arkitekt Thürmer leverte gratis. Arbeiderforeningens sal ble vel så mye brukt som Festiviteten til konserter og teaterforestillinger. Her ble den første kinoforestilling vist i 1903.

Storgata 34 var bygd i 1801. Gården ble sterkt skadd av brann i 1975, og ble revet. Tomta er i dag lagt til Grand Hotells eiendom, og opparbeidet som park foran hotellets nyeste fløy.

Storgata 38 var i bruk som en eksklusiv leiegård og hotell fra midten av 1800-tallet, og det var denne gården som var det opprinnelige Grand Hotel. Fra 1878 fikk Storgata 38 og 40 samme eier. Bygningene måtte vike plassen da det nye Grand Hotel ble bygd i 1952.

Handelsstandforeningen kjøpte i 1911 Sparebankens tidligere gård i Schultzegata. Larvik Handelstands forening satte i stand lokalene i 1932. Også dette er en del av Grand Hotel i dag.

Storgata 44 Festiviteten

Bygningen var bygd i 1792, og påbygd og forbedret vel 20 år seinere. I 1874 ble bygningen ombygd og påbygd en fløy i mur av Klubbsselskapet som innredet konsert- og teaterlokale her. I 1883 ble bygningen solgt til kommunen som tok den i bruk til rådhus. Festivitets salen kom i skyggen av Arbeiderforeningens sal, men i 1912 ble Festiviteten pusset opp og forbedret. I etterkrigstida ble fasadene avhogd all stukkatur, og hele bygningen - også den delen som er i tre ble pusset med edelpuss.

Storgata 46

Gården er bygd av kjøpmann Wright etter bybrannen i 1792. I 1893 ble bygningen påbygd til to etasjer av firmaet Bugge & Olsen, et av de ledende i byens næringsliv.

Mange av eiendommene i Storgata hadde bakhager i tillegg til hagen foran Storgata. I det bratte terrenget ble hagene anlagt i terrasse. Bare i Storgata 46 og 48 er anleggene bevart. Disse gårdene mistet forøvrig strandarealene allerede da dampskipsbrygga ble bygd på 1850- og 1860-tallet.

Storgata 48

Eiendommen har vært i ulike kjøpmenn og konsulers eie, siden 1885 Ths. Arbo Høeg. Firmaet med hans navn eksisterer fremdeles innen skipsmegling og spedisjon, og bygningen er fremdeles i familiens eie. Bygningen er svært interessant antikvarisk, og har trekk fra forskjellige tider, hovedsaklig sveitserstil i gatefasaden, mens gårdsfasaden har eldre elementer. Taket er vanlig saltak, men bakgårdsfasaden røper at bygningen var noe lavere før og da hadde den valmtak.

Storgata 50

Denne gården er den eneste bygningen med halvvalmet tak i Storgata. Hovedformen er godt bevart. Den var på 1800-tallet i ulike embetsmenns eie. Også her holder et tradisjonsrikt Larviks-firma til i dag. Bugge & Olsen driver i likhet med nabofirmaet fremdeles med skipsmegling og spedisjon.

Storgata 52 Slutterigården

Fram til midten av 1800-tallet var denne eiendommen byen syke- og arresthus. Slutteri betyr arrestlokale, eller egentlig gjeldsfengsel. Etter at det nye fengselet ble bygd på Herregårdssletta rundt 1860, kom Slutterigården i privat eie. Idag rommer bygningen kontorer.

VURDERING

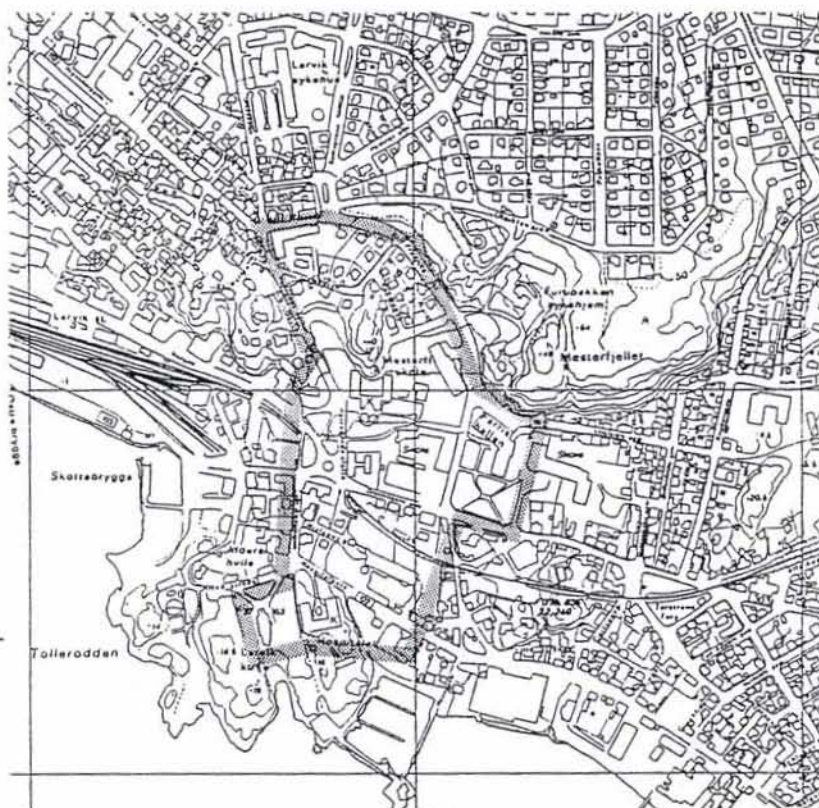
Situasjonen langs Storgata i sentrum er svært spesiell. Svært få byer har tilsvarende beliggenhet. Fra Storgata ser man hav og himmel møtes i horisonten og byen ligger oppover som i et amfi. Larvik skal tidligere ha vært omtalt som «Nordens Neapel». Ennå fornemmes dette i Storgatas buede form og nesten kontinuerlige, bebyggelsen på den ene sida av gata.

I den østlige delen av gata som ble kuttet av og kalt Kirkestredet finner vi i dag de best bevarte husa. Området ble liggende i en «bakevje» og har ikke vært utsatt for den samme grad av transformasjon som den delen av Storgata som ligger nærmest stasjonen.

Herregårdsområdet

AVGRENSNING

Herregårdsområdet er her definert av den grevelige residenseiendommen, i første rekke selve Herregården og parkanleggets utstrekning. I forhold til dagens situasjon betyr det området avgrenset av Herregårdssletta - Herregårdsbakken - Damveien - Kristian Fredriks vei - Mesterfjellet - Farrishallen. Også området sør for Dronningens gate, ut mot Larvik kirke og Hospitalet hører med, avgrenset av Torstrand i øst og Colin Archers gate i vest.



HISTORIE

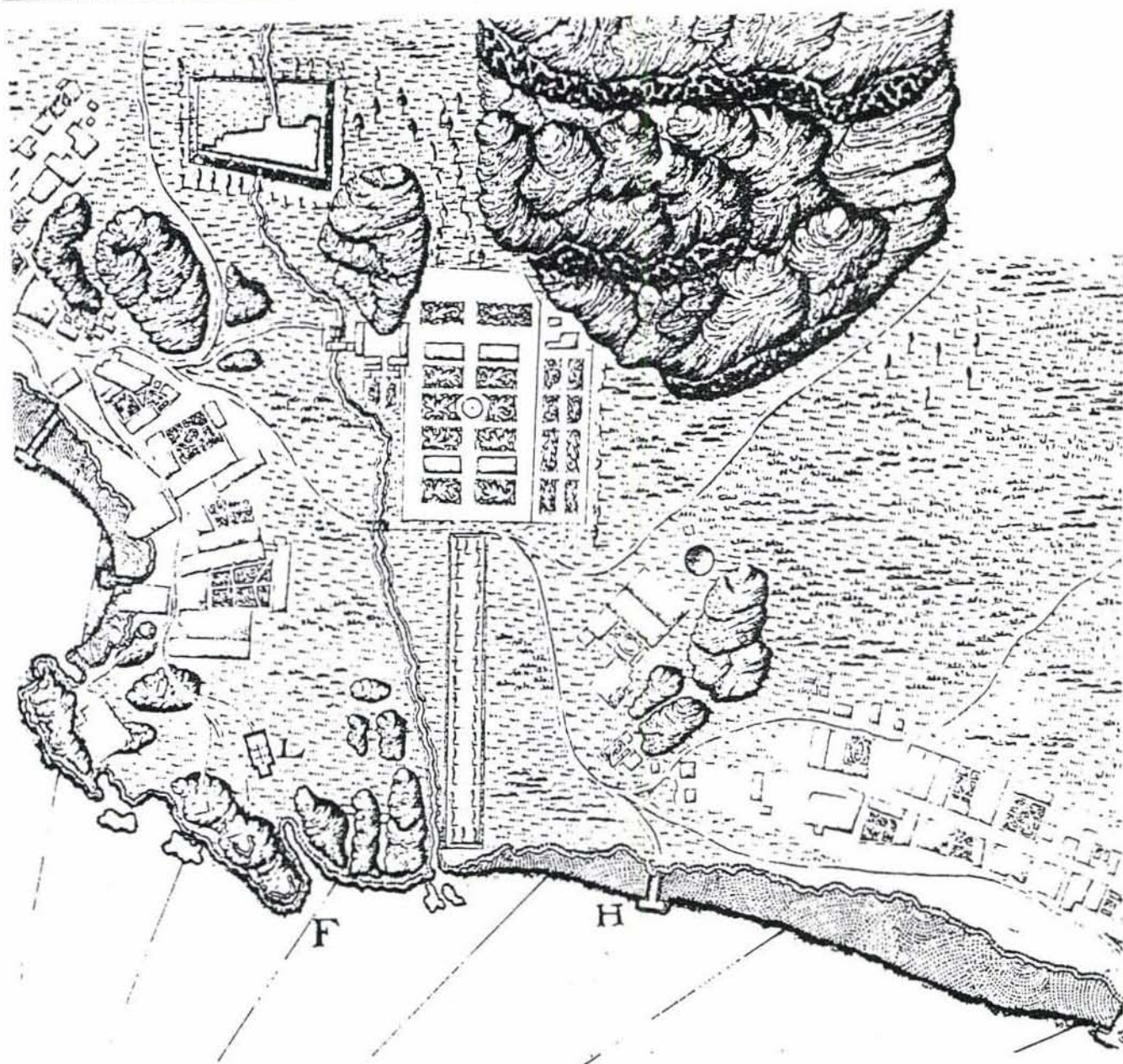
Gatene i området rundt Herregården er i stor grad resultat av reguleringer i forrige århundre, men de gjennomgående veiene Dronningens gate, Storgata (tidligere Munkegangen), Herregårdsbakken og dels Colin Archers gate er langt eldre. Reguleringen av Herregårdshaven er stort sett orientert etter retningen på Dronningens gate. Bare fengselsbygningene ligger i linje med det gamle hageanleggets akse.

HERREGÅRDEN (Herregårdssletta 6)

Norges stattholder, Ulrik Fredrik Gyldenløve ble opphøyet til greve i og med opprettelsen av Larvik grevskap i 1671. Gyldenløve hadde året før kjøpt Fritsø-godset av arvingene etter Nils Lange. Selv om virksomheten ved Farriselva må ha vært en stor interesse for greven, valgte han åpenbart å bygge sin grevelige residens på den andre sida av byen, på grunnen til gården Dragnes. Han satte trolig umiddelbart i gang bygging av Residensen - i dag oftest kalt Herregården, for i 1677 holdt han bryllup i Larvik.

Gyldenløves «norske» hus?

Det knytter seg en rekke ubesvarte spørsmål til byggingen av Herregården. Når den ble oppført i tømmer og ikke stein kunne det være for å spare penger. Men det har også vært sett som et ønske fra Gyldenløve om å bygge et *norsk* hus. Som uekte kongesønn hadde han hatt en nokså isolert stilling i Danmark, mens han i Norge fant et friere felt for sin virke-



Kartet viser området rundt Herregården slik det var på slutten av 1600-tallet. Det store aksiale hageanlegget er det dominerende elementet. Det kan synes underlig at selve Herregården ikke ligger i hovedaksen. Trolig var hagen anlagt med større planer i tankene - og rundt 1700 ble det reist et steinhus nordøst for Herregården. Dammen øverst i Herregårdsbakken var trolig viktig for vannforsyningen.

trang. Tomtevalget synes å styrke dette synet antakelsen. Anleggets plan var temmelig lik dagens anlegg som lukker seg rundt Herregårdsfjellet - et lite stykke Norge.

Herregården representerte utvilsomt en nyskaping i norsk trearkitektur. Bygningen kombinerer former fra europeisk slottsbygging med norsk trebyggingsteknikk og -tradisjon. Det er påvist at bygningen ble forbilde for mange andre bygninger, særlig i Skiensområdet.

steinhuset i Herregårdshagen

Flere ganger omtales «Steenhuset i Haugen» i skriftlige kilder fra 1700-tallet. Det skal ha vært Ulrik Fredrik Gyldenløve som fikk bygd et steinhus, visstnok i 1699 (i følge James Archer). Et prospekt fra første halvdel av 1700-tallet viser et byggverk liggende i hagen, rett nordøst for Herregården.

bygningstein på vandring

Bygningsstein var en svært kostbar ressurs, og kildene forteller at steinen fra huset i Herregårdshagen ble brukt om igjen ved oppførelsen av Hospitalet, kirkens tårn og den sementmurte demningen ved Farriseidet, alle sammen byggeprosjekter fra åra rundt 1760. Man kan spekulere om Gyldenløve så ubesværet kunne bygge et nytt steinhus. Det er ikke utenkelig at steinen ble hentet fra det såkalte Steinhuset på Bakken, som nevnes i sammenheng med Lange-familien i åra fram til grevskapet ble opprettet.

Herregården ombygd 1733

I 1733 ble Herregården ombygd, sannsynligvis foranlediget av kong Christian den 6. besøk i Larvik under hans reise i Norge. Tydeligvis har trepaléet blitt foretrukket framfor videre utbygging av steinbygningen. Herregården fikk da den form den i hovedtrekk har beholdt fram til i dag. Hovedfløyen ble ganske enkelt påbygd i høyden, mens sidefløyene visstnok ble revet og gjenreist i to etasjer. Interiørene var preget av tidas stilregence.

Herregårdens hovedfløy fikk ved ombygginga en form som ser ut til være svært lik steinhuset i Herregårdshagen, dette framgår av prospektet fra 1700-tallet. Steinhuset i Herregården var på sin side i følge tradisjonen bygd som med Gyldenløves palé i København som forbilde.

Grevene bodde i liten grad i Herregården, men flere av grevskapets embetsmenn bodde her i perioder. Den siste Larviks-greven, Ahlefeldt-Laurvig solgte Herregården i 1813.

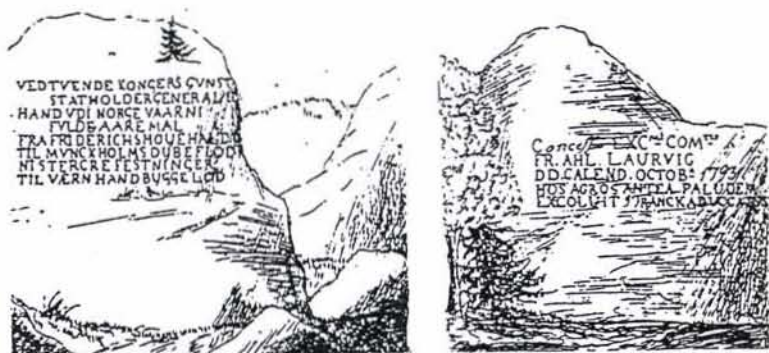
kommunen i Herregården

I 1820 ble det foreslått at byen skulle kjøpe Herregården, og året etter var salget et faktum. Det hadde vært et problem at byen ikke hadde noe rådhus. Rådstue og tingstue fikk rom i de vestligste rommene i hovedfløyens 2. etasje. Prestebolig ble innredet i vestfløyen. Byens Dramatiske Selskab leide den store salen i 2. etasje til teaterlokale. Middelskolen fikk også lokale i gården, og det ble innredet boliger både for læreren og klokkeren. En av allmueskolene holdt også til her inntil den fikk egen bygning.

I flere tiår var all kommunal virksomhet i byen konsentrert i Herregården, men i 1883 ble Festiviteten i Storgata kjøpt til rådhus. Etter 100 år i kommunens tjeneste ble trepaléet omgjort til museum i 1921. Omtrent samtidig ble bygningen fredet. Restaureringen pågikk i flere år opp mot 1930. Arbeidet ble ledet av Domenico Erdmann som gjenskapte mange av interiørene på grunnlag av funn, både fra Gyldenløves tid og fra ombyggingen i 1730-åra. Herregården er en av landets største trebygninger og er fremdeles museum.

Inscriptioner ved Herregården i Laurvig.

Inskripsjonene i Herregårdsbakken er minner etter kongebesøk i grevetida og på 1900-tallet. Ingen av unionskongene etterlot seg minner her, til tross for flere kongebesøk på 1800-tallet. Det sier nok også noe om at man den gang ikke ønsket noen altfor sterk forbindelse med det gamle styret. Avtegningen ble gjort av Sophus Bugge da han gikk på middelskolen i Herregården. Seinere ble han en kjent historiker.



inskripsjonene i Herregårdsbakken

Nederst i Herregårdsbakken, rett ovenfor Bedehuset og vis-a-vis den vestre porten til Herregården finnes en fjellknaus med minneinskripsjoner etter kongebesøk i Larvik, i grevskapstida og på 1900-tallet. Den eldste inskripsjonen skriver seg fra 1685, derpå følger 1704, 1733 og en udatert inskripsjon til minne om Fredrik den 5. Også Haakon 7. og Olav 5.s besøk under byjubileene i 1946 og 1971 har fått sin inskripsjon hogd inn i larvikitten her.

HERREGÅRDSHAGEN

Allerede på 1680-tallet var det ett - eller egentlig to - store hageanlegg i såkalt italiensk stil på østsida av Herregården. Herregårdshagen omfattet et område omtrentlig avgrenset av nåværende Residensveien i nord, Kristian Fredriks vei i øst og Dronningens gate i sør. Hageanlegget var inngjerdet og hadde 4 fiskedammer og rektangulære parterrer. En allé strakte seg i forlengelsen av anleggets hovedakse fra sørenden av hagen og helt ut til stranda.

hagebruk

Da greven solgte Herregården til kommunen ble hagen etter hver delt opp og tatt i bruk til forskjellige formål. Hovedanlegget rett øst for Herregården var satt i stand få år i forveien og ble forpaktet bort til gartneren. I 1831 hadde han det hele 131 frukttrær og 31 mistbenker, så det ble drevet et for tida avansert hagebruk med frukt- og grønnsaksdyrking.

skøytebaner

Om vinteren ble dammene brukt til skøytebaner. Så seint som rundt 1890 hadde tilreisende «idrettsstjerner» oppvisninger som fikk stor betydning for framveksten av idretten i Larvik.

Herregårdsdammen

Herregårdsdammen eller Ryggestudammen var et kunstig omtrent korsformet basseng og herfra løp det en bekk ned og under Herregårdens vestre port. Bekken rant videre sørover på Alléløkkka og ut i fjorden. Dammen var anlagt i forbindelse med byggingen av Herregården. Den er i dag borte, men dammens avgrensning har til en viss grad virket strukturerende på gatene som ble anlagt her rundt 1920.

Kommunal utbygging i hagen

Fra midten av 1800-tallet fikk kommunen behov for tomter til forskjellige kommunale oppgaver. Fattigkirkegård og fattighus ble lagt her rundt 1840, og innledet en lang periode hvor sentrale offentlige byggeoppgaver ble lokalisert her. Siden fulgte fengsel og allmueskole, og på 1900-tallet ble det bygd nye skoleanlegg her. Utbyggingen i området kulminerte med skoler og idrettsanlegg på 1960-tallet.

Dronningens gate 3, Fattighuset tidligere Hallegaten, matr. nr 347

Fattighuset som ble reist i 1841 ble lagt kanten av Herregårdshagen, ut mot Dronningens gate, eller Hallegata som den het den gang. Fattighuset var eid av kommunen, men var bygd ved hjelp av en privat pengegave. Larviks fattighus i Dronningens gate 3 var temmelig usselt. De gamle som bodde der var imidlertid friske nok til å «bedrive både drukkenskap og usedelighet», og virksomheten ble omorganisert og ble kalt gamlehjem ved at diakonisseforeningen gikk inn som ansvarlig for driften ved århundreskiftet. Gamlehjemsbygningen ble revet som følge av utvidelse av Dronningens gate, visstnok på 1970-tallet.

Herregårdssletta 2 - Kretsfengselet tidligere matr.nr. 346b

I 1860 ble byens fengsel bygd på hjørnet av Herregårdsbakken og Dronningens gate. Bygningene er oppført i tegl, som et lukket anlegg rundt to luftgårder. Oppføringen faller sammen med den store utbyggingen og forbedringen av fengselsvesenet fra midten av 1800-tallet, og anlegget er typisk for tida. Deler av bygningene er pusset, mens andre deler står upus-

- set, som da det ble bygd, og anlegget må karakteriseres som godt bevart, og det fungerer fremdeles som kretsfengsel.
- Herregårdssletta 4, Gymnastikklokalet* Gymnastikklokalet ble reist på samme tid som Fengselet, og var det første arnested for organisert idrett i Larvik. Idretten ble tidlig en arena for sosiale spenninger, og gymnastikklokalet var var forbeholdt de borgerlig pregede idrettsforeningene. I arbeiderbydelen Torstrand dannet det seg andre grupperinger, bl.a. idrettslaget Fram som visstnok introduserte fotballen i byen. Gymnastikklokalet ble revet etter å ha tjent sitt formål i rundt 100 år.
- Dronningens gate 5 Torstrand skole* I 1861 ble det bygd ny Allmueskole ved siden av Fattighuset i Dronningens gate. Skolehuset ble snart for lite og ble påbygd til to etasjer. Det gamle skolelokalet ble revet i påvente av en veitvidelse i Dronningens gate på 1970-tallet.
- I 1914 ble Herregårdsområdet og den gamle kirkegården omregulert, og samme år 1914 sto den nye folkeskolen på Torstrand ferdig i Herregårdshagen, rett nord for den gamle. (Larviks historie III 126).
- Kristian Fredriks gate 3, Mesterfjellet skole, tidligere Larvik høyere skole* Stadsingeniør Liaaen utarbeidet uoppfordret tegninger til en ny høyere skole som til da hadde holdt til i ganske kummerlige lokaler i Herregården. I 1919 fikk den høyere skolen egen ny bygning i Kristian Fredriks vei som ble anlagt samtidig.
- Kristian Fredriks gate 10, Furubakken* I 1917 ble det etter initiativ fra den lokale avdelingen av Norske Kvinners Sanitetsforening bygd tuberkulosehjem bak Mesterfjellet, i Kristian Fredriks vei. Etter at tuberkulosen forsvant som helseproblem, ble hjemmet sykehus. I dag holder Furubakken psykiatriske senter og Furubakken helsetil her.
- «Fattigkirkegården»* Den østre delen av Herregårdshagen ble tatt i bruk til kirkegård, trolig på 1840-tallet, kanskje noe tidligere. Kirkegården ble omsvøpøst betegnet som Fattigkirkegården, og var i bruk til rundt 1880, da det ble anlagt en ny stor kirkegård på Unnersbu. Den gamle kirkegården ble liggende ubenyttet helt fram til 1960-tallet, da Larvik Gymnas og Farrishallen ble bygd. Denne utbyggingen markerer den foreløpige slutten på den kommunale utnyttelsen av Herregårdshagens arealer.
- Alléløkka** Den sørligste delen av hagen som ble kalt Alléløkka etter den alléen som hadde stått her ble solgt fra Herregårdshagen og ble brukt som løkke av en Larviks-borger. Den ser ut til å ha vært omgitt av et steingjerde, og da Grevskapsbanen ble gravd ned i skjæing her inn mot Herregårdssletta i 1879, stod det ennå et par ladebygninger der. På 1890-tallet ble Hospitalsgaten regulert over løkka, og Larvik Potetemel & Stivelsesfabrik ble anlagt i 1898. (Larviks historie III s 219) Fabrikktomt ble på 1980-tallet bebygd med byboliger i 3-5 etasjer. Tomtene ut mot Colin Archers gate ble bebygd med villaer i mellomkrigstida. Stikkveien Tallak Nielsens gate er eksempel på en påbegynt gateregulering fra slutten av 1800-tallet som ikke har blitt fullført.
- Herregårdssletta** På Herregårdssletta hvor veiene fra nord, sør, øst og vest krysset hverandre ble det anlagt park midt på 1800-tallet. Da jernbanen ble anlagt rundt 1880 ble den lagt i kulvert under parken og videre mot stasjonen i åpen skjæring med tørrmurte steinvegger.

Da Dronningens gate ble forlenget ned til Kirkestredet og fergeterminalen på 1980-tallet ble krysset ved fengselet ombygd til rundkjøring.

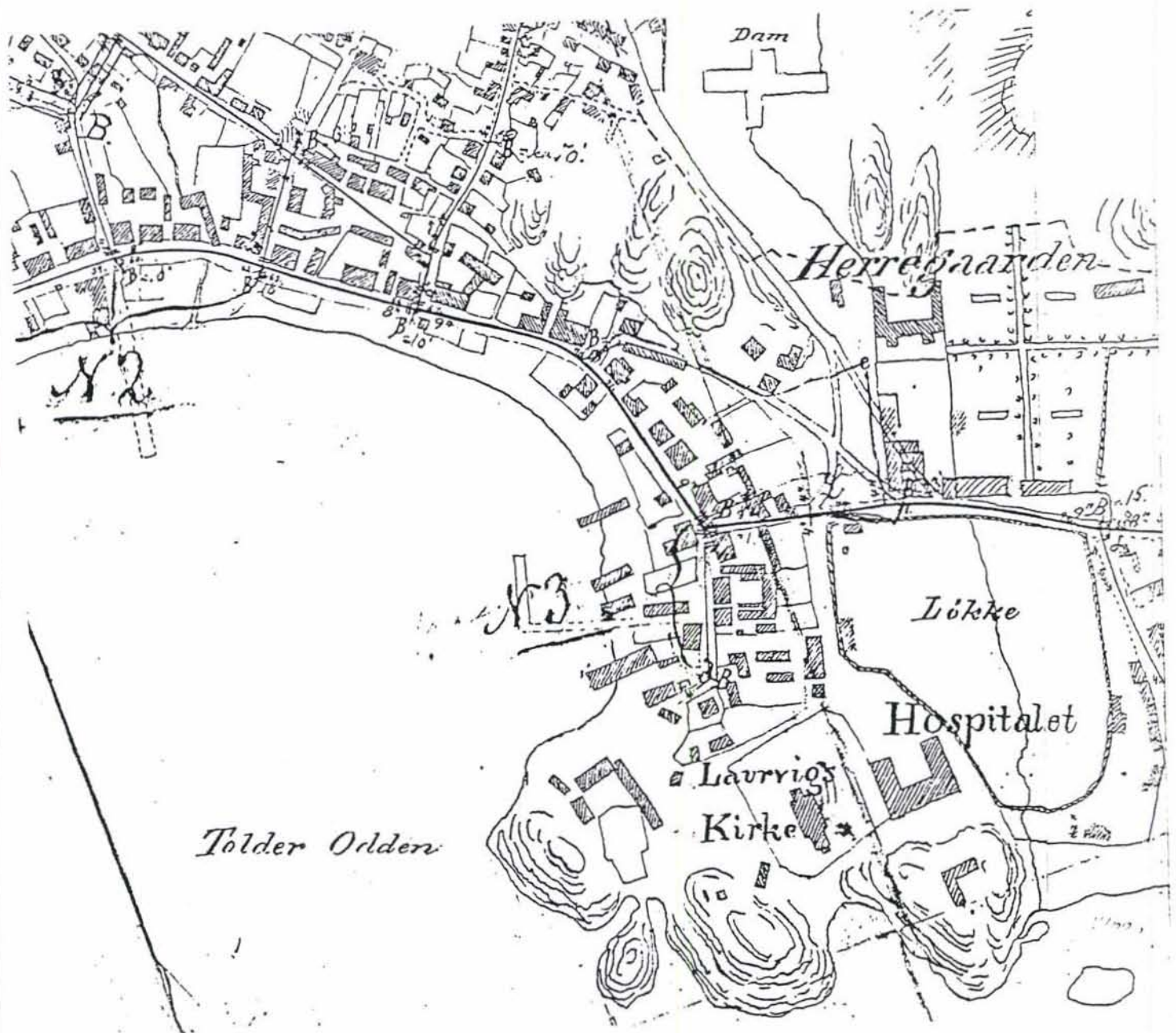
Herregårdsbakken 1 - Bedehuset

Indremisjonsforeningen fikk reist et bedehus i 1875 med plass til rundt 400, og en tilstøtende sal for 50. Bedehuset fikk en fin beliggenhet på knausene ved foten av Herregårdsbakken. Bedehuset er et trolig et relativt tidlig eksempel på denne bygningstypen. Det arkitektoniske uttrykket er preget av tidas nygotiske sakralarkitektur. Bygningen er godt bevart.

Colin Archers gate

Den nåværende gata Colin Archers gate ligger på den gamle grensa mellom kjøpstaden og Herregården, og har sannsynligvis oppstått som en forbindelse fra Herregårdsbakken og Munkegangen ut til kirken. Opprinnelig het da gata også Kirkegata, mens Colin Archers gate er et navn fra dette århundre.

Kart over Herregårdsområdet fra slutten av 1860-tallet. Hagen var fremdeles i bruk som frukthage, og både dammene og hovedaksen i det barokke hageanlegget lå intakt. De første offentlige institusjonene, fengsel, fattighus og skole hadde funnet sin plass langs Dronningens gate (den gang Hallegaden), mens Alléløkka lå ubebygget.



Alders Hvile, Colin Archers gate 8

Denne eiendommen er den eneste av tomtene i Storgata - dagens Kirke-
stredet - som hadde hovedbygningen liggende i bakkant av tomta. Dette
kan ha sin bakgrunn i naboskapet til kirken.

Bygningen var fram til 1820-tallet eid av en rekke framstående Larviks-
borgere, men fra 1827 fikk den aristokratiske herreklubben «Foreningen»
sine lokaler her, og av den grunn kaltes gården Klubbgården. Eldre bilder
viser at bygningen hadde halvvalmet tak og rokokkodetaljering, mens den i
dag har sveitserstilsdetaljerte fasader og helvalmet tak. På 1920-tallet ble
det opprettet en stiftelse

*Kart over Herregårdsområdet fra 1927. De store skolebygningene i Herregården var relativt nye. Ombyggingen av
jernbanen til normalspor fikk ingen konsekvenser for området. Først med veiutvidelser på 1970-tallet grep inn i den
gamle bygningsmassen, først og fremst i Dronningens gate, der de eldste kommunale bygningene ble revet.*



KIRKEN OG HOSPITALET

Kirken, tidligere matr.nr. 1

Ulrik Fredrik Gyldenløve var sannsynligvis initiativtaker til byggingen av Larvik kirke. Fra før hadde det bare vært en liten trekirke på «Bakken», bygd i Lange-familiens tid, visstnok på 1640-tallet. «Treenigheds Kirke» stod trolig ferdig samtidig med Herregården, noe som er sett i sammenheng med Gyldenløves bryllup i 1677.

Kirkens plassering er spesiell. Den ble ikke lagt inne i byen, men altså ute på neset. Dette er sett som et uttrykk for den protestantiske tros utadvendthet og strebende virketrang (Wasberg 1976, s 20). Kirken inntar en spesiell relasjon i forhold til byen der den flankerer buktas østside, med Storgata som binder det sammen.

Noe av steinen som kirken ble bygd av kan ha kommet fra Hallvardskirken i Oslo (i følge James Archer). For øvrig ble kirken bygd i tegl, og hadde en svært enkel form, med langskip og kor.

Kirken fikk tilbygd et fint barokktårn rundt 1760 av samme byggmester som sto for oppførelsen av Hospitalet. Tårnet ble bygd av tegl og gotlandsk sandstein, men en del av steinen ble tatt fra «det nedrevne hus i haven» - greveresidensen i stein som sto i Herregårdshagen.

I 1860-åra ble den restaurert av arkitekt Grosch og fikk nygotiske trekk, både i eksteriør og interiør.

*Larvik Hospital (Colin Archers gate 5)
tidligere matr.nr. 2*

Larvik Hospital ble bekostet av greven og fondsmidler. Det var et hjem for enslige kvinner og hadde 18 rom. Til hospitalet hørte et legat, og bare 1/3 av beboerne var betalende. Hospitalet var sosialt sett regnet for å være aristokratisk sammenlignet med byens fattighus.

Hospitalets bygning sto ferdig i 1761. Bygningen er bygd i stein og tegl, og murmester Georg Casper Müller fra København var ansvarlig for arbeidet. Den ligger på toppen av en høyde rett øst for kirken, og har tre fløyer som lukker seg om en gårdsplass. Steinen som Hospitalet ble oppført av ble visstnok hentet fra «Steinhuset» som Gyldenløve hadde latt oppføre i parken øst for Herregården. Ved siden av Herregården er Hospitalet et av byens fornemste kulturminner.

VURDERING

Både Herregårdsanlegget og Hospitalet er fredet som kulturminner. Som sådan har de svært stor kulturhistorisk verdi, og interessen går utover det lokale og regionale. Miljøet inneholder bygninger fra høyst forskjellige tider, samtidig som bebyggelsen gjennomgående er av høy arkitektonisk kvalitet, og noen kan være fredningsverdige. Også denne bebyggelsen har stor kulturhistorisk interesse i lokal sammenheng. Herregårdsområdet er båndlagt som bevaringsverdig anlegg i kommunedelplanen for Larvik sentrum, vedtatt 1991, noe som må ses som en erkjennelse av områdets kulturhistoriske verdier.

Jernbanestasjonen og utstikkerbryggene

AVGRENSNING

Området omfatter stasjonsområdet og havneområdet avgrenset av Dronningens gate og Kirkestredet i øst, Storgata i nord og av Treschow-Fritzøes industriområde i vest. Selv om grunnen her opprinnelig tilhørte eiendommene i Storgata og det kan påvises mange historiske sammenhenger med bebyggelsen der, er det mest hensiktsmessig å behandle området for seg.



HISTORIE

Den eldste historien for dette området er behandlet under avsnittene om Storgata. Med anleggelsen av jernbanen foregår det et langsomt rollebytte mellom bysida og sjøsida på Storgata. Tradisjonelt var det virksomheten i borgerhusa som var bestemmende for aktivitet og utnyttelse av strandsida. Fra slutten av 1800-tallet ble det økonomiske tyngdepunktet som jernbane og brygger representerte i stigende grad bestemmende for virksomheten i Storgata.

JERNBANEN

Rundt 1880 ble traséen til den nye «Grevskabsbanen» bygd. Det var sannsynligvis av stor betydning å koble jernbanen opp mot havneanleggene i Larvik, og jernbanen kom til å gripe dramatisk inn i byen, både økonomisk og rent fysisk.

smalsportraséen

Inn til Storgata ble traséen lagt på sørsida av Munkegangen, dvs. i bak-hagen til eiendommene i dagens Kirkestredet. Ved å legge banen så lavt som overhode mulig i stasjonsområdet, lot det seg gjøre å opprettholde veiforbindelsen i Storgata, og det var ikke nødvendig å rive noen bygninger her. Traséen ble lagt i tunnel under parken på Herregårdssletta og i åpen skjæring til Tordenskjoldgården på Storgata. Her ble det gravd kulvert under bygningen og gata, og ut mot stasjonen ble sporet lagt i åpen skjæring med tørrmurte steinvegger. Resultatet var at sporene er de lavest liggende på hele det norske jernbanenettet, under 2 moh.

utfylling

Stasjonsområdet ble anlagt på strandtomtene som ble ekspropriert av huseierne på Storgata. Det var nødvendig å fylle ut området, for stranda var ganske smal. Sporene ble liggende der sjøkanten hadde stått tidligere. Det ble utfyllt et relativt stort areal på utsida av sporene.

stasjonsbygningen

Larvik fikk stasjonsbygning i mur, temmelig lik den i Tønsberg. Bygningen er i organisering og planløsning forløper for den vanligste planformen i åra fram til århundreskiftet, og hadde utenlandske forbilder. Den opprinnelige planløsningen hadde sentralinngang til vestibylen fra bysida med fordeling ut til sidene til venterom for 2. og 3. klasse, mens billettekspedisjonen lå rett for enden av vestibylen ut mot perrongen. Dette ble trolig endret på begynnelsen av 1900-tallet. Stasjonsmesterleiligheten i 2. etasje og ekspedisjonslokalene i 1. etasje hadde ulike krav til areal, og som en konsekvens av dette ble 2. etasje mindre. Det klassisistiske stiluttrykket ble karakterisert som nyrenessanse. Selv om stasjonene i Larvik og Tønsberg var svært like, hadde ulik fasadekomposisjon. Mens Tønsberg hadde en sentral gavl, hadde Larvik to siderisalitter. Det kan tenkes at arkitekten hadde de to greveresidensene Jarlsberg og Herregården i tankene ved dette motivvalget. Stasjonsbygningen i Larvik har beholdt sin opprinnelige hovedform. En del detaljer er forsvunnet gjennom ompussing, og interiøret er i stor grad fornyet. I 1986 ble skjedde det en opprydding i 1. etasje og man etablerte et sentralt, gjennomgående venterom.

Larvik stasjonsbygning er i nasjonal sammenheng av stor verdi. Bygningen er en av ca. 100 bygninger fra NSB's verneplan som er foreslått fredet.

Larvik stasjon ble utstyrt med et frittstående sporoverbygg i tre over to spor, såkalt toghalle, 200 fot lang.

På plattformen rett utenfor bygningen står en byste av Bertrand Narvesen (1860-1939).

privetbygningen

På plattformen rett øst for stasjonsbygningen står den opprinnelige privetbygningen. Bygningen er i dag sterkt ombygd og bare hovedformen er i behold.

gammel lokstall

En rest av den gamle smalsporete lokstallen for to maskiner står bevart form av et lager- og velferdshus langt vest på stasjonstomta. En liten sidebygning har smie og lager. Bygningene har liten verdi i bevarings-sammenheng.

lokstall og godshus i funkis

To markante bygninger ble oppført i forbindelse med bredsporanlegget, nemlig ny lokomotivstall og godshus. Begge bygningene er oppført i pusset mur og framstår som representanter for en forsiktig nyklassisistisk preget funkis-stil. Bygningene ble tegnet av NSB Arkitektkontoret. Bygningene er som representanter for den tidlige funksjonalismen av en viss verdi. Særlig lokstallen er gjennomført og står derfor på NSB's verneplan.

parkanlegg

Hagene ble redusert til en park foran jernbanestasjonen. De tidligere private havene ble omarbeidet til offentlig park rundt stasjonen, de store trærne ble bevart, enkelte helt fram til i dag, slik som hestekastanjene ved stasjonsbygningen.

Det ble også anlagt park i skråningen som oppstod mellom stasjonsområdet og Storgata på Skottebryggesida - dagens Kirkestredet Denne parken

forsvant da Vestfoldbanen ble ombygd til normalspor, og lokstallen ble reist her.

krav om normalspor

Det tok ikke mange år før det meldte seg misnøye med at Grevskapsbanen var blitt bygd som smalsporsbane. «Sporbruddene» - overgang til normalspor i Drammen og Eidanger - var tungvint. Det ble hevdet at det lite tidsmessige transporttilbudet virket hemmende på næringslivet.

Allerede i 1899 tok Handelsstandforeningen initiativ til ombygging til normalspor. I 1934 ble banen vedtatt ombygd. Statsbanene gikk sterkt inn for ombygging, og ville i tillegg bygge baneprofilen og underbyggingen sterk nok til en seinere, eller helst samtidig, omlegging til elektrisk drift. Arbeidene kom i gang i 1936, krigen 1940-45 førte til store forsinkelser. Normalsporet ble tatt i bruk i 1949, og elektrisk drift ble gjennomført først i 1957.

UTSTIKKERBRYGGENE (*Storgata 19 B*)

Havna i Larvik har fra den første store jernverkstida for 300 år siden og fram til i dag vært et fint registrerende barometer for det som har skjedd innen politikk og økonomi, såvel lokalt som internasjonalt.

Larvik - ingen god havn

Stranda i Larvik var ikke ideell som havn. Riktignok er det ikke mange stormdager i året, men stranda lå helt ubeskyttet mot været rett inn fjorden. I seilskutetida var byens havnefunksjoner lokalisert ved Skottebrygga, i ly av Tollerodden. Fritsø-bedriftene hadde sine brygger ved munningen av Farriselva. I Elva var det gammel hevd på rett til fortøyning og ferdsel, men det var ikke praktisk, fordi det var mye trafikk her av lasteprammer og slepebåter til utskipping av tremasse.

overgangen fra seil til damp

De problematiske havneforholdene ble åpenbare ved overgangen fra seilskip til dampskip. Dampskipene hadde vanskelig for å gå inn til de gamle bryggene, særlig Skottebrygga. Resultatet var at post- og de første skipsrutene anløp Stavern. Denne situasjonen kunne ikke Larvik leve med. Etter et mislykket molobyggingsprosjekt ved Tollerodden ble det besluttet å bygge en utstikker ved Storgata, rett ut for Rombergbakken

utstikkerbrygger på Storgata

Den første damskipsbrygga ble bygd i 1857. Utstikkerbrygga ble forlenget i 1869, og i 1874 ble det anlagt en ny utstikkerbrygge på vestsida av og parallelt med damskipsbrygga. Siden kalles utstikkerne henholdsvis Østre og Vestre Brygge.

I 1906 ble østre damskipsbrygge forlenget og påbygd noe i bredden. Den økende trafikken krevde utvidelse og i 1912 ble den vestre damskipsbrygge forlenget med 45 meter. Den ble 105 meter lang og 8 meter bredere, slik at det ble plass til å bygge et varekur.

I 1898 ble det bygd en svingkran på østre brygge. Byggesaken ble en fadese, da stadsingeniøren hadde beregnet feil, og resultatet var at han søkte avskjed fra sin stilling. Østre brygge var forbundet til jernbanen med en svingskive. På 1930-tallet var dette lite tilfredsstillende for lasting og lossing av masse gods. Nye planer og for havneanlegg ble likevel lokalisert til Kanalen og Revet, og det var bygd sidespor dit.

dampskips- og fergeforbindelser

Allerede på begynnelsen av 1880-tallet ble det slått til orde for en fast damskipsforbindelse mellom Larvik og Fredrikshavn. Det var særlig Handelsforeningen som ivret for det. Det anløp faktisk ruteskip til både Antwerpen og Newcastle, og fra 1891 til Hamburg. En tid var det også fast forbindelse til England. Det var ellers en rekke rutegående fartøyer i

Oslofjordsområdet som anløp Larvik, men jernbanen ble etter hvert en hard konkurrent. De siste skipsrutene gikk likevel til slutten av 1960-tallet.

Inne ved Storgata ble det bygd et stort murhus, sannsynligvis tidlig på 1880-tallet. «Dampskibsexpeditionen»s store bygning ble stående til 1960-tallet, da utvidelse av Storgata førte til at den måtte rives. Ved bryggene ble det oppført ventelokale for reisende, kommunens såkalte Kaffistue.

I 1899 la havneingeniøren fram en plan for kaiforbindelse fra Vestre Brygge til Skottebrygga. Det er uvisst om denne strekningen noen gang fikk noen betydning som havneområde, men det anlagt den vei fra den østre delen av Storgata som ble kalt Strandpromenaden.

bilferge til Fredrikshavn

I 1937 fikk Larvik landets første bilfergeforbindelse med utlandet. «Peter Wessel» ble satt i rute mellom Larvik og Fredrikshavn. I begynnelsen gikk ferga bare i sommersesongen, men trafikken vokste stort i etterkrigstida, og det ble snart en helårsvirksomhet.

Havneplanen fra 1966 beholdt fergeleiet for Fredrikshavnsbåtene ved utstikkerbryggene i sentrum. De fleste øvrige havnefunksjonene av betydning var da lokalisert til Revet og Kanalen. Fergetrafikken økte sterkt med større ferger. Etter hvert meldte det seg behov for store oppstillingsarealer også for denne trafikken. Da det i 1973 skulle settes inn en ny stor ferge, ble det besluttet at utbyggingen skulle skje ved Østre Brygge. Det krevde omfattende nyanlegg, med bl.a. mudring av sjøbunnen. Oppmarsjplass ble vunnet inn ved oppfylling øst for brygga, på utsida av jernbanestasjonen. (Wasberg 1980 s. 75)

Rundt 1980 var det behov for større arealer for oppstillingsplass for biler. Problemet ble løst ved at det ble støpt et betongdekke over havnebassenget mellom vestre brygge og Tollkammeret og mellom de to utstikkerne. Samtidig ble det foretatt noe refundamentering av bryggene. Konstruksjonene ble bygd på betongpæler som ble slått ned i grunnen og det ble ikke foretatt utfyllinger. Den nye terminalbygningen til Larvik Line ble bygd for ca ti år siden.

arkitektkonkurranse om havna 1989

I 1989 avholdt NSB, Larvik Line og kommunen en lukket arkitektkonkurranse om utviklingen av indre havn. Det ble lagt som premiss at fergeleiet fortsatt skulle ligge her, og forslagstillerne viste løsninger for utvikling av arealene som frigjøres når godshåndteringen legges ned og det ikke er behov for sidesporene ved stasjonen.

Fiskebrygga (Storgata 17a)

I 1886 ble det bygd en fiskebasar ved vestre brygge, med bidrag fra kommunen og Samlaget. De fire rommene hadde hver sin kum hvor fisken kunne holds levende i friskt sjøvann.

Samtidig utarbeidet havnestyret en plan som førte til bygging av et lite basseng for småbåter mellom dampskipsbrygga og tollbua. På 1890-tallet var Larvik sentrum for et rikt sildefiske, men noen større fiskebåthavn ble aldri anlagt, til tross for at det var et stort antall yrkesfiskere både i byen, først og fremst på Torstrand. Som nevnt er Fiskebryggas basseng forsvunnet under nyere kaiutbygging.

Drift og vedlikehold er i henhold til havneloven underlagt havnestyret, som har en relativt selvstendig stilling i forhold til kommunen. Kommunestyret kan som hovedregel ikke bevilge midler av havnekassen til andre formål enn havnestyret har foreslått.

Tollkammeret (Storgata 19 A)

Tollkammeret har holdt til mange forskjellige steder i Larvik siden stedet fikk sin egen tollert tidlig på 1600-tallet. Etter at dampskipsbryggen var anlagt var det lite hensiktsmessig for Tollvesenet å holde til ved Skottebrygga. Midt på 1880-tallet ble det bygd et helt nytt anlegg på et utfylt område mellom Vestre Brygge og Sanden, hvor trelasten fra Fritsø-sagene var lagret før utskiping.

Tollboden fra 1885 er av høy arkitektonisk kvalitet, den ble tegnet av tidas mest framstående arkitekter, Schirmer og von Hanno. Bygningens hovedform har klare fellestrekk med tollboden i Drammen, men detaljeringen i Larvik er mer klassisistisk preget. Den kraftige rustikasokkelen med innoverlutende vegger er karakteristisk. Bak selve tollboden ligger et pakkhus i én etasje. Anlegget ble lagt på et utfylt område på stranda, holdt sammen av kraftige brygger av steinblokker Bygningene er svært godt bevart.

VURDERING

Kulturminnene i dette området er alle sammen knyttet til kommunikasjon, en samfunnsfaktor som kanskje mer enn noen annen har satt sitt preg på utviklingen av våre fysiske omgivelser de siste hundre åra.

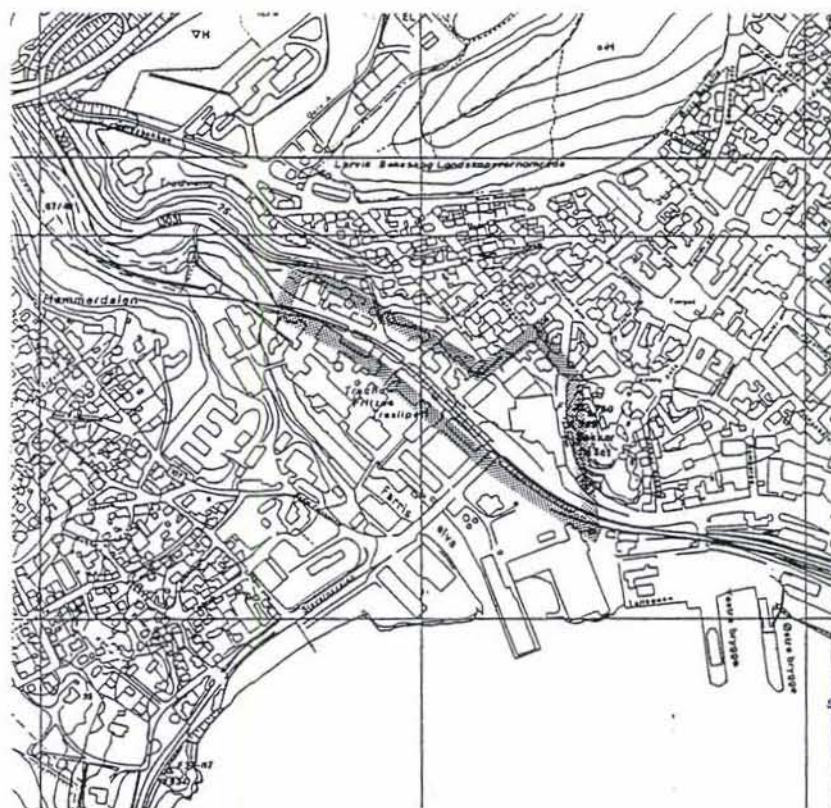
Kulturminnene og strukturene i dette området er grunnleggende for å forstå den historiske prosessen som har skapt det sentrum vi kjenner i Larvik i dag. Det er viktig at tanker om dette områdets framtidige disponering bærer med seg en bevissthet om dette. (Se for øvrig drøftingen av stasjonens og fergeteiets rolle under avsnittet om virkning og konfliktvurdering, bakerst i rapporten)

Området rommer bebyggelse med til dels stor arkitekturhistorisk verdi, i første rekke stasjonsbygningen og tollkammeret fra 1880-åra, men også jernbanens sekundære bebyggelse fra 1930-tallet har interesse i et slikt perspektiv.

Lilleelva

AVGRENSNING

Området omfatter bebyggelsen i det nederste kvartalet ned mot Møllegata og Storgata og fra Bøkkerfjellet og Farrisfabrikken i sørøst og opp mot Mellomdammen i nordvest. Jernbanen utgjør avgrensning mot Treschow-Fritzøe.



HISTORIE

Lilleelva

Fra gammelt av delte Farriselva seg i to ved utløpet i Larviksfjorden. Nesten hele vannføringen gikk i det vestligste løpet, men vannet som drev sager og møller rant ut i Lilleelva, som av den grunn også kaltes Sagbrukselva. Et tredje navn på elva var Slutterielva, fordi den rant ut ved Slutteriet - Storgata 52. Da jernbanen ble anlagt rundt 1880 gikk Lilleelva åpen, men anleggelsen av banen og Møllegata - Storgata på banens nordside medførte at store deler av elveløpet ble dekket. Denne utviklingen fortsatte, og de siste delene av elva ble lagt under dekke i 1956.

den første bebyggelsen

Bebyggelsen i området rundt den nedre delen av Kongegata har svært lang historie, det er ikke urimelig å tro at det var her de første sagbruksarbeiderne på Fritsøesagene bosatte seg på 1500-tallet. «Steinhuset på Bakken» som nevnes midt på 1600-tallet kan ha stått oppe i skråningen, i området som på 16- 17- og 1800-tallet kaltes Fritsøbakken. Det nedre området kaltes «under Renderne» fordi det lå lavere enn trerennene som førte vann til møllene og sagbruka. På 1800-tallet fikk strøket gatenavn.

Viktige ferdselsårer

Kongegata som hovedvei

Kongegata var den eldste «sørlandske hovedvei» med århundrelang historisk tilknytning til allfarveien langs det store raet gjennom Vestfold. Nede ved Lilleelva delte Kongegata seg. Mølleveien («Under Renderne») fortsatte opp Gårdsbakken og over til Eidet, mens selve Kongegata (også kalt Sagbakken) gikk over Lilleelva til Sanden, som opprinnelig var ei øy mellom Lilleelva og Farriselva. Her delte veien seg med bruer over til Storgata og Langestrand.

Skienveien

Rundt 1860 ble den nye Skienveien anlagt - traséen som tilsvarer dagens riksvei 303. Den fulgte nordsida av Farriselva fra Eidet og nedover til Mellomdammen der den møtte Mølleveien. Men det ble også bygd en chaussé fra Mellomdammen og på skrå opp lia til Nedre Bøkeligate, med forbindelse rett inn til Torvet. Særlig denne siste veien er et imponerende veianlegg, med svært vakre steinmurer på begge sider og med nesten helt intakt brolegning med wienermønster, sannsynligvis fra mellomkrigstida.

Jarlsbergbanen

Anleggelsen av Jarlsbergbanen førte til at deler av Lilleelva ble gjenfylt, og banelegemet ble fundamentert på elvegrunnen. Jernbanen ble bygd som høybane forbi Fritzøe Møller. Det var nødvendig for å nå tilstrekkelig høyde ved passeringen av Farriselva, samtidig som det muliggjorde passering under banen flere steder.

jernbanens transformasjon

Anleggelsen av jernbanen medførte omlegging av de gamle veiene. Storgata kunne ikke som før gå i bru over til Sanden, men måtte klemmes inn på nordsida av jernbanen inn mot Bøkkerfjellet. Jernbanen ble lagt i bru over Stavensveien inn til den nye Storgate-traséen opp til Kongensgate.

Kongegata som handelsgate

Kongegata var helt fram til slutten av 1800-tallets Larviks travleste handelsgate, det var her detaljhandelen i hovedsak holdt til.

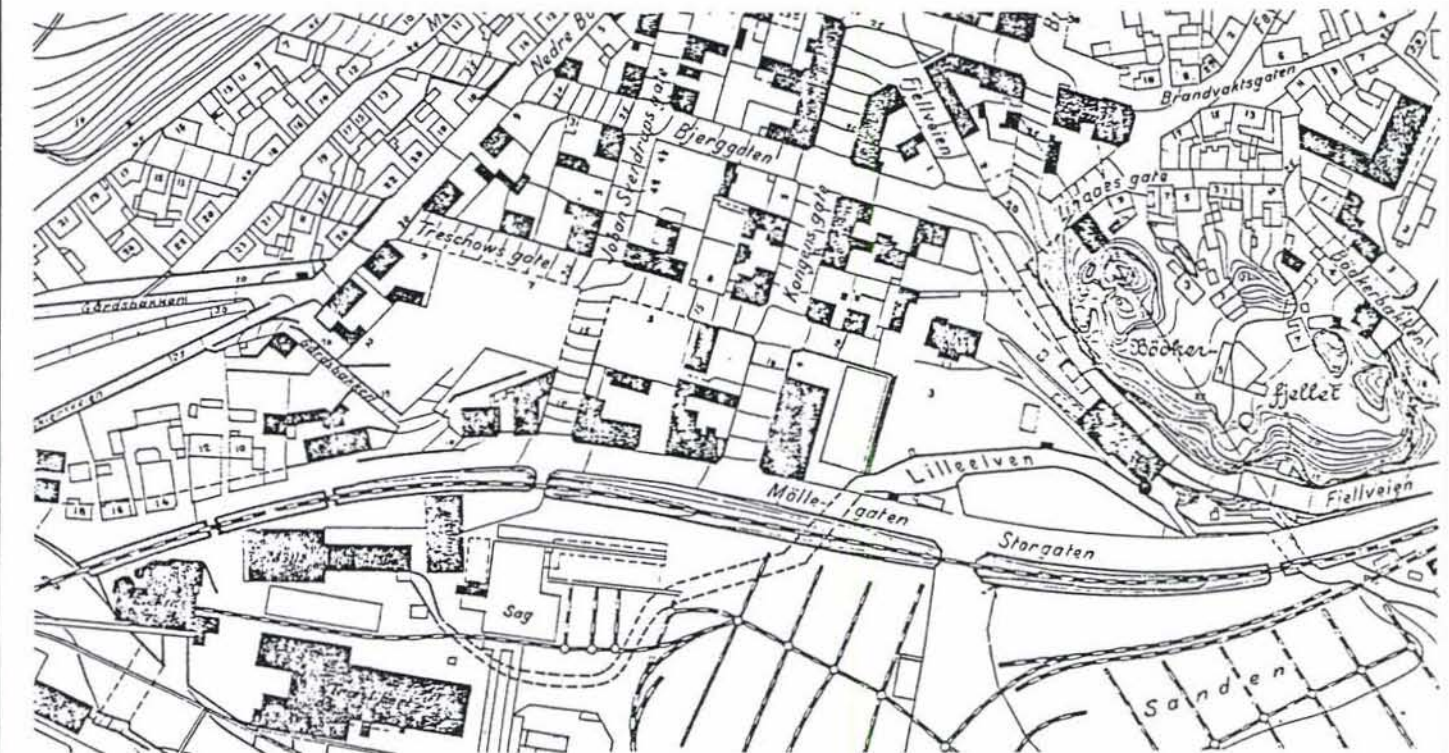
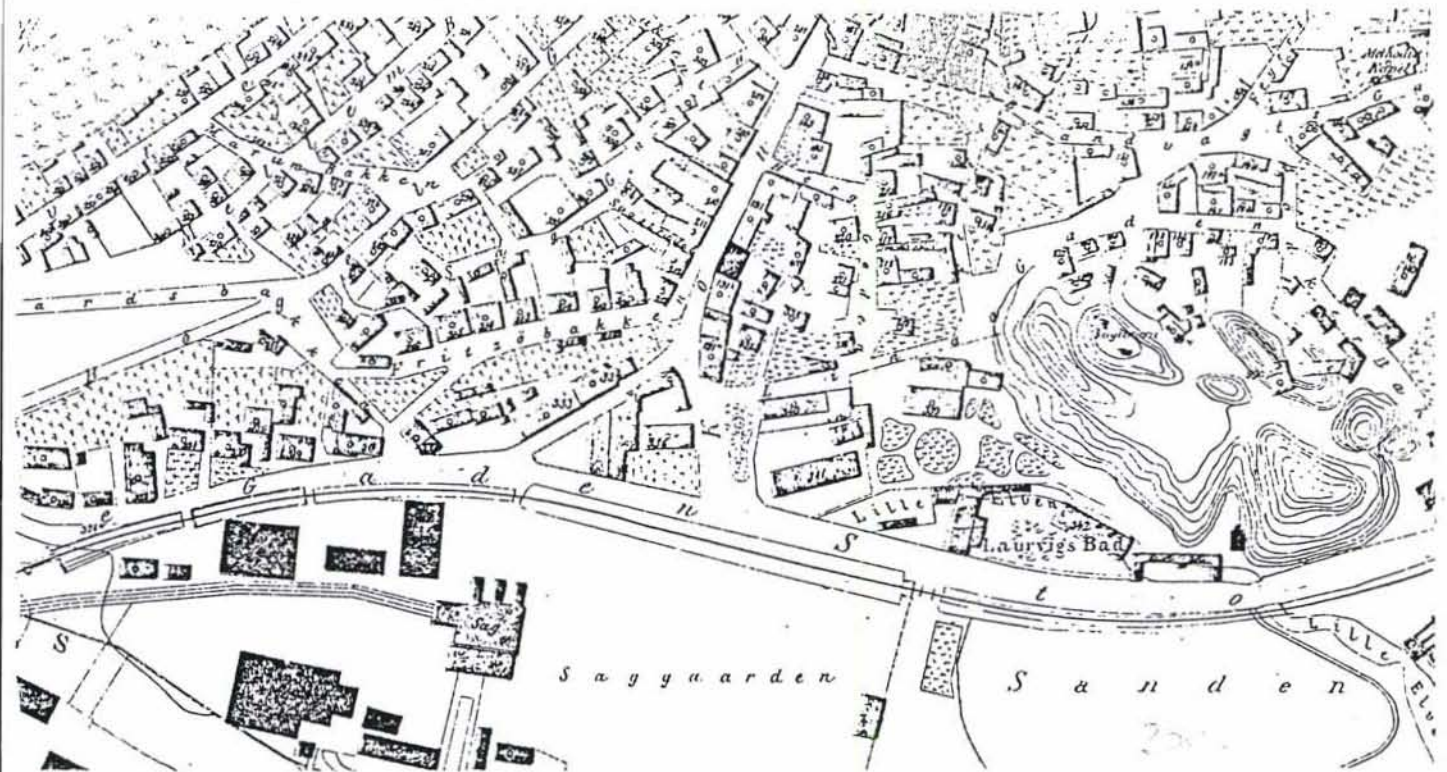
Kartet fra slutten av 1600-tallet viser de primære ferdsselsveiene inn til Larvik. Oppe til høyre møtes Kongegata og Prinsegata som fortsetter i kongeveien nordover «Nach Bragenes». Vest- og sørover går det veier til Skien, Helgeroa og Stavern. På Sanden - området mellom Farriselva og Lilleelva møtes veiene, og herfra går det bru over til Storgata i øst.



bybrannens transformasjon

Brannen i 1902 raserte all bebyggelse i Kongegata, i Bøkelia og ned til Mølleveien ved Lilleelva. Bare en liten del av den gamle trehusbebyggelsen som stod i Mølleveien vest for Gårdsbakken ble spart for flammene. Etter brannen ble det gjennomført gateregulering med regelmessige kvartaler. Hovedelementene i byplanen levde likevel videre - Kongegata ble f.eks bare rettet ut og utvidet i bredden. Kongegata gjenvant aldri sin rolle som den fremste handlegata. Etter brannen ble handelen konsentrert til kvartalene rundt Torvet, et strøk preget av forretningsgårder oppført etter den forrige store bybrannen i 1882.

Kartene under viser området rundt den nedre delen av Kongegata før og etter den store bybrannen i 1902. Den nye reguleringen ga strøket en helt annen karakter. Det fasjonable badanlegget ved Lilleelva som ses på kartet fra 1884 ble flyttet til Nanset få år seinere, og på kartet fra 1927 dominerer Farrisfabrikken dette området.



KILDENE VED BØKKERFJELLET

Vann som trenger ned gjennom morenegrusen i det store raet sør for Farisvannet, opptar på sin vei gjennom jord-, leire- og steinlag forskjellige mineralske salter. Det oppstår trykk i dette underjordiske system av vannførende lag. Ved foten av Bøkkerfjellet tømmes det ut. Kildene ligger så lavt at de for få hundreår siden må ha sprunget fram i havbunnen.

Vannforekomstene nedenfor Bøkkerfjellet på bredden av Lilleelva har trolig alltid vært kjent i Larvik. Sannsynligvis var elvebredden våt og av den grunn uegnet som veigrunn, noe som forklarer hvorfor Storgata aldri ble forlenget rundt Bøkkerfjellet til Kongegata i stedet for å gå i bru ut til Sanden.

balneologien

På 1700- og 1800-tallet vokste det fram en vitenskap rundt bruken av naturlige mineralkilder. Balneologien - læren om bad og brønddrikkning som ledd i medisinsk behandling - fikk mange tilhengere. I 1817 kjøpte en tidligere forvalter ved Fritsø, Hans Linaae, en eiendom under Bøkkerfjellet. Da han døde satte enka, Karen Linaae, i gang en badeanstalt.

Linaae-brønnen

Allerede i 1847 ble «Linaae-brønnen» beskrevet vitenskaplig av byens corpslege. «denne Brønd vakte allerede for adskillige Aar siden Almuens Opmærksomhed paa Grund af det i den inneholdte Vands eiendommelige Udseende, Lugt og Smag, og inden føie Tid blev dens Vand af Menigmand med Begjerlighed søgt som Lægemiddel for Adskillige Sygdomme.»

dr. Holm og Josefinekilden

Etter at Karen Linaae innstilte sin virksomhet fulgte noen tiår uten at noen viste interesse for kildene. Først i 1876 ble kilden «gjenoppdaget» av doktor I. Chr. Holm som hadde åpnet legepraksis i Larvik. I virkeligheten var det en ny kilde han hadde oppdaget, Linaae-kilden lå på naboeiendommen. Holm så straks mulighetene for å utnytte kilden medisinsk, og søkte kommunen om opprettelse av en «Drikkebrønd med Kuranstalt» Han oppkalte kilden etter sin kone Josefine.

Larvik Bad

Dr. Holm fikk leie området under Bøkkerfjellet av kommunen, og oppførte badets bygninger ble oppført i 1879-81, altså samtidig med at jernbaneanlegget var under bygging. Badets arkitekt var Holm Munthe, og bygningene ved Larvik bad var noen av de aller første hvor han realiserte sine ideer om en norsk uttrykksform i tidas europeiske byggekunst. Formen fikk seinere betegnelsen dragestil, og Munthe har fått æren for å ha skapt denne. Denne arkitekturen hentet motiver fra folkearkitekturen, samtidig som den ble framstilt med moderne metoder i trevareindustrien. «Badehuset» ble innvidd 7. juni 1880, og noe seinere kom «kurhuset» til sammen med en brønnpaviljong og en overbygd vandrebane. Badet kunne ta 100 kurpasienter

Larvik Bad hadde alt i utgangspunktet dårlig plass ved Lilleelva. Badet var snart blitt mondent med gjester fra inn- og utland. Etter firmaet Chr. Christiansens konkurs i 1886 kjøpte derfor Dr. Holm Nanset med den prektige villaen fra 1878, og flyttet Badets bygninger opp dit. Det ble bygd pumpeanlegg som førte det svovelholdige kildevannet opp til det nye Badet.

Kombinasjonen av kuropphold og fasjonabelt selskapsliv nådde sitt høydepunkt rundt århundreskiftet, og varte fram til første verdenskrig. Seinere sank tilstrømmingen av badegjester. Badet ble drevet med tap av forskjellige interessenter, inntil det ble nedlagt for godt i 1938. Badets

SAGBRUKA OG TREFOREDLINGSINDUSTRIEN

sagbruksdrift i grevetida

På 1600-tallet var sagbruksnæringa spredt ut i hele grevskapet, både i grevens og andres eie. Jernverksprivilegiene inneholdt et forbud mot sagbruksdrift, siden dette var en konkurrerende virksomhet i forhold til jernverket. Forbudet ble imidlertid aldri gjennomført, ikke minst på grunn av grevens egne interesser i næringa. Greven fikk forkjøpsrett til alt tømmer fra Numedal og Sandsvær, dvs Lågenvassdragets skogressurser.

grevens sagbruksmonopol

Da det i 1688 ble innført restriksjoner på sagbruksdrift ble nesten alle sagbruka som ikke var i grevelig eie tvunget til nedleggelse. I 1720 var produksjonen blitt konsentrert til Farriselva, og oppgangssagene her skar åtte ganger mer enn de 26 leilendingssagene som greven da eide. Gyldenløve skaffet seg i realiteten et sagbruksmonopol og ble en av landets største sagbrukseiere. (Rian 1980, s. 28)

borgerne tok profitten

Sagbruket i Farriselva hadde de beste forutsetninger for fortjeneste. Fritsø hadde kortere fløtningsvei og tilgang til billigere tømmer enn de andre større sagbruka på Østlandet. Likevel var ikke fortjenesten så stor, og dette henger sammen med at greven lot noen få kjøpmenn i Larvik ta hånd om salget av trelasten på det engelske marked. Kjøpmennene hadde derfor større profitt enn greven på trelasthandelen. (Rian 1980, s. 186f)

saganleggene

Selve sagbruket bestod av rundt fire saghytter, alle sammen forsynt med vann gjennom ei renne fra Mellomdammen. Da Mellomdammen styrtet sammen i 1839, kom anlegget av det nye sagbruket i gang. Til forskjell fra det eldre bruket lå nå hele anlegget under ett tak. Sagbruket fra 1840 var sannsynligvis den største tekniske nyvinningen i virksomhetens da nøyaktig 300 år gamle historie.

dampsagene

I 1860 ble de såkalte sagbruksprivilegiene opphevet, noe som betydde fri konkurranse på trelastmarkedet. I tida som fulgte ble det etablert en rekke nye sagbruk, i hovedsak drevet med damp. Treschow-Fritzøe etablerte Lågens Dampsag i denne perioden, og dette sagbruket ble overlegent i yteevne i forhold til det gamle ved Farriselva. (Se Lågenområdet under). Størstedelen av trelasten fra Treschow-Fritzøe ble eksportert til Storbritannia, Tyskland, Frankrike og Australia. Hovedtyngden av tømmeret kom fra egne skoger, fløtet på Lågen og på Farris.

ombygging i krisetid

I 1925 ble Lågens Dampsag lagt ned, og Treschow konsentrerte hele sagbruksvirksomheten til Farriselva. Tømmeret fra Lågen ble fraktet med jernbanen til Farriselva, og via tømmerrenna ned til sagbruket igjen. I åra 1925-30 ble det foretatt store forandringer ved sagbruket. Selve sagbruket ble ombygd og utvidet. Det ble anlagt skinnegang ut over trelasttomtene og diesellokomotiver avløste hesten som trekkraft ved tralletransporten. Elektrisk drevne stabelmaskiner avløste manuell stabling av plank. Transportnettene ble ombygd rundt 1960. De gamle trallesporene ble erstattet med betongdekke for gaffeltruck

det moderne sagbruket

I 1960 ble det bygd nytt moderne sagbruk. Forut for dette var det bygd kunstig tørke, lagerbygg og barkemaskin. Etter bare et par tiårs drift var ikke sagbruket tidsmessig lenger, og i 1981 ble det bygd et nytt.

Fritzøe-skogene

Skogeiendommene strekker seg langs Siljanvassdraget og Numedalslågen fra Brunlanes og Larvik i sør til Skrimfjella i nord. Fritzøeskoene utgjør ca 610 000 da., hvor 450 000 da. er produktiv skogsmark. 75 % av kubikkmassen er gran, ca 13 % er furu og 12 % er løv- og blandingskog. Det årlige avvirkningskvantum utgjorde i 1985 rundt 50 % av industri-anleggenes tømmerbehov.

Firmaet Treschow-Fritzøe har helt opp til de siste åra vært et personlig ansvarlig selskap, men har nå fått mer sammensatte eieforhold, og deler av virksomheten er i dag skilt ut som aksjeselskap. Skogeiendommen er imidlertid fremdeles i eeneie.

Fritzøe Høvleri

Høvleriet ble startet i 1879 og drevet med flisfyrt dampmaskin. I 1907 ble det lagt om til elektrisk drift, og arbeidsstyrken ble redusert fra 110 til 65, enda produksjonen var uforandret.

Høvleriet brente ned ved en sabotasjeaksjon i 1944. Dette var den største brannen i Larvik siden den store bybrannen i 1902, men som sabotasjeaksjon temmelig meningsløs, for høvleriet hadde ingen krigsøkonomisk betydning. Høvleriet ble gjenreist i 1945-46. Høvleriet ligger på vestsida, mens de andre treforedlingsavdelingene ligger på østsida av elva.

Fritzøe Tresliperi

Tresliperiet ble anlagt i 1875, og var stadig gjenstand for utvidelser og ombygginger. Rundt 1900 hadde sliperiet rundt 50 ansatte, hvorav 15 var kvinner. Etter utvidelsen i 1913 kom arbeidsstokken opp i 80, hvorav 30 var kvinner, og produksjonen gikk døgnkontinuerlig. Tresliperiet overtok som nevnt mye av jernverkets tidligere rolle som selve «juvelen i kronen» innen Treschow-Fritzøe. Den nye treforedlingsindustrien reddet Fritsøbedriftens eksistens (Omang 1935, s. 168). Tresliperiet var så seint som på 1950-tallet den bærende enhet i firmaet.

Under depresjonen, i 1933 ble sliperiet fullstendig modernisert, og lagt om til elektrisk drift. Det ble bygd et anlegg ved Farris hvor trevirket til tremasseproduksjonen ble kappet og rensert før det ble sendt ned til sliperiet via tømmerrenna som også ble benyttet for skurtømmer til sagbruket. Kubbrenseriet ble fornyet 1957-58 og er fremdeles i drift.

Nytt lagerskur for tremassen og ny kai ble også anlagt i 1933. Tidligere ble tremassen lastet i lektere som ble trukket ut til havna for omlasting der. Fra nå kunne tremassen lastes direkte fra lageret over i båtene. Etter hvert kom tremasseproduksjonen til å bli den dominerende delen av bedriften, mens den tradisjonelle trelasten kom noe i skyggen. (Larviks historie III s. 357) Sliperiet ble modernisert på 1950-tallet.

Fabrikken for halvkjemisk cellulose

I 1962 ble et nytt fabrikkianlegg satt i drift på Bergeløkka. Produksjonsanlegget utnytter løvtrevirke, slik at det ble funnet en industriell utnyttelse også av denne ressursen.

DAMANLEGGENE I FARRISELVA

Farriselva har langt større vannføring enn de fleste andre elver som ble utnyttet til sagbruksdrift i denne virksomhetens tidlige fase på 1600-tallet. Ved å demme opp vannet og elva var det mulig å sikre kontinuerlig og jevn vanntilførsel hele året. Man vet ikke når de første damanleggene i Farriselva ble anlagt, men sannsynligvis skjedde det allerede på 1500-tallet. Man vet imidlertid at damanleggene spilte en rolle i den store ulykken i 1653, da setegården Fresje forsvant. Også tidligere på 1600-tallet hadde dammene forårsaket skadeflom, men ikke i den størrelsesorden som katastrofen i 1653.

Demningene ved Farris eidet

For å utnytte vannfallet i Farriselva maksimalt, ble Farrisvannet oppdemt. Dette må ha ført til konflikter med bøndene på gårdene rundt vannet, men de hadde lite å si, all den tid de var leilendinger under adel og grevemakt. Det er i dag vanskelig å si hva som var den naturlige vannstanden før oppdemningen, men det var nok lavere enn i dag.

sement brukt 1760

Det eldste demningene var hovedsaklig bygd av tre, spent mellom brukar av stein. Da det måtte bygges ny demning ved Farriseidet rundt 1760, ble det besluttet å bruke sement som bindemiddel. Dette var første gang det ble brukt her til lands, og dette nye vidundermiddelet kom fra Holland. Steinen til byggverket ble dels tatt ut i brudd rundt Farris, dels hentet fra «Steinhuset» som Gyldenløve i sin tid hadde reist i Herregårdshagen.

Mellomdammen

Det var opprinnelig Mellomdammen som var selve drivkraften for både møller, sagbruk og stangjernshammerne til jernverket. Man vet lite om hvordan anleggene så ut i Jernskjegg- og Lange-epoken. Så lenge man kan følge kildene bakover har de ulike virksomhetene ligget stabilt på samme sted, selv om anleggene har gjennomgått både små og store endringer.

I dag ligger Mellomdammen i ruin. Den sørlige delen av dammen er relativt godt bevart, mens midtpartiet er borte helt ned til bunnen. Skadene den er påført gir imidlertid gode muligheter til å se hvordan dammen er konstruert. Dammen er bygd av stein, lagt i en sinnrik sammenbindende ramme av tømmer og trolig forankret i grunnen med pæler. Sannsynligvis er dette det anlegget som ble bygd etter at Mellomdammen ble ødelagt av høstflommen i 1839. Det tok den gang to år å bygge den opp igjen. Samtidig ble det bygd nye sagbruk.

I 1947 ble det bygd nye damanlegg av betong ved Farriseidet. Dammene hadde vært uendret siden 1901. Det finnes rester av de eldre damanleggene, visstnok også sementdemningen fra 1760-tallet (Bakken 1965).

Elvebrygga

Brygga ved Farriselvas utløp var i flere hundre år byens viktigste. På begynnelsen av 1800-tallet var det en god havn med 150-200 meters bolverksbrygge på begge sider av elva.

Elektrisitetsverket

I 1880 ble det første elektrisitetsverket bygd. I 1901 ble elektrisitetsverket bygd om, og den særegne bygningen med det høye valmede taket og det runde tårnet ble bygd da.

Ved å føre vannet i rør helt fra den øvre dammen, vant man inn en fallhøyde på 12 meter og tilsvarende energimengde. I alt er det et fall på 22 meter fra Farrisvannet. Generatorene kunne nå gi strøm til Larvik by og firmaets egne anlegg. Men både tresliperiet og sagbruket ble ennå drevet ved vannturbiner. Firmaet ble en betydelig el-kraftleverandør til byene i Vestfold og Telemark, men dette skjedde ved utbygging av Siljanvassdraget i perioden 1910-15.

turbinrør og trykkutjevningstårn

I 1957 ble det bygd nytt turbinrør fra Farrisvannet til elektrisitetsverket. Trykkutjevningstårnet i betong rett nord for jernbanen ble også bygd da, og selve elektrisitetsverket gjennomgikk en modernisering i åra som fulgte.

bilens rolle

I etterkrigstida kom bilen til å overta svært mange av transportoppgavene i foredlingsindustrien. Hesten forsvant og tømmerfløtinga ble nedlagt, i bi-vassdraga alt i mellomkrigstida. Fløtinga i Farrisvassdraget opphørte i 1969, Numedalslågen i 1980. Men tømmerrenna i Farriselva er fremdeles i bruk for frakt av tømmer fra Eidet og ned til industrianleggene.

FRITZØE MØLLER

Mølledriften er den eldste av virksomhetene i Farriselva, med røtter tilbake til 1100-åra (Larviks historie III s.357). Om denne virksomheten vet man ikke så mye. I nyere tid var virksomheten konsentrert om leiemaling av korn for bøndene i distriktet.

I Treschows tid ble også møllene forbedret og utbygd, og i 1840-åra ble det f.eks. oppført ei risemølle som produserte risengryn for eksport. Mølla gikk gradvis over til kornforretning i større stil (Omang 1935, s. 87)

«Den franske mølle» fra 1861 brant i 1872. Mølledriften hadde i lang tid vært forpaktet bort, men fra 1874 har Fritzøe Møller vært i drift som handelsmølle. Det ble oppført en stor moderne bygning i murstein. Den gamle «bondemølla» hvor bøndene i nabobygdene kunne male eget korn mot leie ble revet fem år seinere. Den lå noe lenger opp enn den nye mølla. Også her ble det bygd ei ny mølle, men denne ble nedlagt i 1894, da driften var ulønnsom. Bygningen ble tatt i bruk til kornmagasin, da det gamle «Fritzøe Provianthus» var blitt for lite. Også driften ved den nedre mølla ble modernisert til såkalt valsemølle. Dette var landets første spesialmølle for hvete. Etter omleggingen gikk mølla i kontinuerlig drift. Det ble utelukkende malt korn importert fra Polen, Svartehavslanda og USA, men alt melet ble solgt i Norge.

landets første hvetemølle

I åra 1926-1930 ble mølla modernisert. Anlegget ble omlagt til elektrisk drift, og det ble bygd kornsilo. Mølla gjennomgikk omfattende moderniseringer på 1950- og 60-tallet, bl.a. melsiloer og pakkeanlegg foruten mølletekniske forbedringer. Antall ansatte lå på 25-30, både i mellomkrigstida og rundt 1970. I 1983 ble mølla ombygd for helautomatisk drift, men holder fremdeles til i sine tradisjonsrike lokaler, hvor møllebygningen i tegl fra 1874 utgjør de eldste delene av anlegget.

INDUSTRIUTBYGGINGA PÅ SANDEN

wallboardfabrikk

Fra rundt 1950 har det vært produsert porøse plater ved Treschow-Fritzøe. Avfallsprodukter var råstoff for plateproduksjonen. Fabrikkanlegget ble reist på Sanden, et område som tidligere bare hadde vært brukt til trelasttomter. (Se avsnittet om sagbruket). Wallboardfabrikkens store bygningsvolum representerer et landemerke i Larvik og flankerer østsida i landskapsrommet som indre havn

dampsentral

For å forsyne bl.a. wallboard-produksjonen ble det også bygd dampsentral ved Stavernsveien ca 1950. Energiproduksjonen baserte seg på utnyttelse av treavfall og bark sammen med olje.

LANGESTRAND

et «før-industrielt industrisamfunn»

Bosettinga på Langestrand går tilbake til 1500-tallet og har alltid vært nært knyttet til virksomheten i Farriselva. Langestrand kan derfor betraktes som et industrisamfunn - også i tida før den industrielle revolusjon. Bydelens navn er sannsynligvis en oppkalling etter adelslekten Lange som eide Fresje-godset fram til 1670.

struktur

Bydelen har aldri vært rammet av noen større brann. Bystrukturen er derfor i stor grad bevart slik den har vokst fram. De nedre områdene har uregelmessige gater - preget av å ha oppstått som passasjer mellom frittliggende hus og eiendommer under en gradvis fortetting. De øvre områdene er utformet etter 1800-tallets regulerte byutvikling med brede, rette gater og regelmessige kvartaler.

Langestrands kirke

Langestrand fikk på egen kirke under Gyldenløves grevetid, på 1690-tallet. Denne kirken lå mellom Farriselva og Nedre Fritzøegate, men den ble revet for å gi plass til en masovn i 1811. Den nåværende kirken ble bygd av innbyggerne i 1818.

Langestrand er en trehusbydel med hus og hustyper fra alle epoker, i hvert fall fra 1700-tallet og inn på 1900-tallet. Etterkrigstida har bare tilført en

håndfull bygninger og noen mindre inngrep. Bebyggelsen i bydelen har gjennomgått en omfattende rehabilitering de siste 10-15 åra.

Fritzøe Museum

Treschow-Fritzøes administrasjonsbygning ligger ved Stavernsveien, og litt lenger opp i Nedre Fritzøes gate ligger bedriftsmuseet i den gamle gården som i grevskapstida tilhørte oberinspektøren. Her finnes bl.a. den omtalte samlingen av ovnsplatemodeller fra jernverkets tid.

VURDERING

Virksomheten i Farriselva har vært omtalt som en av Europas eldste bedrifter. Uten å drøfte betegnelsens riktighet kan det i hver fall slås fast at bedriften er en levende historiebok og en nøkkel til forståelsen av industrien rolle i norsk historie. For Larvik som by representerer den selve det historiske grunnlaget - Larvik hadde neppe vært noen by i dag, dersom det ikke var for den industrielle virksomheten ved Farriselva.

Når det gjelder det fysiske kulturmiljøet finnes det bebyggelse og andre kulturminner fra 1600-tallet og fram til i dag. Selv om bebyggelsen volummessig domineres av relativt nye bygninger, drives viktige deler av virksomheten i bygninger fra midt på 1800-tallet, og historien er aktivt tilstede i hele området, samtidig som mye av den eldste bebyggelsen, f.eks. Verksgården og bygningene som rommer Fritzøe Museum har fått en bruk som er i samsvar med bevaringshensynet og står i en tiltalende sammenheng med en viss tilrettelegging for en interessert allmennhet.

Som symbol på Larvik innehar bedriften en selvfølgelig plass der den ligger sentralt i byen, både med de store bygningsvolumene som rammer inn Storgata-segmentet og bildet av industrien man møter på vei ned til byen, foruten at bedriften inntar en hjørnesteinsrolle i byens økonomiske liv.

Torstrand

AVGRENSNING

Torstrand omfatter området langs stranda fra Hospitalet og østover til Banefjellet og området innenfor, avgrenset av Skiringsalsgate i nordøst. Området omfatter også kvartalene opp mot Mesterfjellet på begge sider av Reperbanegata.



HISTORIE

Den faste bosettinga langsmed stranda kan følges tilbake til 1600-tallet. Dagens «Strandgata» var en viktig ferdselsåre mellom Larvikbukta og Hølen. Det var strandsittere og arbeidere på Fritsø, fiskere og sjøfolk som opprinnelig bosatte seg her. Bebyggelsen tok form langsmed veien og passasjene ut mot sjøen og innover moen. Lille Strandgate oppsto som parallelt løp med den «store Strandgate» langs den daværende bygrensa.

Det andre stadiet i bebyggelseshistorien skriver seg fra 1850-tallet. Da ble hele det gamle Torstrand og en stor del av området innenfor, kalt *Torstrandmoen* som var innlemmet i byen i 1821 regulert og utbygd i takt med byens vekst fra nordvest mot sørøst. Perioden var preget av stor vekst i folketallet i Larvik og en stor del av veksten kom nettopp her. Bygningsloven av 1845 foreskrev rettvinklede kvartaler, brede gater, med orden, regelmessighet og brannsikkerhet som viktigste formpremiss. Hovedretningen på gatenettet var orientert etter bygrensen. Her hadde det gått en vei til vestre Halsen som ble utvidet og kalt Skiringsalsgate. Fra rundt 1930 virket ikke den gamle reguleringen strukturerende. Etter denne tid fant hovedtyngden av byveksten sted andre steder, bl.a. i Byskogen.

jernbanen

Rundt 1880 ble jernbanetraséen til den nye Jarlsbergbanen bygd over Torstrandmoen. Banen ble bygd på en ca 4 m høy oppbygging av torrnett brutt stein, åpenbart av kommunikasjonsmessige hensyn. Gatene kunne ledes under banen, og barriereeffekten ble redusert. Etter passeringen av berget går banen ned på bakkeplan og lenger øst inn under Herregårds-

sletta i en fint murt tunnelåpning. Banen kom til å dele Torstrand torg i to, og det ble aldri det handelstorget det var tenkt som.

Kvartalene nord for jernbanen vokste fram samtidig med Torstrandmoen. Her lå det fram til slutten av 1800-tallet en reperbane fra Torstrand torg til fjellet ved Byskogen. Retningen på denne ble strukturerende for reguleringen av de tilstøtende kvartalene.

Den eldste historien i området mellom sentrum og Lågen er knyttet til gårdene som lå her. Bare Yttersø eksisterer fremdeles. Bydelen Torstrand vokste fram på 1600- og 1700-tallet, strandsittere og arbeidere på Fritsø, fiskere og sjøfolk bosatte seg langs veien mellom Larvik og ladestedet Hølen i Tjølling.

Fram

Idrettsforeningen Fram ble stiftet på Torstrand i 1894, og i begynnelsen var det bare «Torstrand-gutter» som fikk være med. Dette var en reaksjon på at arbeiderguttene ikke fikk være med i den borgerlige Larvik Turn- og Idrettsforening. Det var Fram som bragte fotballsporten til Larvik, en av initiativtakerne hadde lært spillet i England.

Alfred Andersens mekaniske verksted

I 1902 kjøpte Alfred Andersen et stort område på Torstrandmoen av Treschow, og flyttet sin mekaniske bedrift hit etter å ha utviklet virksomheten på Østre Halsen fra 1877 og framover. Et stort fabrikkanlegg reiste seg langs jernbanelinja. Anlegget hadde seks avdelinger; jernstøperi, jernmast- og jernvinduavdeling, harpunfabrikk samt mekanisk verksted og galvaniseringsanlegg, foruten forretnings- og tegnekontorer. I 1912 hadde bedriften 200 ansatte. Bedriften hadde vanskelige år 1929-1934, men berget seg takket være oppdrag for hvalfangstflåten, utbygging av fabrikkene i Eidanger og store stålkonstruksjoner til bruer. Alle bruene som var ødelagt under krigen ga bedriften mange oppdrag i etterkrigsåra.

VURDERING

Kartet fra 1879 viser med all tydelighet kontrasten mellom to strukturerende elementer av ulik karakter, Sandgata langs stranda og den rigide reguleringen fra midt på 1800-tallet lenger nord.

Torstrand består av to hovedområder med svært ulik feltkarakter. Colbjørnsens gate danner grense mellom det organiske og det strengt formale mønsteret med usedvanlig brede gater. Gatemønster dels vokst fram på 1600- og 1700-tallet, dels etter regulering fra 1850-tallet. Bebyggelse finnes det sannsynligvis fra hele perioden, først og fremst bolighus i tre, men også uthus av forskjellige slag. Kontrasten mellom den «selvgrodde» byen langs stranda og den brannsikrede og strengt regulerte arbeiderbyen bak er slående og viser på en svært god måte hvordan bygd form formidler historien på en umiddelbar måte. Trehusbebyggelsen er relativt godt bevart og har en erkjent bevaringsverdi.



Lågen-området

AVGRENSNING



Lågenområdet omfatter området fra Yttersø og sørover mot Østre Halsen, Kanalen og Revet.

HISTORIE

industrireisning

Den eldste historien er knyttet til de to gårdsbrukene Unnersbu og Yttersø. Deler av området var bymark for borgerne i Larvik.

På 1860-tallet fant det sted en radikal omstrukturering innen norsk trelastnæring. Dampdrevne sagbruk erstattet de eldre vanddrevne oppgangssagene, og sagbruka kunne dermed etableres der tømmeret var. Treschow-Fritzøe etablerte Lågens Dampsag og innledet dermed industrialiseringen av området. Dampsaga holdt det gående til depresjonen satte inn på 1920-tallet.

Etter at Lågens Dampsag var satt i drift fulgte flere andre industrietableringer utover mot århundreskiftet i området sørover mot Kanalen og Revet.

Yttersø

Hovedbygningen på Yttersø ble fredet i den store fredningsbølgen på 1920-tallet. Bygningen er i to etasjer og har valmet tak og skal være fra 1700-tallet. Bygningen var del av et gårdstun den gang den ble fredet, men de andre gårdshusa er blitt revet, og det er derfor vanskelig å fatte den historiske sammenhengen.

Fritzøe flyplass

I 1957 anla Treschow-Fritzøe flyplass på Yttersø. Rullebanen har retning nord-sør og er 900 meter lang og 40 meter bred og har gressdekke. Ved nordenden ble det bygd opphalingslipp for opptaking av sjøfly fra Lågen, samt hangar og andre anlegg. Flyplassen ble i 1962 godkjent av Luftfarts-

verket for kommersiell flyvning med en- og to-motorsfly på inntil 4000 kg.

Unnersbu

Også på Unnersbu står det en bygning som ble fredet på 1920-tallet. I likhet med bygningen på Yttersø er de andre bygningene i tunet borte. Her er et relativt nytt veianlegg blitt lagt helt inntil huset, og verdien er vesentlig svekket.

Like sør for den eksisterende jernbanen ligger et industriaanlegg med usedvanlig arkitektonisk kvalitet på bygningene som er tegnet av arkitektene Lund og Slaatto.

jernbanebrua over Lågen

Den opprinnelige jernbanebrua over Lågen ble sprengt under en sabotasjeaksjon i 1944, og dagens bru ble bygd like etter krigen.

VURDERING

Lågenområdet er spredtbygd og uensartet. Det danner en overgangssone mellom byen og omlandet kjennetegnet ved arealkrevende virksomheter. At to enkelthus er fredet er tilsynelatende tilfeldig, og avspeiler ikke på noen måte noen spesielt interessant kulturminnestruktur.

Virkning og konfliktvurdering

ALTERNATIVENE

Det er to hovedalternativer inn til Larvik stasjon østfra. Alternativ 1.1 er utvidelse av den eksisterende banen over Torstrand, alternativ 1.2 er en ny trasé som i stor grad går i fjell inn mot stasjonen. For dette alternativet er det presentert en rekke varianter, der forskjellene utelukkende går på traséens høydenivå. I drøftingen av virkning og konflikter er det skilt mellom løsninger med nedsenkede spor i stasjonsområdet og løsninger som har sporene i dagen i stasjonsområdet, slik som nå. For traséen videre vestover er drøftinga gjort samlet.

ALTERNATIV 1.1

UTVIDELSE AV EKSISTERENDE BANE *Banen følger dagens spor fra brua over Lågen og inn til stasjonsområdet.*

Lågenbrua

Utvidelse av eksisterende spor vil ikke ha noen alvorlig innvirkning på kulturminner i Lågen-området utover at den gamle jernbanebrua må erstattes. Dette anses for å være en liten konflikt. Brua ble bygd like etter 2. verdenskrig etter at den tidligere brua var ødelagt av en sabotasjeaksjon i 1944.

fredet bygning Unnersbu

Den fredete bygningen på Unnersbu ligger klemt inn mot en veifylling ved Elveveien. Utvidelse av det eksisterende sporet har i seg selv ingen betydning for bygningen.

Alfred Andersens gate - Dronningens gate

Utvidelse mot sør vil mellom Alfred Andersens gate og Dronningens gate føre til riving av en 6-etasjers bygning med forretninger og boliger. For miljøet som helhet har ikke dette noen negativ betydning. Også en eldre bygning i modernisert sveitserstil vil måtte rives.

Fram stadion

Utvidelse mot nord vil føre til konflikter ved Fram stadion, og både Framhallen og Larvik Yrkesskole ligger svært nær den eksisterende banen. Disse konfliktene kan ikke betraktes som kulturminnekonflikter.

Jernbanegata

Derimot vil den gamle boligbebyggelsen i Jernbanegata bli liggende svært tett inn mot banen. Det utgjør et visst konfliktpotensiale, men bygningene utmerker seg ikke som spesielt bevaringsverdige utover at de er del av et bygningsmiljø fra rundt århundreskiftet.

kryssing under Dronningens gate

B Ombygging av det eksisterende sporet vil sannsynligvis medføre at kryssingen med Dronningens gate utvides. Det er generelt vanskelig å ta stilling til konfliktpotensialet i dette, så lenge det ikke foreligger konkrete løsninger.

Torstrand Torg

B* Parkanlegget med lindealleer på Torstrand torg vil bli berørt ved en sporutvidelse. Konfliktbildet er ganske likt på hver side. Det må finnes tilfredsstillende arkitektoniske løsninger som gir baneanlegget en egenverdi som element i byrommet.

Vestsida av Torstrand Torg

B* Utvidelse vil komme i konflikt med hus med erkjent verneverdi. Det vil som avbøtende tiltak være mulig å erverve nærliggende ubebygde tomter, slik at berørte bygninger kan flyttes framfor å rives. Bebyggelsen har ikke så sterk strukturell betydning at flytting kommer i konflikt med dette.

- fjellknausene* Utvidelsen medfører også bortsprenning av deler av de karakteristiske steile fjellknausene i området. Kommunen har tidligere hatt planer om å bygge en ny vei på sørsida av jernbanen fra Torstrand torg til Herregårds-sletta. Planen er forlatt, og den gjeldende reguleringen har bare formell interesse. Dronningens gate har nylig blitt utbedret med avkjøringsfiler.
- Herregårdsområdet* A* I Herregårdsområdet medfører sporutvidelse omfattende anleggsarbeider i hjertet av byens fornemste kulturmiljø. Et hvert inngrep er forbundet med stort konfliktpotensiale, men først og fremst i anleggstida. Ingen av de verdifulle bygningene berøres direkte. Det kreves konkrete løsninger for å kunne vurdere inngrepets konfliktpotensiale.
- Herregårdssletta* B* Parkanlegget på Herregårdssletta er sårbart og lindealléene her vil bli rammet, men situasjonen vil kunne reetableres uten varige sår.
- B(*?) Sporutvidelse vil gjøre skjæringa vest for Herregårdssletta bredere og mer dominerende i bybildet. En eventuell lukking av skjæringa må derimot vurderes som positivt for miljøet som helhet. Støy virker negativt for opplevelsen av kulturmiljøet, men her spiller jernbanen en beskjeden rolle i forhold til biltrafikken. En kulvertløsning forutsetter trolig at jernbanen senkes i forhold til dagens nivå, noe som trolig vil kreve senking av sporene inn mot stasjonsområdet også.
- Kirkestredet 2* A(*) I jernbanens krysningspunkt med Storgata - Kirkestredet støter man på en alvorlig konflikt. Sporet kan trolig ikke utvides uten at bygningene i Kirkestredet 2 rives. Dette strøket er den best bevarte delen av den gamle Storgata, med en nesten komplett rekke store eldre bygninger helt ut til Tollerodden. Kirkestredet 2 er blant de fineste husa, og sannsynligvis fredningsverdig.
- Den en gang kontinuerlige bygningsrekka på Storgata har fått mange huller. Ytterligere inngrep i bygningsrekka er svært uheldig, sett i kulturminnevernets perspektiv. Flytting av huset vil derfor ikke kunne avhjelpe denne siden av konflikten.
- En mulig avbøting av konflikten i forhold til Kirkestredet 2 er skissert under avsnittet om nedsenkede løsninger i stasjonsområdet, se under.
- Storgata - Kirkestredet* * Jernbanen har overskåret og den historisk primære strukturen som Storgata representerer. Selv om det er nesten 60 år siden dette skjedde, bør det drøftes om en «byreparasjon» er på sin plass når banen igjen skal omlegges. Storgata bør henge sammen i hele sin opprinnelige lengde for å holde sammen byrommet rundt bukta og gjøre viktige historiske sammenhenger fattbare, både mellom byen og fjorden og mellom byen og kirkens plassering. En god løsning på dette vil være et svært positivt bidrag til byen.
- Storgata* B En utvidelse mot nord vil føre til at Storgata må omlegges. Siden det ikke foreligger detaljutforming av traséen er omfanget svært vanskelig å vurdere. Forslaget forutsetter muligens en annen trafikkløsning i Storgata.
- stasjonsområdet* Stasjonsområdet har alltid hatt dobbeltspor, og eventuelle mindre omlegginger her vil ikke ha noen betydning for kulturmiljøet.

ALTERNATIV 1.2 NEDSENKEDE LØSNINGER I STASJONSOMRÅDET

Lågen - Byskogmassivet

En nedsenket spor og perronger i stasjonsområdet gir en traséføring med relativt stor dybde fra Mesterfjellet og inn til stasjonsområdet. Videre går traséen langs den eksisterende linja til Hammerdalen hvor den krysser Farriselva og fortsetter inn under Langestrand i utforet tunnel.

Traséen ligger på bru i ca 5 meters høyde over Lågen og fortsetter i samme høyde innover land, inntil terrengnivå nås 50 meter før traséen krysser under Elveveien, som her ligger på bru. Banen går deretter inn i skjæring på opptil 6 meters dybde inntil den går inn i fjelltunnel i et allerede eksisterende påhogg ved Larvik omformerstasjon.

Det er ingen kjente kulturminner i dette området. Banen kommer i konflikt med flyplassen, men dette har ingen betydning i denne sammenheng.

- B Ved en kobling med de nordlige alternativene gjennom Tjølling er det en viss fare for konflikt med den fredete hovedbygningen på Yttersø ved nordenden av flyplassen. For øvrig er det svært lavt konfliktpotensiale i dette området.

Mesterfjellet - Herregårdsfjellet

Traséen ligger i fjelltunnel under Byskog-massivet. Rett vest for Furu-bakken sykehjem går traséen inn i en løsmassesone mellom Mesterfjellet og Herregårdsfjellet. Traséen krysser under Kristian Fredriks vei og Residensveien rett nord for Mesterfjellet skole. Løsmassekulverten her har stor dybde, tunneltaket ligger ca 10-15 meter under bakkeplan, avhengig av den dybden som velges i stasjonsområdet.

- B* Boligområdet i Residensveien er fra 1920-tallet og inngrep i bebyggelsen vil utgjøre konflikter. Omfanget avhenger av anleggsteknikk og bredde på anleggssonen.
- A* Det er grunn til å nevne at området var en del av Herregårdsanlegget. Det er en reell mulighet for å støte på konstruksjonsfragmenter i grunnen her, enten etter karpedammene i det gamle hageanlegget eller fundamenter til steinhuset fra Gyldenløves tid. Selv om eventuelle konstruksjoner ikke er gamle nok til å komme inn under lovens beskyttelse som automatisk fredete kulturminner, er det sannsynlig at det fra Riksantikvaren vil kreves arkeologisk undersøkelse dersom det gjøres funn. Herregården er et fredet kulturminne og har vært undergitt bygningsarkeologisk undersøkelse i forbindelse med restaurering.

Herregårdsbakken

Løsmassekulverten går over i fjelltunnel gjennom Herregårdsfjellet, og tunneltaket ligger opptil 30 meter under toppen av knausen. I løsmasse-sonen mellom Herregårdsfjellet og knausene på vestsida av Herregårdsbakken må traséen legges i kulvert. Kulverten ligger dypt, med taket opptil 10 meter under terrengnivå.

- A(*?) Også her er konfliktene sterkt avhengig av utbyggingsmåte. Et hvert større inngrep så nær Herregården, inskripsjonene i fjellveggen i Herregårdsbakken og hageområdet utgjør et stort konfliktpotensiale. Dette er kulturminner av nasjonal interesse og betydning, samtidig som det kanskje der byens fremste historiske symboler. Gjenoppretting av situasjonen før utbygging vil gi god avbøting.

Utover de konfliktene som er knyttet til anleggstida konfliktpotensialet begrenset til det eventuelle rystelser, setninger og endringer i grunnforholdene måtte innebære for Herregården. Dette er forhold vi ikke har forutsetninger for å vurdere.

- I Herregårdsbakken finnes det visstnok noen jernholdige vannkilder som ble brukt i behandlingsøyemed ved Larvik Bad. Kildene er lite kjent i dag, og utgjør ikke noe stort konfliktpotensiale.
- Storgata - Kirkestredet* *Traséen ligger i fjelltunnel fram til bensinstasjonen i Storgata 12-16. Den skjærer under Storgata og får kulvertåpning ut mot stasjonsområdet rett sør for Munken kino.*
- Storgata* Bare dype løsninger gir mulighet for å la Storgata passere over på dagens nivå, men også grunnere alternativer er mulig å føre fram uten store inngrep.
- bebyggelsen i Storgata* B Heving av Storgata foran Munken rører ved gatas karakter, gitt av den tidligere strandlinja rundt bukta og vil kunne negative konsekvenser for bebyggelsen. Munken kino vil i så fall bli liggende på baksiden av den oppbygde gata - trolig vil husets høye sokkel kunne kompensere for dette slik at bygningen ikke «drukner». Videre vurdering av dette forholdet krever konkrete, illustrerte løsninger.
- positive sider ved sporsenkning* En nedsenket løsning har visse positive sider i forhold til byens kulturmiljø, først og fremst ved at det åpner for en reetablering av sammenhengen Storgata - Kirkestredet.
- Kirkestredet 2* A Kirkestredet 2 står i fare for å bli revet, dersom det ikke velges en svært dyp nedsenkning. Dette representerer en stor konflikt.
- * Kirkestredet ligger på nivå ca 5,4 moh., mens dagens bane ligger på 2,5 meter. Ved å heve bygningene i Kirkestredet 2 og gata foran noe, vil det være mulig å la selv ganske moderat nedsenkede løsninger passere under bygningen. Bygningen kan heves bortimot 2 meter. Nabobygningen i Kirkestredet 4 står på en høy sokkel og kan lettere tilpasses terrengendringen. Hvor det «kritiske punkt» så ligger er vanskelig å si, men et kulverttak liggende på opptil 7,5 meter bør kunne gi en tilfredsstillende avbøtende løsning.
- stasjonsområdet* *I stasjonsområdet blir sporene liggende inntil 7 meter lavere enn i dag, på fra 0 til 5 meter under havoverflaten.*
- lokstallen* B Lokstallen fra slutten av 1930-tallet står i fare for å måtte rives. Den er en av de vel 400 bygningene på NSBs bevaringsplan. Bygningen er interessant i arkitekturhistorisk sammenheng, og selv om den har et noe problematisk forhold til omgivelsene, representerer riving en konflikt.
- jernbanen - barriere eller aktivum?* Det er ofte pekt på at jernbanen representerer en barriere mellom byen og fjorden. Utsagnet krever en presisering. Fra de fleste steder i Storgata har man svært god visuell kontakt mot fjorden, ja få byer kan framvise en tilsvarende situasjon, der man fra en av byens hovedgater kan se havhorisonten. Jernbaneanleggene har faktisk vært viktig for å opprettholde denne kvaliteten, fordi stasjonen har hatt behov for relativt store åpne arealer for sidespor, vedlikeholdsfunksjoner og godshåndtering. Den rent ferdselsmessige kontakten er derimot begrenset. Som gående er man henvist til bare ett kryssingsted, ved Vestre Brygge. For kjørende er det Dronningens gate som er tilførselsgate. Fra Kirkestredet er kontakten mot sjøen svært god, med den gamle Skottebrygga som attraktiv småbåthavn.
- god visuell kontakt*
- vanskelig å ferdes*

sjøfronten som byplanmessig problemstilling Sjøfronten utenfor stasjonen har på den annen side ikke noe aktivum, det har liten hensikt å åpne opp for fysisk kontakt mellom Storgata og havnefronten slik situasjonen er i dag. Løsningen må i ledsages av en gjennomgripende omdisponering av arealer og funksjoner på utsida av jernbanen. Her legger fergeterminalen - og først og fremst oppstillingsplassene for biler - beslag på store arealer. Arealbehovet er trolig økende etter som det skal settes inn en katamaran i Fredrikshavn-trafikken.

Arkitektkonkurransen fra 1989 viste forskjellige varianter av en «Aker Brygge-situasjon» - en aktiv og attraktiv sjøfront med ny bebyggelse bl.a. på de nåværende sporområdene til NSB. Med et stort innslag av boliger vil dessuten området kunne få en relativt privat karakter. En slik bebyggelse medfører etablering av en ny barriere mellom Storgata og fjorden - uansett hva slags kommunikasjon man får på tvers av jernbanen.

- B For å kunne krysse banen i bakkeplan hvor som helst kreves en senking av banen med 7 meter i forhold til dagens nivå. I vel hundre år har jernbanen ligget her som et aktivt og synlig element. Dette representerer en konflikt med et kulturminne som først og fremst har strukturell karakter. Men også i forhold til den foreslått fredete stasjonsbygningen representerer dette en konflikt, fordi den direkte sammenhengen mellom bygning og perrong brytes. (Se for øvrig avsnittet om den eksisterende banen som kulturminne under).

Fiskebrygga

- B Den gamle fiskebrygga ligger trolig intakt under et nyere betongdekke på pæler mellom Vestre Brygge og Tollboden. Jernbaneanlegget kan komme i konflikt med dette kulturminnet. Selv om dette ikke har noen aktiv verdi i dag, er det kanskje det historiske elementet i havneområdet som sammen med Tollkammeret kan få størst verdi ved en ny disponering av området.

gammel lokstall

Helt vest på stasjonsområdet står noen bygninger fra smalsportida, bl.a. lokstallen. Bygningene har relativt liten interesse som kulturminner, og riving representerer ingen stor konflikt.

ALTERNATIV 1.2 STASJONSOMRÅDE I DAGEN

Mesterfjellet - Herregårdsbakken

Traséen er identisk med alternativ 1.2a fra Mesterfjellet til knausene ved Herregårdsbakken, bortsett fra at disse alternativene ligger høyere, med kulverttak 5-10 meter under Kristian Fredriks vei - Residensveien og fra 4 meter under til 1 meter over terrengnivået i Herregårdsbakken.

Bare for det høyestliggende alternativet (med viadukt over stasjonsområdet) skiller virkning og konfliktvurdering seg vesentlig fra de øvrige løsningene.

kongeinskripsjonene

- A Forslaget innebærer direkte konflikter med kongeinskripsjonene på fjellveggen i Herregårdsbakken. Dette er kulturminner av nasjonal interesse og symbolverdi. Selv om de ikke har noen formell bevaringsstatus må de betraktes på linje med fredete kulturminner. Modernisering av Vestfoldbanen kan neppe rettferdiggjøre tap av disse.

Storgata - Stasjonsområdet

Traséen kommer ut av fjellet ved foten av knausene innenfor bensinstasjon i Storgata 12-16. Avhengig av høyde i terrenget får den tunnelåpning her eller etter gjennomskjæring av Storgata rett sør for Munken kino. I kryssingen av Storgata ligger sporere fra 3 meter under til 3 meter over

		<i>dagens gatenivå. Spornivået vil ved stasjonen ligge fra ca 2 moh., som i dag eller opptil 7 moh. på viadukt.</i>
<i>Munkegata-bebyggelsen</i>	B	De to husa i Storgata 18 og 18A, rett øst for Munken Kino, er de eneste rester etter bebyggelsen i den tidligere Munkegangen. Konfliktpotensialet kan karakteriseres som moderat.
<i>kryssing av Storgata</i>	B	Stasjon på dagens nivå eller høyere medfører problemer i forhold til kryssing av Storgata. Dersom forbindelsen øst-vest skal opprettholdes - og det ses ikke noe alternativ - medfører det en dramatisk omlegging av Storgata, enten ved senking under eller heving over banen. Dette som vil virke svært dominerende, ikke bare i forhold til byrommet, men konkret i forhold til den verneverdige bebyggelsen i Storgata og Kirkestredet.
<i>bebyggelsen i Kirkestredet 2-6</i>	A(*?)	Med stasjon på dagens nivå vil det komme til direkte konflikt med Kirkestredet 2, som for alternativet med utvidelse av den eksisterende banen, se over.
<i>lokstallen</i>	B	En eventuell riving av lokstallen representerer en konflikt. Samtidig er det ikke mulig å reetablere sammenhengen mellom Storgata og Krikekredet uten at bygningen rives.
<i>stasjonsbygningen</i>		Sporene vil som i dag representere en barriere mellom Storgata og fjorden. På den annen side får man trolig en naturlig og god sammenheng mellom de nye sporene og den gamle stasjonsbygningen, selv om avstanden blir noe større enn i dag.
<i>viaduktløsning i stasjonsområdet</i>	A	Viaduktløsning vil bringe inn et enormt kraftig element i havnesituasjonen. Med perronger i ca 350 meters lengde blir dobbelsporet svært bredt. I samspillet med den eksisterende stasjonsbygningen vil den utvilsomt bli svært dominerende. Også i forhold til byrommet som en historisk struktur vil dette være svært konfliktfullt.
<i>fiskebrygga</i>		Spor i dagen blokkerer neppe for en eventuell rehabilitering av fiskebryggeanlegget.

ALTERNATIV 1.2 STREKNINGEN STASJONEN - HAMMERDALEN (- FARRISEIDET)

<i>krysset med Stavernsveien</i>		<i>Traséforslagene her følger dagens linje, men ligger på annet høydenivå enn dagens spor, hvilket medfører ombygging av krysset ved Stavernsveien. Utretting av banen vil medføre inngrep i bygningsmassen fordi det er svært trangt mellom industriområdet på sørsida og riksvei 303 på nordsida av jernbanetraséen. Traséen krysser Farriselva på samme sted som i dag, men fortsetter rett inn i skråningen i Hammerdalen der den går inn i utforet løsmassetunnel under Langestrand.</i>
		<i>Parselldelet går ved Farriseidet, og en trinnvis utbygging vil kunne gi mindre omlegginger av banen opp hit.</i>
<i>Stavernsveien</i>		Ombygging av krysset med Stavernsveien berører ingen viktige kulturminner utover jernbane anlegget i seg selv. Heving eller senking av vei og bane får trolig konsekvenser for Farrisfabrikken, men har ikke noe konfliktpotensiale i forhold til kulturminner.

- Fritzøe Møller* A Høybanetraséen fra 1880 ble lagt så nær møllene som overhode mulig da den ble bygd. En forskyvning av banen mot møllene vil derfor kreve at bygningene eller deler av dem rives. Dette er å anse som en svært alvorlig konflikt. Møllene er som nevnt den eldste virksomheten i Farriselva, med røtter tilbake til middelalderen. Bygningene som rammes er fra flere utbygginger på 1800-tallet, men er tilbygd og modernisert flere ganger i dette århundre.
- elektrisitetsverket* A Elektrisitetsverket nord for Fritzøe Møller er en svært særpreget bygning fra tidlig 1900-tall og har høy arkitektonisk verdi. Riving av dette anlegget vil representere en stor konflikt. Disse kulturminnene har så stor verdi at det er aktuelt å vurdere fredning etter kulturminneloven.
- banelegemet* B Også jernbaneunderbygningen har verdi som kulturminne. Banen ble anlagt som høybane med murer av granittblokker, trolig på vanskelige grunnforhold. Anlegget preges av stor håndverksmessig og ingeniørfaglig dyktighet. Det vil neppe være mulig å bevare underbygningen ved en utretting av banen, både fordi banen ligger på et annet nivå og fordi det sannsynligvis vil kreves bedre fundamentering enn det den gamle banen har.
- mulig traséjustering* * En avbøting av konfliktene med bebyggelsen vil sannsynlig bare kunne skje enten ved at det renonseres på kravene til kurvatur, eller ved at utrettingen skjer ut mot Mølleveien, noe som gir en nordligere traséføring videre gjennom Hammerdalen og under Langstrand. Dette vil på sin side gi direkte konflikt med Mellomdammen og tårnet på turbinrøret, men disse konfliktene er ikke så alvorlige som direkte inngrep i industribebyggelsen. En slik løsning medfører også at Mølleveien snevres inn ved siden av jernbanen, og må legges inn i skråningen. Dette har ingen negative konsekvenser for kulturminner.
- Mellomdammen* B Det er vanskelig å si hva slags konsekvenser moderniseringen vil få for Mellomdammen, og konfliktgraden er vanskelig å anslå. Mellomdammen er en ruin som sannsynligvis er under langsom nedbrytning. Samtidig har dette kulturminnet stor verdi sett i sammenheng med virksomheten og kulturminnene lenger ned.
- tømmerrenna og turbinrøret* B Tømmerrenna og turbinrøret er interessante som kulturminner, samtidig som de først og fremst er vitale elementer i Treschow-Fritzøes industrivirksomhet.
- Det er ikke kjent andre kulturminner mellom Mellomdammen og Farris-eidet enn tømmerrenna og turbinrøret. Den gang Mellomdammen var i bruk var de nedre delene av området neddemt. Det må likevel nevnes at det er et visst potensiale for funn i grunnen. Enkelte mener f.eks. at det var her setegården Fresje gled ut midt på 1600-tallet.
- Her blir likevel spørsmålet om det nye jernbaneanleggets arkitektur like viktig som industrifragmentene, fordi dalen er fra naturens side svært spesiell og danner inngangsport til byen fra E18.
- Farris eidet* Potensialet for kulturminnekonflikter kan vurderes som lite. Det er imidlertid knyttet stor interesse til damanleggene ved Farris, og Skiensveien fra 1860-tallet krysser over dagens bane. Det er liten grunn til å tro at en eventuell omlegging av banen vil komme i konflikt med disse elementene.

DEN EKSISTERENDE BANEN SOM KULTURMINNE

- banen over Torstrand* Nedleggelse av den eksisterende banen over Torstrand aktualiserer spørsmål om vern av banen som teknisk kulturminne.
- Torstrand Torg* Jernbanen har vært strukturerende element for gatene Alfred Andersens gate og Jernbanegata. Fram Stadion og industrianleggene langs banen er også i stor grad orientert etter jernbanelinja. Nedleggelse av banen reiser spørsmål om den kan bevares.
- Torstrand Torg* Ved Torstrand Torg kan det være aktuelt å bevare parksituasjonen og et fragment av underbygningen slik den står. Torget er svært stort og delingen reduserer plassen til en størrelse som står i forhold til den lave bebyggelsen som omkranser den åpne flata.
- Herregårdssletta* Jernbaneanlegget inn under Herregårdssletta er ikke uten interesse som teknisk kulturminne, men hensynet til Herregården og dens omgivelser veier tyngre enn bevaring av jernbaneanlegget som hovedsaklig er fra 1930-tallet.
- jernbanens «historiske legitimitet»* Jernbanen har ligget over havna i nesten 115 år - en betydelig tidsperiode i byens historie. Historisk sett hører den altså hjemme her som et fram-tredende element i havnesituasjonen. Det samme kan i høyeste grad også sies om fergetrafikken, hvor det går en kontinuerlig linje tilbake til kyst-rutetrafikken og Larviks rolle i sjøfarten.
- jernbanestasjonens og fergeleiets betydning* Jernbanestasjonen har en direkte funksjonell sammenheng med byen og folk som bor her. Fergeleiet betjener på sin side en hel landsdel, samtidig som det gjør Larvik til innfallsport til Norge for utenlandske reisende. Fergeleiet er ikke først og fremst knyttet til virksomhet i byen og kunne slik sett ligge hvilket som helst sted med god tilknytning til veinettet. På den annen side har nok fergene en viktig symbolfunksjon for Larvik.
- jernbanen i bybildet* Legges jernbanen ned i en kløft, fjernes den langt på vei som et nærværende element i bysituasjonen. Stedet mister det pulsslaget som togets ankomster og avganger utgjør i byens liv.
- Det er ikke umulig å gjennomføre en utvidelse av det eksisterende sporet gjennom Larvik, selv om det støter på en del alvorlige konflikter med kulturminner. Avbøtende tiltak, også byreparasjon vil likevel kunne moderate skadevirkningene.
- Omlagging av jernbanen har aktualisert spørsmål om byreparasjon i Storgata-området. Storgata bør henge sammen i hele sin lengde, ikke av hensyn til trafikkforhold, men for å holde sammen byrommet ut mot sjøen og gjøre den unike historiske strukturen fattbar. En utvidelse mot nord forutsetter en helt ny trafikk-løsning i Storgata.

KONKLUSJON

senket bane gir få konflikter

Det sier seg selv at en traséføring som knapt berører overflaten for det området den går igjennom heller ikke gir så store konflikter. Selv om dette alternativet utvilsomt har et stort potensiale når det gjelder byutvikling og byform er det altså ikke uten negative aspekter når det gjelder jernbanens rolle i bybilde og kulturmiljø.

mange usikkerhetsmomenter

Rangering av de andre alternativene er vanskelig fordi det knytter seg svært mange usikkerhetsmomenter til hva slags virkning de vil få, og dette må vurderes videre i forhold til konkrete formålsløsninger. Derfor er en oppsummering ikke mulig uten de forbehold som tas i drøftingen over.

under Mesterfjellet eller over Torstrand?

En utvidelse av det eksisterende sporet gjennom Larvik støter på en del konflikter med kulturminner. Avbøtende tiltak og byreparasjon vil likevel kunne moderere skadevirkningene og det må stilles høye kvalitative krav til anleggets arkitektur.

Et tunnelalternativ under Mesterfjellet vil gi en bedre løsning enn utbygging av den eksisterende traséen over Torstrand, som unektelig vil påføre en viss permanent miljømessig belastning i form av støy. Dette forutsetter imidlertid at konsekvensene i Herregårdsområdet begrenser seg til anleggstida, og at dagens situasjon gjenskapes etterpå.

den reisendes opplevelse

På den annen side må dette også vurderes opp mot den reisendes opplevelse. Det er først og fremst som *reisende* at man opplever jernbaneanlegget over Torstrand i den funksjonen det ble anlagt for på slutten av 1870-tallet.

stasjonen

At stasjonen opprettholdes på dagens sted er udelt positivt i forhold til kulturverninteressene. Parkeringsløsninger i tilknytning til stasjonen er ikke drøftet her. En nærliggende løsning er å omdisponere dagens sidesporsområde til parkering, og dette er positivt, fordi det sikrer at området forblir åpent ut mot sjøen.

forbi Treschow-Fritzøe

Vestover fra stasjonen foreligger bare et alternativ, utretting av dagens enkeltspor. Uten videre bearbeiding av forslagene er det ikke mulig å se vesentlige forskjeller i konsekvensene for kulturminnene utfra det nivået de ligger på i terrenget.

KILDER

Anvendt litteratur

- Bakken, Asbjørn 1959. *Farrisdammen (Bidrag til sementens historie i Norge)*. I *Vestfoldminne* 1959. Tønsberg.
- Bakken, Asbjørn 1950. *Fritzøe Verk - landets eldste industri*. I: *Vestfoldminne* 1949-50, s 7-14. Tønsberg.
- Christophersen, H. O. 1974. *Fra jernverkens historie i Norge*. Oslo.
- Cock-Jensen, Halfd. 1889. *Larvik og omegn. Haandbog for turister og badegjester*. Larvik.
- Fra Norges næringsveie i tekst og bilder*. 1921. *Vestfold fylke Larvik*. (Ved 250 års jubileet i 1921). Kristiania.
- Havne- og Stationskonkurransen i Larvik 1920*. Larvik.
- Grimeland, B. A. 1931. *Larvik og Stavern I: Kjenn ditt lands Norgeshæfter* Nr 16. Oslo
- Helland, Amund. 1915. *Norges Land og Folk. Topografisk-statistisk beskrivelse over Jarlsberg og Larvik amt*. Kristiania.
- Hesselberg, F. M. 1920. *Kjøpstaden Larviks kommunalpolitikk og byens ledende mænd i perioden 1671 til og med 1874*. Larvik.
- Hesselberg, F. M. 1919. *Kjøpstaden Larviks kommunalpolitikk og byens ledende mænd i perioden 1874 til og med 1895*. Larvik.
- Hesselberg, F. M. 1945. *Larvik og bygdene. Folk og yrke*. Larvik.
- Johnsen, Oscar Albert. red. 1923. *Larviks Historie indtil 1814*. b.1. Larvik
- Krohn-Holm, Jan W. 1971. *Farriskildene i Larvik gjennom 150 år*, Larvik
- Krohn-Holm, Jan W. 1978. *Hedrum bygdebok*, b. II, Larvik
- Langeland, A. St. red. 1923. *Larviks Historie 1814-1845*. b.2. Larvik
- Langeland, A. St. og Gunnar Christie Wasberg. red. 1963. *Larviks Historie 1885-1940*. b.3. Larvik.
- Larvik kommune. 1992. *Kulturlandskap og kulturminner. Tur og opplevelshåndbok for Larvik*.
- Liaen, L. A. (red) 1927. *Jarlsbergbanens ombygning til en bredsporet Vestfoldbane. Utgitt av fylkets jernbanekomite*. Larvik.
- Møller, Vilhelm. red. 1980. *Bygd og by i Norge. Vestfold*. Oslo.
- Nielsen, Yngvar. 1885. *Biskop Jens Nilssøns visitasbøger og reise-optegnelser 1574-1597*. Kristiania
- Nyhus, Per. 1981. *Dengang det het Laurvig*. Utgitt av Østlands-Posten i forbindelse med 100-årsjubileet 1981. Larvik.
- Omang, Reidar. 1935. *Fritzøe i slekten Treschows eie. 1835-1935*. Oslo.
- Rian, Øystein. 1980. *Vestfolds historie. Grevskapstiden 1671-1821*. Larvik.
- Stavseth, Gunnar m.fl. 1985. *Treschow-Fritzøe 1935-1985*. Larvik.
- Swensen, Wilhelm. 1928. *To gamle Larviksgårder*. I: Foreningen til norske Fortidsminners bevarings årsberetning 1928. Oslo.
- Treschow, G. A. 1971. *Treschow-Fritzøe Larvik*. Hefte om bedriften. Oslo.
- Wasberg, Gunnar Christie og Einar Nord. 1976. *Ett med sin by. Larvik kirke 300 år*. Larvik.
- Wasberg, Gunnar Christie. red. 1971. *Larvik. Hva byen var, og slik den ble*. Larvik.
- Wasberg, Gunnar Christie. 1973. *I takt med Europa. Larviks grevskap. Utvikling og struktur*. Oslo.
- Wasberg, Gunnar Christie. 1980. *Fresje - borgen som forsvant. Slekt og miljø*. Særtrykk av artikkel i Norsk Slekthistorisk Tidsskrift. Oslo.
- Wasberg, Gunnar Christie. 1980. *Handel i Larviks-distriktet gjennom 2000 år*. Larvik.
- Wasberg, Gunnar Christie. 1980. *Larvik havns historie. En forskningsrapport*. Larvik Havnevesen. Larvik.

Aagaard, Aage. 1906. *Larvik og omegns industri og næringsliv tilligemed almindelig beskrivelse, institutioner og historiske meddelelser. I tekst og billeder*. Kristiania.

Andre kilder

- Bruer Scandiaconsult 1994. *Stedsanalyse Larvik*. Utarbeidet på oppdrag av Larvik kommune, NSB Bane Region Sør og Statens vegvesen Vestfold.
- Fylkeskultursjefen i Vestfold. 1992. *Fredede bygninger og anlegg i Vestfold - handlingsplan for vern og vedlikehold*.
- Larvik kommune. 1992. *Kulturlandskapet i Larvik*. Prosjekt kulturlandskapet i kommuneplanen.
- Larvik kommune. 1992. *Kulturlandskap og kulturminner. Tur og opplevelshåndbok for Larvik*.
- Larvik kommune. *Kommunedelplan med bestemmelser for Larvik sentrum*. Vedtatt 27.6.1990.
- Larvik kommune. *Kommuneplan 1991-2002 Kommuneplanens arealdel Kommunedelplan med bestemmelser for Larvik sentrum*. Vedtatt 25.9.1991.
- Larvik kommune. 1990. *Natur- friluft- og verneverdige områder i Larvik*.
- NSB Arkitektkontoret. 1983. *Registrering av bygninger. Drammen distrikt*.
- Ringnes Farris. 1994. *Farriskildene og bedriften. Farris - informasjon omvisere*.
- SEFRAK-registrering Larvik kommune. 1983-1984.

Arkivkilder:

- Byggesaksarkivet, Larvik kommune.
- Riksantikvarens saksarkiv for B-90 Larvik
- Riksantikvarens avislipparkiv fra Norske Argus, bl.a. med en rekke artikler av Per Nyhus.

Kartografiske kilder

- Statens Kartverk:
- Økonomisk kartverk* 1:5 000.
- Kart over Grevskabernes Amt*. 1:200 000. 1832.
- Grevskapsmålingene* 1:4000. 1811.
- Rektangelmålinger*. 1:20 000. 1820-årene.
- Riksarkivet:
- Grevskapsarkivene*. Larvik grevskap. Pakkesaker. Oppmålingskart av Larvik by 1688.
- Larvik kommune (utdrag):
- Kart over Larvik*. 1:5000. 1811.
- Kart over Grændsen mellem Laurvigs Bye og Land Districtet*. (Rørdam) 1820.
- Kart over Laurvig*. (Lt. Reichborn) 1818, rev. 1869.
- Kart over Laurvig*. 1:1000. (ca. 12 plansjer) 1873-74, rev. 1879.
- Kart over Laurvig*. 1:1000. (ca. 12 plansjer) 1873-74, rev. 1879, inntegnet eiendomsgrenser fra rundt 1820.
- Kart over Laurvig*. (N. S. Krum) 1:2000. 1884. Også rev. utgave 1902.
- Kart over Larvik*. (Ing. Dahl) 1:2500. 1927, 1956
- Reguleringskartarkiv ca.1850-1940.

Informanter:

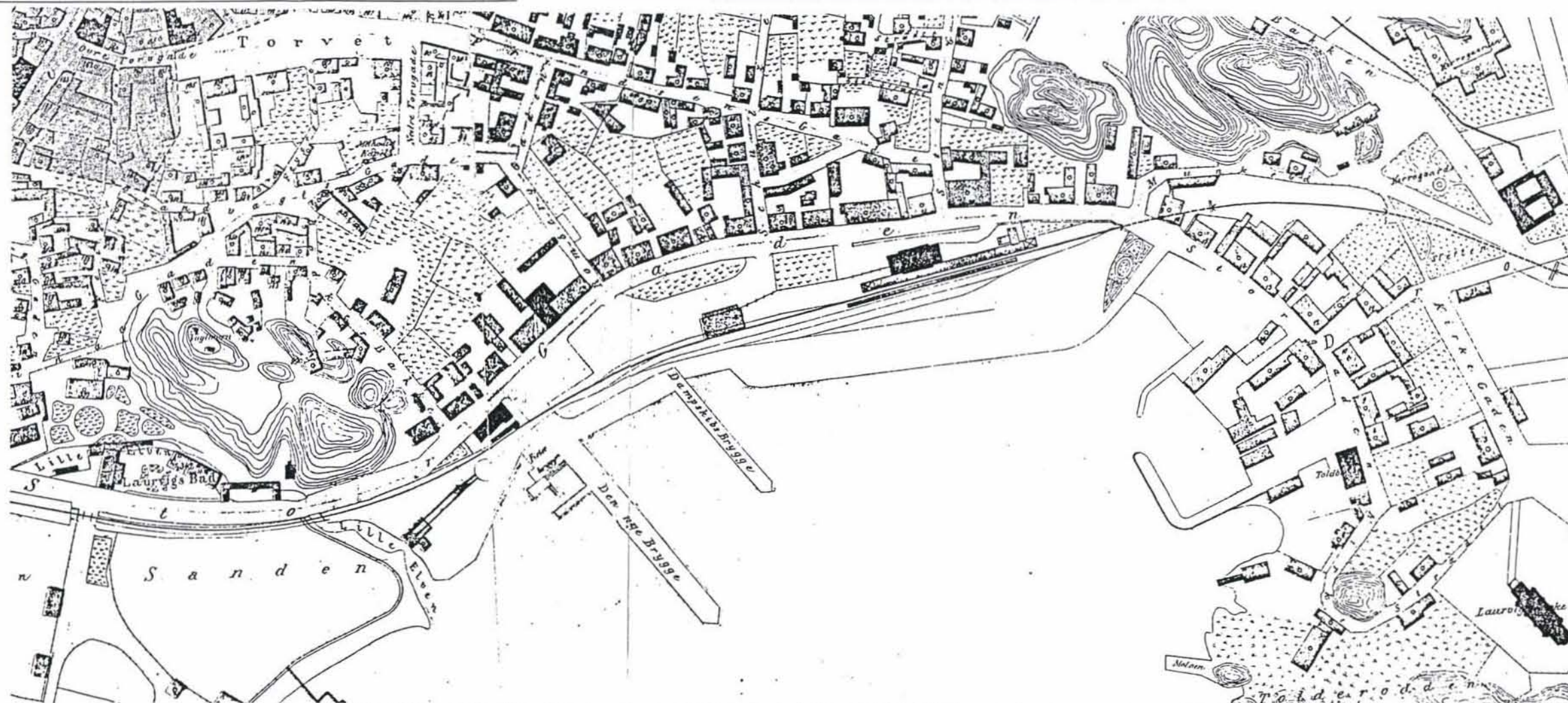
- James Archer, etnologstud., Larvik.
- Gunnar Christie Wasberg, historiker. Oslo.

MIKROMARC
BIBLIOTEKSYSTEM

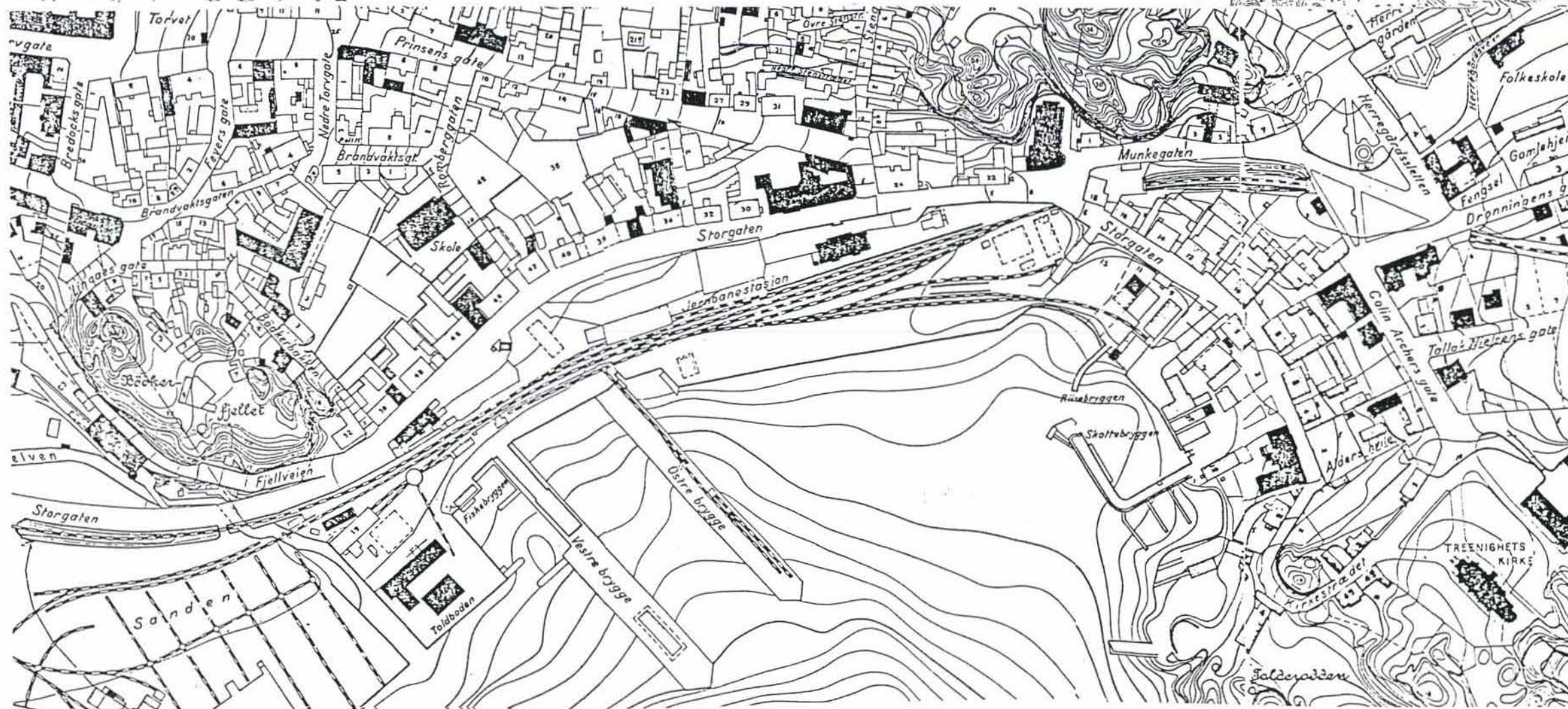


71592329

Storgata i 1884, tre år etter at Grevs-kapsbanen ble åpnet. Store utfyllinger på stranda hadde gjort det mulig å anlegge en stasjon i byens kjerne som fikk nær tilknytning til havneanleggene, uten at noen av borgerhusa i Storgata var revet. Kartet er gjengitt i målestokk 1:3000 etter original i 1:2000.



Dette kartet fra 1927 viser Storgata for Jarlsbergbanen ble ombygd til normalspor. Situasjonen hadde ikke forandret seg radikalt i løpet av de åra, men jernbanen virket med sterke transformerende krefter, bl.a. var veiforbindelsene ned til Storgata forbedret. I vest var Fjellveien bygd langs sida av Bøkkerfjellet, og både Prinsegata og Munkegata var vesentlig utvidet. Kartet er gjengitt i målestokk 1:3000 etter original i 1:2500



KULTURMINNERPROSJEKT
VESTFOLDBANEN
PARSELLÅGEN - FARRISEIDET LF 2

desember 1994

KULTURMILJØ
 0209-03/LARVIK BY

opprikket/ny trase
 ny trase
 tunnel/kulvert

