

MODERNISERING AV
VESTFOLDBANEN
KONSEKVENSER FOR
KULTURMINNENE

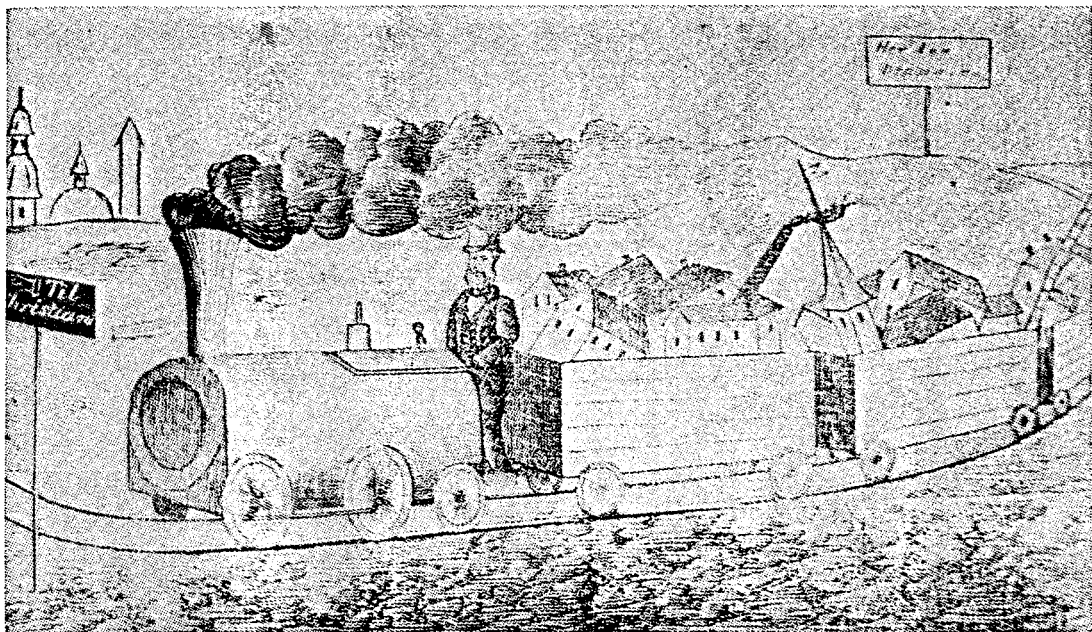
DELRAPPORT FOR
STREKNINGEN

DRAMMEN

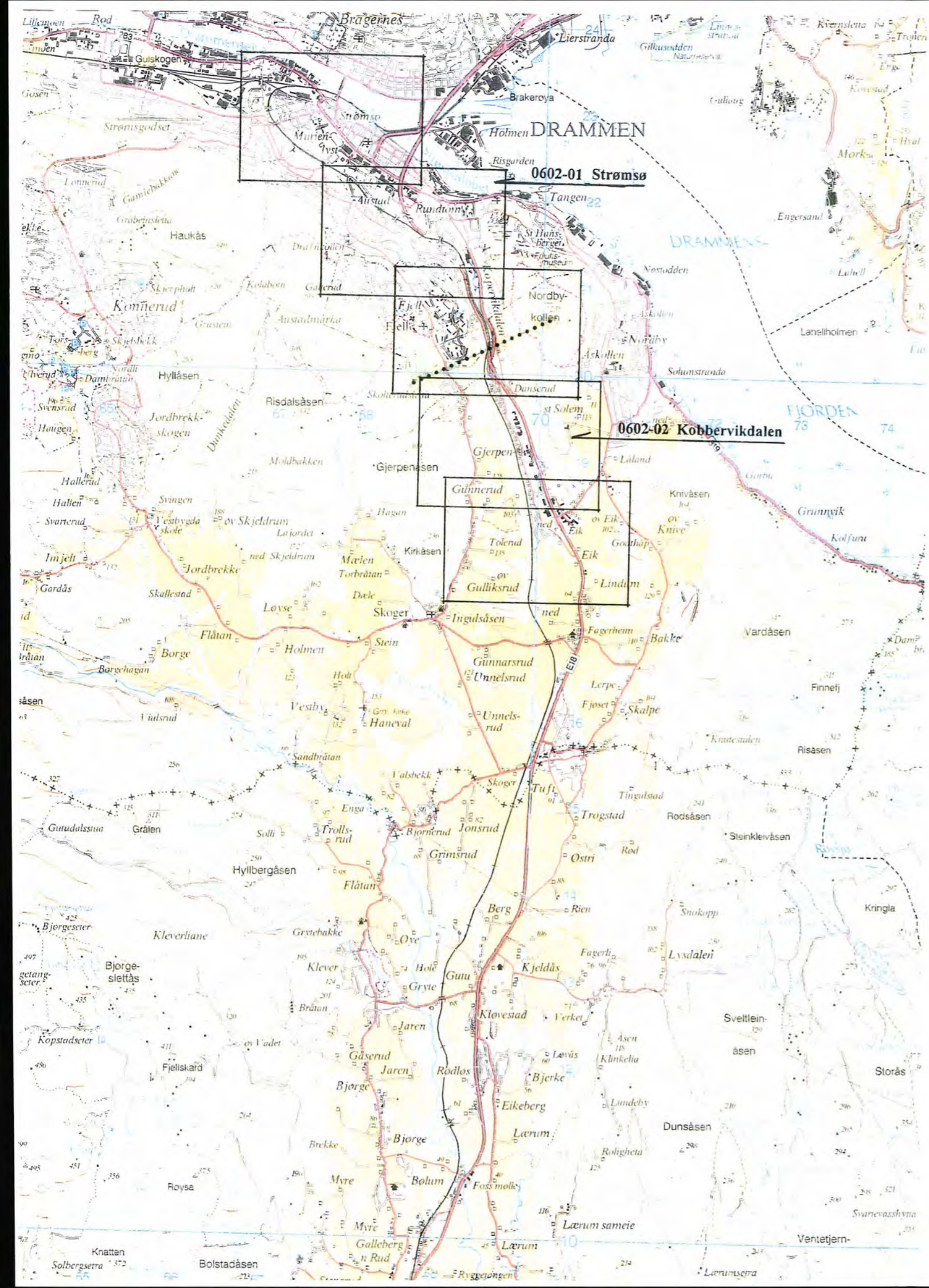
FYLKESKULTURSJEFEN I VESTFOLD
FOR
NSB BANE REGION SØR
JANUAR 1999

FASE 2

SKINNER OG MINNER



«Her laa Drammen». Karikaturtegning fra *Vikingen* 1865. Togfører O. J. Broch
kjører hele Drammen til Kristiania.



Oppslag mot
 "Forord"
 Viffighetegnning fra
 Viking på
 "baksiden" av
 fargekartet

Forord

Dette er Kulturminneprosjekt Vestfoldbanens rapport om modernisering av Vestfoldbanen gjennom Drammen.

Det er ikke gjennomført aktivt planarbeid for denne delen av Vestfoldbanen siden 1993 og vurderingene bygger i stor grad på den grovmaskede rapporten "Planutredning Vestfoldbanen. Trasé-, natur- og miljøkonsekvenser" Fjellanger Widerøe AS/NSB 1993 med bilaget "Landskapsanalyse Vestfoldbanen".

Denne situasjonen betyr at virkninger, konflikter og avbøtende tiltak ikke kan beskrives så konkret som i kulturminneprosjektets rapporter hittil. Det er tatt hensyn til dette i beskrivelser og konklusjoner, se videre om dette i kapitlet Rapportens utforming nedenfor.

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 konsekvensene for kulturminnene langs Vestfoldbanen fra Drammen til Skien.

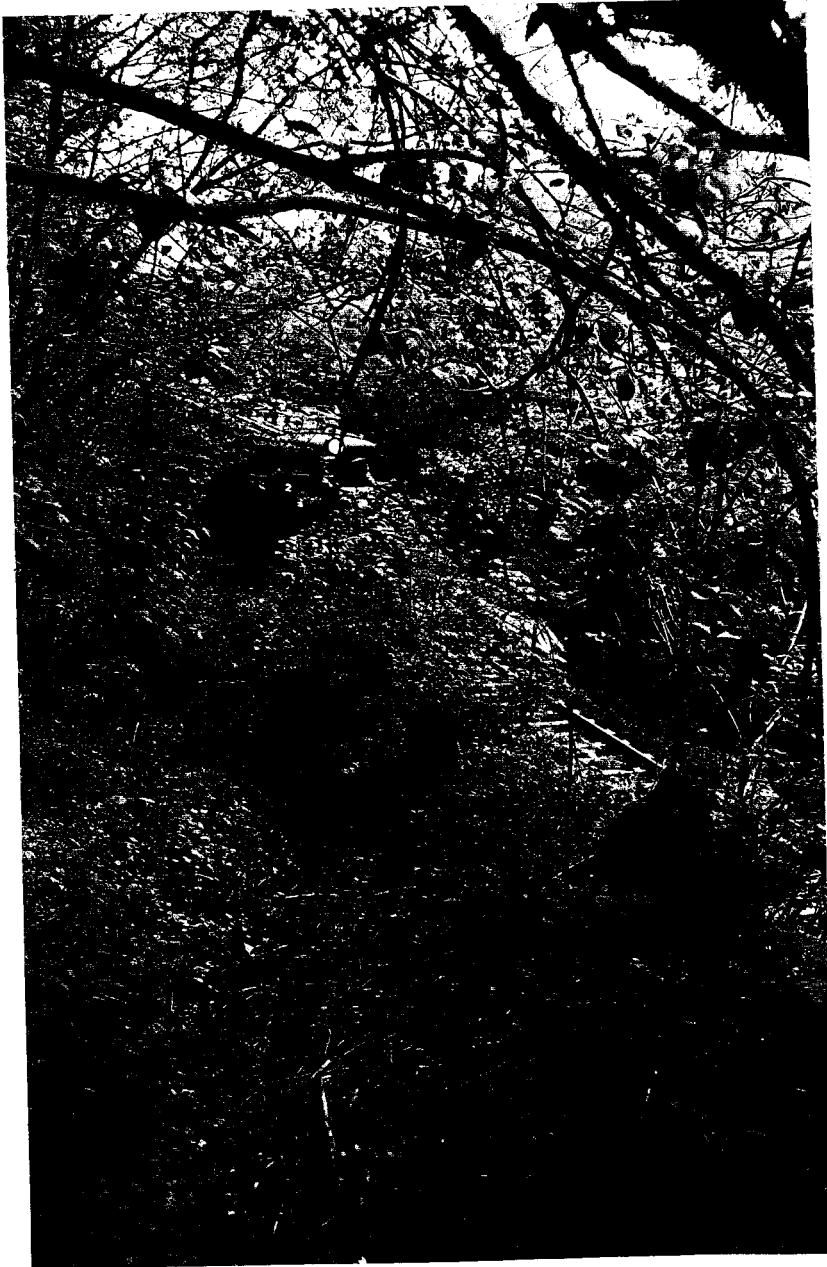
Kulturminneprosjekt Vestfoldbanen var organisert av Vestfold Fylkeskommune Kulturetaten på oppdrag av NSB Bane Region Sør. Vestfold Fylkeskommune valgte det nå opphørte Rosland AS til å gjennomføre prosjektet, men har også selv bidratt med personale inn i prosjektet.

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 traséer 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 1995 og registreringer av objekter, lokaliteter og områder pågikk fram til juli 1995. Det ble levert en foreløpig rapport august 1995. Denne rapporten er nå korrigert av Unni Broe (tidligere Rosland AS).

17 januar 1999



Innholdsfortegnelse

INNLEDNING

<i>Forord</i>	1
<i>Innholdsfortegnelse</i>	3
<i>Rapportens oppbygging</i>	4

PARSELL DRAMMEN - TRILLINGEN	7
-------------------------------------	---

BESKRIVELSE AV KULTURMILJØER	31
-------------------------------------	----

<i>0602-01 Strømsø</i>	31
<i>0602-02 Kobbervikdalen</i>	83

KILDER	99
---------------	----

KART	101
-------------	-----

BILAG

<i>Lokaliteter nyere tids kulturminner</i>	
--	--

Rapportens oppbygging

HOVEDINDELING

Som nevnt i innledningen har det forhold at plangrunnlaget for denne parsellen foreligger på et skissemessig nivå ført til visse endringer i framstillingen i forhold til prosjektets tidligere rapporter.

Innledningskapitlet "Parsell Drammen - Trillingen" tar for seg hovedelementene i Drammens utvikling med vekt på Strømsøside. Parsellen er så delt inn i to *kulturmiljøer* der hvilke kulturminneverdier som kan bli berørt, konsekvenser og konflikter blir beskrevet.

I tillegg er *lokaliteter* skrevet ut i rapportform som bilag.

KULTURMILJØER

Det har vært hensiktsmessig å dele området inn i 2 kulturmiljøer:

0602-01 Strømsø
0602-02 Kobbervikdalen

avgrensning av kulturmiljøene

Utgangspunktet for avgrensningen av kulturmiljøene er inngrepets influensområde sett i sammenheng med kulturhistorien. Kulturmiljøet er det området der sammenhengene kulturminnene imellom kan belyses helhetlig. Like viktig i avgrensningen av kulturmiljøene er forholdet mellom kulturminnene og landskapet.

I Drammen har vi ikke foretatt noen skarp avgrensning av kulturmiljøene. Dette fordi inngrepskorridoren er relativt avgrenset til dagens linje. For å forstå kulturminnene som ligger her er det imidlertid nødvendig med en langt videre ramme. Kulturmiljøene er derfor Strømsø-side og Kobbervikdalen i vid forstand, med hovedvekt på områdene rundt Vestfoldbanen.

PRESENTASJONSFORM

Under overskriften *Oversiktsdata* beskrives kulturmiljøene med hovedtrekk ved dagens situasjon mht. naturgrunnlag og arealbruk.

Under *Historikk og beskrivelse* presenteres kulturmiljøet med landskap og kulturminner fra forhistorisk og nyere tid.

Framstillingen er todelt og inneholder generelle trekk med historikk og overordnede strukturer, samt geografisk presentasjon av lokaliteter og enkeltminner som er særlig viktige eller blir spesielt berørt av inngrepsplanene. Framstillingens oppbygging varierer noe med kulturmiljøenes karakter. I denne rapporten kommer mye av den geografiske presentasjonen av enkeltminner under konfliktvurderingen.

Fornminner og nyere tids kulturminner

I jordbruksområdene følger beskrivelsen av lokalitetene som regel navnegårdene. Utgangspunktet er dagens situasjon med landskap og bebyggelse. Fornminnenes opprinnelige sammenheng er ikke nødvendigvis lik dagens gårdstruktur. Vi har likevel valgt å knytte beskrivelsen av fornminnene til dagens gårder og nyere tids kulturminner, fordi vi tror at vi slik best beskriver den virkelighet vi i dag opplever fornminnene i. Slik får vi belyst tidsdybden i kulturminnestrukturen i et bestemt område.

Fornminner

Det foreligger registreringer av automatisk fredete kulturminner fra tidligere registreringer i Drammen innenfor de aktuelle kulturmiljøene. Det er imidlertid ikke registrert automatisk fredete kulturminner innenfor aktuelle traséområder. Tyngden av beskrivelsen i kulturmiljøene vil dermed naturlig utgjøres av historie og kulturminner fra nyere tid.

Vurderinger av kulturminner og -miljø

Under overskriften *oppsummering og vurdering* er kulturminner fra historisk og forhistorisk tid sett i sammenheng. Det er hovedtrekkene som her er forsøkt belyst. Man finner også vurderende beskrivelser i de forutgående delene av kulturmiljøbeskrivelsen.

LOKALITETER

Dette har vært registrerings-enheten både når det gjelder automatisk fredete og nyere tids kulturminner. I begge fagkretser kan lokalitet være et enkelt funn eller en enkeltstående bygning, landskapsform e.l., men vanligvis betegner lokalitet en samling objekter som utgjør en sammenheng. Eksempler kan være et gravfelt, et gårdstun, bebyggelse langs en veg eller en del av et tettsted. Enkeltojekter kan foreligge i databasen, men er ikke medtatt i rapporten.

I Drammen er det ikke registrert nye fornminner. Da de funn og lokaliteter som nevnes i rapporten alt er registrert og ligger utenfor mulige inngrepskorridorer, har prosjektet ikke opprettet lokalitetsskjemaer for automatisk fredete kulturminner for parsell Drammen - Trillingen.

Da inngrepskorridoren etter foreliggende planer er begrenset til områdene langs dagens Vestfoldbane, er lokalitetsregistreringen begrenset til områdene på hver side av denne.

KART

Siden de to hovedalternativene for føringer av dobbeltsporet foreligger som korridorer der anleggets utforming, tunnelpåhugg osv. ikke er bestemt, har vi valgt å prioritere å vise kulturminneverdiene på kartbilagene, ikke konfliktene. Det er viktig å merke seg at kartene kun viser kulturminneverdiene til de registrerte lokalitetene langs Vestfoldbanen, de representerer ikke en verdikartlegging av hele kulturmiljøet.

Prosjektet har utarbeidet et eget kartgrunnlag i målestokk 1:5000 til dette formålet, der de aktuelle parsellene er tegnet opp. Lokaliteter for nyere tids kulturminner er avmerket.

KONFLIKTVURDERING

Vi har i i teksten angitt de mulige konfliktene anlegget kan skape. Vi har prøvd å skille mellom *direkte konflikt* der kulturminner helt eller delvis blir utslettet, konflikt pga. nærhet til miljøer og konflikt med *landskapets kulturhistoriske innhold*. *Inndirekte konflikter*, dvs. konflikter som er en følge av jernbaneutbyggingen som f.eks. veiomlegginger er medtatt i den grad vi har underlagsmateriale for å beskrive slike konsekvenser.

Gjennom å legge vekt på kulturmiljøer og lokaliteter har vi forsøkt å framlegge materialet slik at det gir rom for konklusjoner selv om traseene i den etterfølgende planprosessen skulle forskyves noe. I alle fall vil denne angrepsmåten minimalisere arbeidet med å justere konfliktvurderingene.

Kravet til planskilte kryssinger gjør at mange driftsveier som i dag krysser planfritt vil måtte samles i overganger og underganger, noe som likeledes kan føre til etablering av veier parallelt med sporet. Det vil i anleggstiden være behov for å framføre provisoriske veier til strategiske punkter på traséen og delvis føre disse langs sporet.

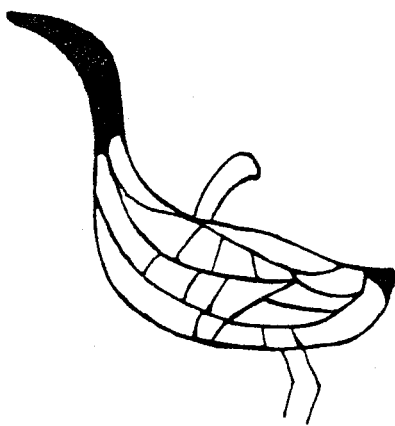
Likeledes vil det være behov for arealer for mellomlagring av masse og andre riggområder. Det har naturlig nok ikke vært mulig å trekke disse inn i vurderingene.

Det foreligger ennå ikke vurderinger fra tiltakshaveren på hvor deponi av tunnelmasser og evt øvrig masseoverskudd skal skje. Det vil bli reist krav om støyskjerming ved passering av tettsteder. Vi har forsøkt å kommentere slike forhold og også pekt på hvor det bør gjøres videre studier når mer detaljerte planer foreligger.

MEDARBEIDERE

Ansvarlig for arbeidet med denne rapporten har vært:

Isa Trøim
Unni Broe



Parsell Drammen - Trillingen.

Innholdsoversikt

side

DEN ELDSTE HISTORIEN OG GENERELLE TREKK	9
<i>Naturgitte forhold</i>	9
<i>Det forhistoriske fjordlandskapet</i>	9
<i>Den eldste bosettingen</i>	11
<i>Løfunn</i>	11
<i>Veideristninger</i>	11
<i>Det første jordbruket</i>	14
<i>Gårdsnavn</i>	14
<i>Eiendomsforhold</i>	16
<i>Administrative forhold i eldre tid</i>	16
<i>Gårdene og byen</i>	19
<i>Kommunikasjoner</i>	20
MILEPÆLER I BYENS UTVIKLING FRA 1600-TALLET	23
<i>1600-tallet</i>	23
<i>1700-tallet</i>	23
<i>1800-tallet</i>	25
<i>1900 - 1950</i>	27
<i>1950-</i>	27
<i>utsnitt av veiplankart 1994.</i>	29



DRAMMEN
Tangen

Strømsgodset
Strøm

Strømsø
Damenk

Strømsletten
Almreid

Kommerud
Nordli

Dambraaten
Haugen

Skjelsbæk
Nordli

Veibrekke
Springover

Skallestad
Brekke

Skallestad
Brekke

Skallestad
Brekke

Møllerhl.
20

Tangen
46

66

Drømmens Gl

Nordby

Dansrud

Solumstrø

Teglove

Kunne

Skole

Kunne

Bakke

Nyotjern
stua
554
Sjæmt
549
Goliaten
Sjæmtij

Furkebraaten
470
Mursdalen
435

Landfald
398
Hvolsdammen
309

Berskog
Valbrøt
Berskog

Moer
Lind

Hebrøra
Haukag
Kommerud

Skjelsbæk
Nordli

Svensrud
Haugen

Holland
Svarterud

Hogst
Gårup
Gull

Fjeldstua
Eikdammen
490
Eriksrud

Aasen
Skogly
316
Nordby
Aetherud
Hvolsdalen

Urhelsrud
165
Mens
Aarvåslø
290

Kornesrud
Lilanden
Bragane
Solli

Strøms
Godset
Strøm

Skogly
Strømsø
Damenk

Strømsletten
Almreid

Kommerud
Nordli

Dambraaten
Haugen

Skjelsbæk
Nordli

Lilkesrud
Bernt
Aasen
Skogly

Nordby
Aetherud
Hvolsdalen

Urhelsrud
165
Mens
Aarvåslø

Kornesrud
Lilanden
Bragane
Solli

Strøms
Godset
Strøm

Skogly
Strømsø
Damenk

Strømsletten
Almreid

Kommerud
Nordli

Dambraaten
Haugen

Skjelsbæk
Nordli

Landfald
Havars
181
Bachus
183

Urhelsrud
165
Mens
Aarvåslø

Kornesrud
Lilanden
Bragane
Solli

Strøms
Godset
Strøm

Skogly
Strømsø
Damenk

Strømsletten
Almreid

Kommerud
Nordli

Dambraaten
Haugen

Skjelsbæk
Nordli

Skallestad
Brekke

Landfald
Havars
181
Bachus
183

Urhelsrud
165
Mens
Aarvåslø

Kornesrud
Lilanden
Bragane
Solli

Strøms
Godset
Strøm

Skogly
Strømsø
Damenk

Strømsletten
Almreid

Kommerud
Nordli

Dambraaten
Haugen

Skjelsbæk
Nordli

Skallestad
Brekke

Parsell Drammen - Trillingen

Kulturmiljø 0602-02-01 Strømsø
Kulturmiljø 0602-02-02 Kobbervikdalen

Dette kapitlet tar for seg hovedelementer i Drammens utvikling, men med vekt på Strømsøside. Parsellen er delt inn i to kulturmiljøer basert på inngrepets influensområder. Hvilke kulturminneverdier som berøres og mulige konsekvenser av inngrepet blir beskrevet innen hvert kulturmiljø. I dette kapitlet blir det lagt vekt på felles historie og generelle trekk. Områdets forhistorie og eksempler fra Drammen blir presentert her. Fornminner med forbindelse til Kobbervikdalen blir presentert under det kapitlet.

DEN ELDSTE HISTORIEN OG GENERELLE TREKK

Naturgitte forhold

Drammen ligger ved Drammenselvas utløp i Drammensfjorden. Elva kommer fra store skogdistrikter i Valdres, Hallingdal og Nedre Buskerud. Det er denne beliggenheten, med gode vannveis kommunikasjoner og de store skogressursene i opplandet, som har dannet forutsetningene for byen.

Trolig er det vassdraget som har gitt byen navn. "Drafn" kan bety grumset eller urent vann og beskriver kanskje elva i vårflommen. *Drammen* ble tidlig brukt som en fellesbetegnelse på de to bysamfunnene som vokste fram på hver sin side av elvemunningen. Tollstedet kalles Drammen på 1500-tallet.

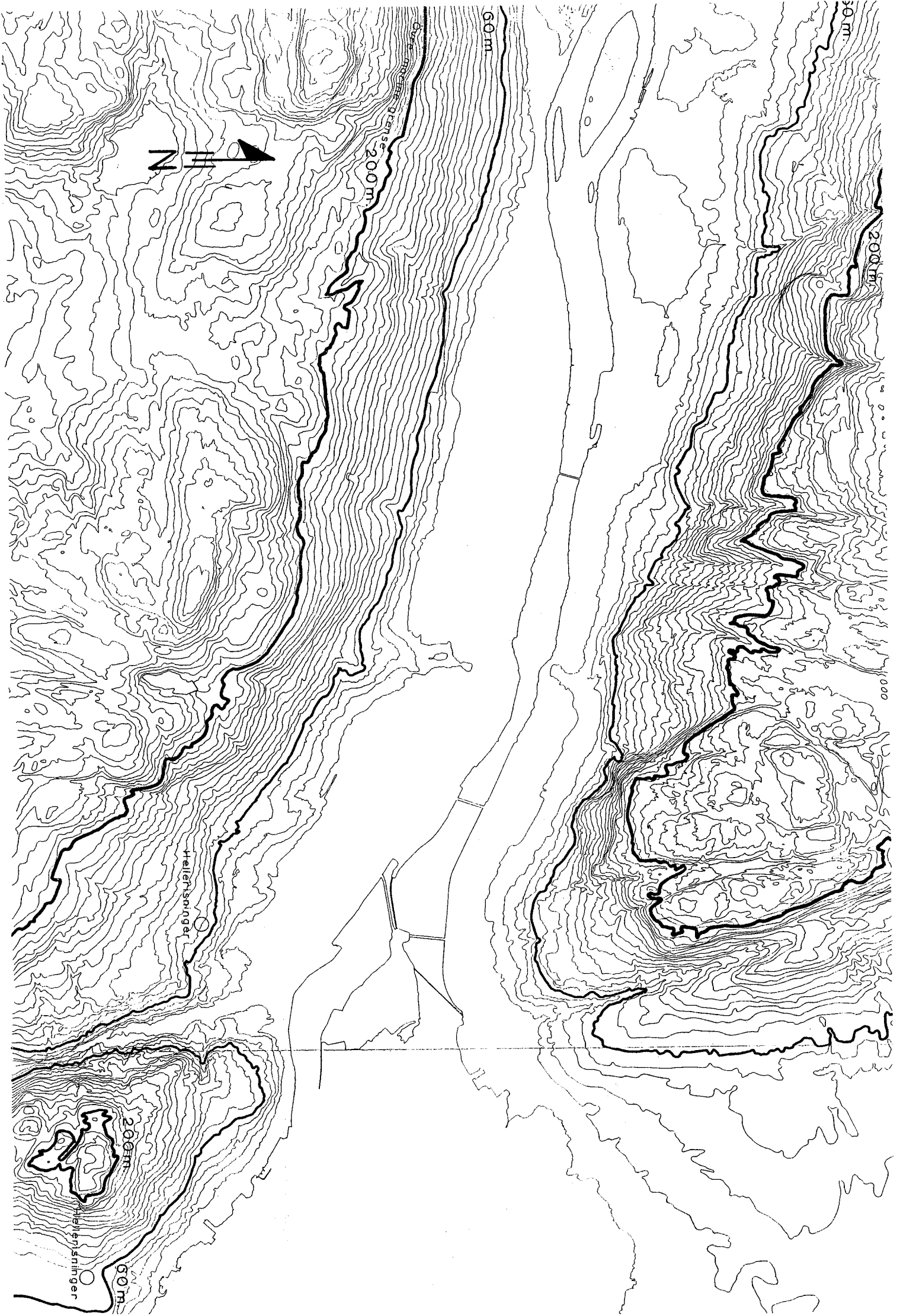
Fjordlandskapet er karakterisert av store, skogkledde åser og koller, med relativt brede strandsoner. Drammenselva, følger en bred dal mellom åsene. Et stykke innenfor elvemunningen, ved Strømsgodset kirke, har elva brutt seg gjennom en morene som deler det flate elvelandskapet i to. Her er elveløpet på sitt smaleste og strømmen på det strieste.

Fruktbare jordbruksbygder omkranser byen ved elvemunningen. Foruten dalen langs Drammenselva med Eiker-bygdene, er det Lierdalen i nord og daldraget Skoger/Sande i sør. De to første ligger i direkte kontakt med byen og fjorden, mens Skoger/Sande-bygdene er mer avstengt av høye koller og har fra naturens side en trang, ulendt passasje til Drammensfjorden gjennom Kobbervikdalen. Vassdragene gjennom Skoger og Sande har utløp i sør, ved Sandebukta.

Elvemunninger gir gjerne landskap preget av kontinuerlig forandring. Ustabile elvekanter med elvebrudd, men også nye sandbanker og nye øyer, har vært viktige premisser for byens fysiske utforming.

Det forhistoriske fjordlandskapet

Ved slutten av istiden, for ca 10 000 år siden, lå store landområder ved Drammen under vann. Man antar at havet den gang gikk ca 200 meter høyere enn nåværende havnivå. En bred fjordarm strakte seg langt innover elvedalen mot vest og dekket det som er dagens sentrale bosetningsområde oppover Drammenselva. Nordbykollen lå som en øy utenfor fastlandet, skilt av et smalt sund gjennom Kobbervikdalen. Senere, i løpet av eldre steinalder, førte landhevingen til at en stor del av Skoger østbygd dannet en halvøy med Nordbykollen på nordspissen.



I et slikt tidlig kystlandskap var ressursene sett fra et næringsøkonomisk synspunkt svært rike. I fjorden og sundene var det god tilgang på havpattedyr, fisk, skjell og sjøfugl. I løvskogen som vokste langs strandbeltene streifet bl.a. elg og hjort og der var bær og nøtter, planter, knoller og røtter.

Den eldste bosetningen

Landhevingen i denne delen av Oslofjordområdet var kontinuerlig gjennom hele steinalderen, hvilket medførte at strandlinjene stadig endret seg. En kystbosetning basert på en jeger-fisker-samler-økonomi måtte forflytte seg med jevne mellomrom for å opprettholde kontakten til sjøen. Slike strandbundne lokaliteter fra steinalderen vil man derfor kunne finne på ulike nivå mellom ca. 25 og 175 m.o.h. i dagens kystnære områder.

Selv om forholdene har ligget til rette for bosetning på sørsiden av Drammenselva gjennom hele steinalderen er det funnet få konkrete spor fra denne eldste bosettingsfasen. Det er foreløpig ikke registrert rester etter boplasser, og funnene av steinredskaper er ytterst fåtallige.

Løsfunn

Kobbervik

Ett funn, av en "pent tilhugget steinøks uten skafthull med en lengde på 30 cm", er første gang omtalt i Drammens Blad 27.10.1910. Nøyaktig funnsted er ikke kjent, men funnopplysningene tilsier at øksen ble oppdaget mens man holdt på å plante trær i skogen ved Kobbervik. Øksen lå da over 1 meter under dagens markoverflate.

Solum

På samme side av Kobbervikdalen, på Solum, er det også gjort funn fra steinalderen; en tynnakkert steinøks fra yngre steinalder (Ab 1886 s. 86, nr. 80) og en flintblokk (Ab 1887 s. 65, nr. 170).

Lolland

På gården Lolland 33/1, som ligger sørøst for Solum-gårdene, er det funnet flere hele økser og fragmenter av slike fra steinalderen; en hel og to fragmenter av grå og brune bergartsøkser, to Nøstvetøkser og en skafthulløks.

Øksefunn i Strøm-morenen

Fra Strømsøsidea kjenner vi kun til en steinøks av Nøstvettype (Ab 1895 s. 89, nr. 152) som ifølge opplysninger i Vestfolds Oldtidsminner er "funnet" ved Strømsgodsets kirke. Slike bergartsøkser dateres til eldre steinalder og er svært vanlige på boplasser langs Oslofjorden, som i dag ligger fra ca. 40-60 m.o.h. Strømsgodset kirke ligger betydelig lavere, men på restene av en nordsør gående morenerygg, som før de store landskapsendringene i nyere tid kan ha dannet et egnet område for en fangst-fisker-bosetning.

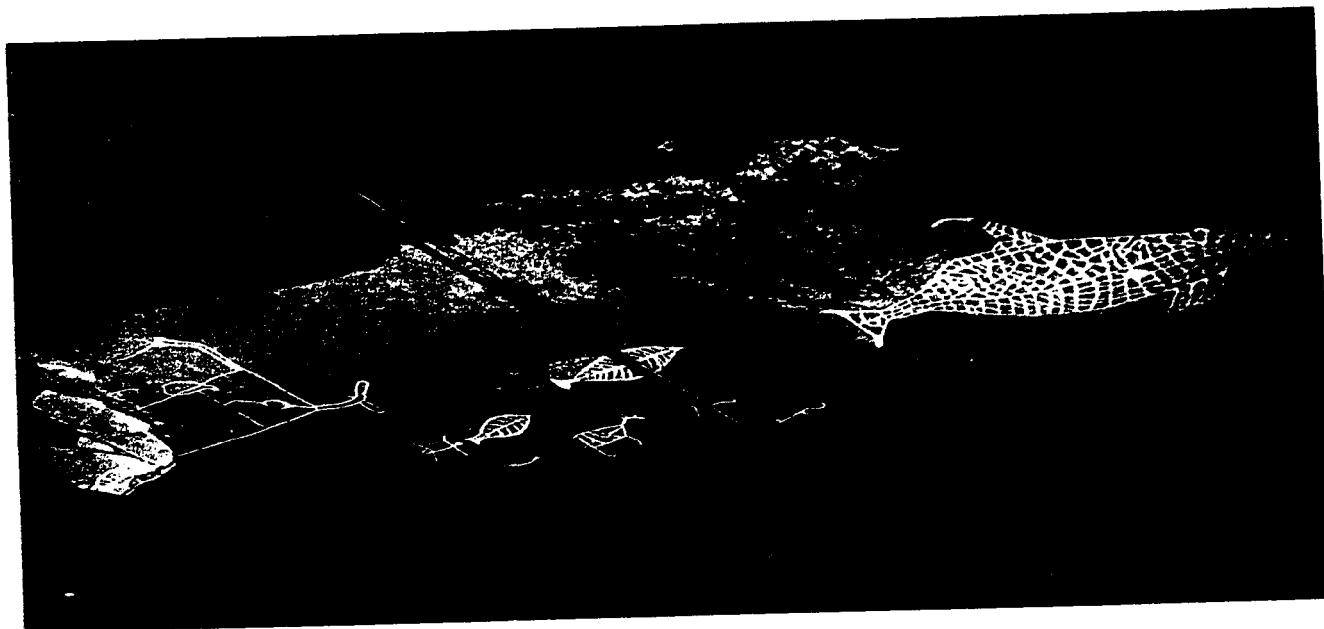
Veideristninger

Ved siden av de få nevnte løsfunnene er det de flotte veideristningsfeltene på Åskollen og i Skogerveien som bekrefter antagelsen om en tidlig fangstbosetning på sørsiden av Drammenselva i eldre steinalder.

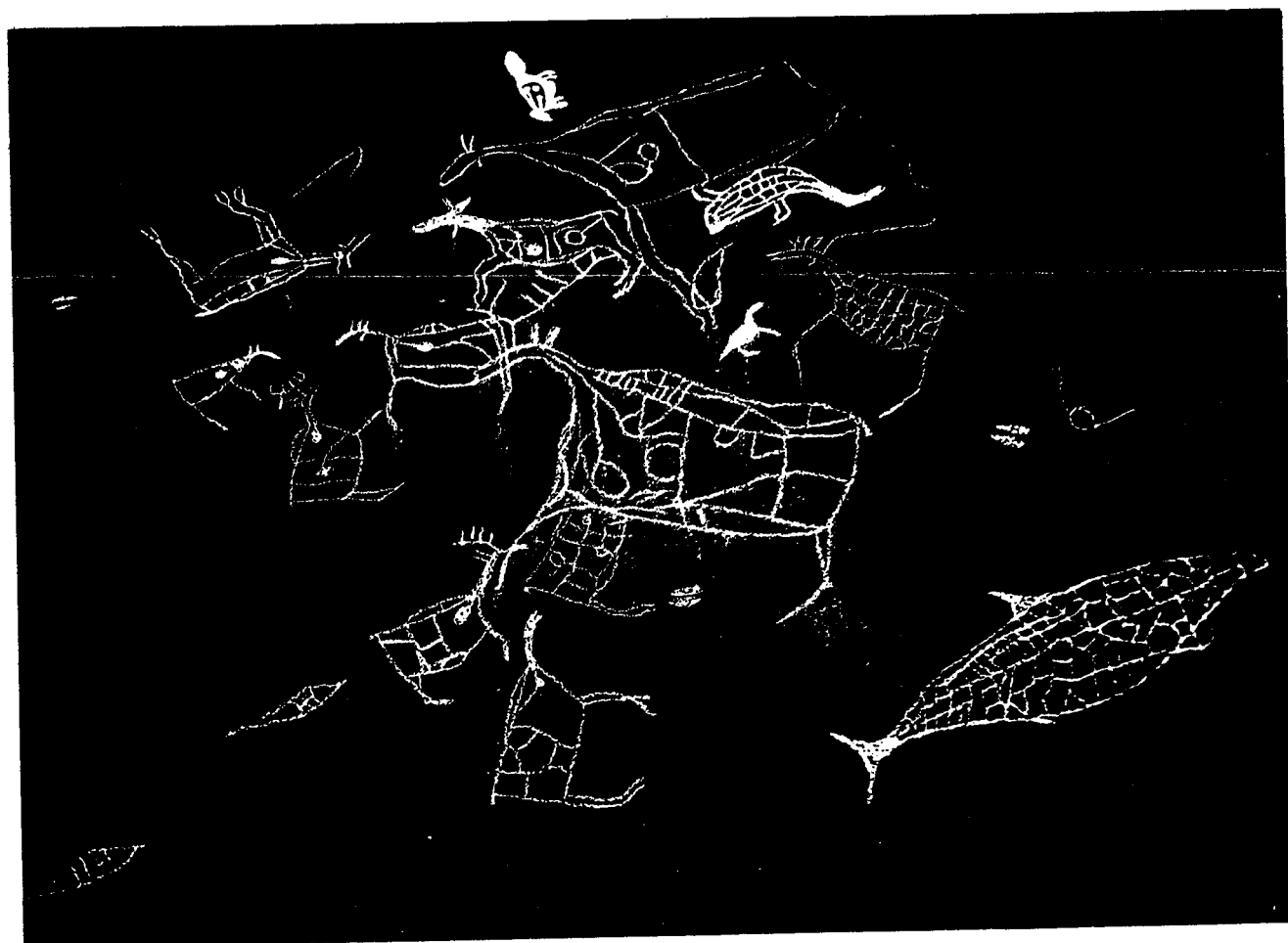
helleristningsfeltet i Skogerveien

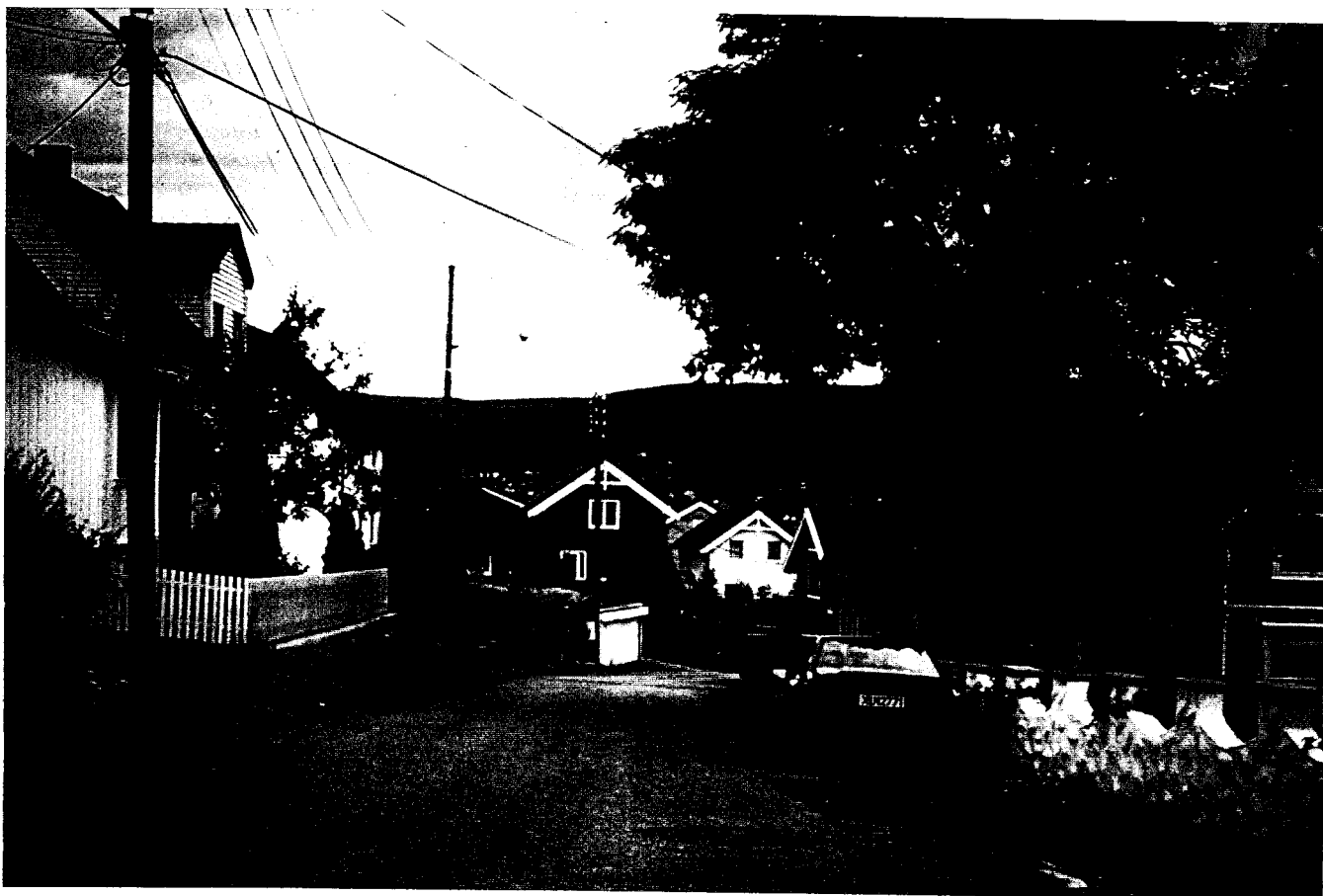
I 1930 ble man første gang oppmerksom på det fine helleristningsfeltet som ligger på Strømsøsidea i Fjellsbyen, oppe i åsen like ved grensen inn mot Skoger. Feltet er i dag delt i to av Skogerveien. Opprinnelig har feltet vært sammenhengende, men deler av fjellet ble sprengt i stykker ved veianlegget. Selve fjellet består av en grovkornet rød granitt og var ved avdekkingen fullstendig blankpolert etter isens skurringen. Teknikken ved fremstillingen av figurene er prikkhugging, der furene er hugget inn med et spisst (sten)redskap.

Kotekartet viser tidligere strandlinjer i det forhistoriske fjordlandskapet. Den øvre marine grense på ca. 200 m er markert og 60 m's koten, der man regner med at fjorden sto da ristningene i Skogerveien ble laget - ca 6500 f.Kr. . (Kart til Generalplan for Drammen, historisk del, rapport 8, 1975, tegnet av Karin Phil.)



Helleristningsfeltet i Skogerveien består i dag av to felt, hvorav bare det øverste er synlig. Det er et rikelig utvalg av dyr som er med, både fugl, fisk og pattedyr. Trolig har feltet vært større og sammenhengende før anlegget av Skogerveien sprengte ut deler av svabergene her. (Kopi etter fotografi i topografisk arkiv, Universitetets Oldsaksamling.)





Skogerveien i Fjellsbyen. Svabergene der veidefolket en gang holdt til, var noe av det første som ble bygd ut med forstadsbebyggelse da "storbyen" Drammen tok form på slutten av 1800-tallet. Den gang var dette skrinne utmarksområder under gården Fjell, i dag et frodig villastrøk. Den synlige delen av veideristningsfeltet ligger i hagen til venstre litt inn i bildet.

Det kjente veideristningsfeltet i Skogerveien, som man i dag bare kan se en mindre del av, omfatter 14 hjortedyr, hvorav minst 12 er regnet som elg, - tre figurer er tolket som elgspor. Her er også risset inn en rev, et annet vanskelig bestembar dyr, to små tannhval, to flyndrelignende fisker, en svømmefugl, 11 figurer som er tolket som fangstfeller, en menneskefigur samt 6 vanskelig tolkbare figurer eller figurfragmenter.

datering?

Dateringen av veideristningene er usikker, men arkeologiske forskere mener at ristninger vanligvis ble lagt på svaberg, ikke lenge etter at landet steg opp av havet og før flatene ble tilvokst med lav, mose og gress. Dette gir oss visse muligheter til en datering av ristningene basert på kjente strandforskyvningskurver. Den laveste ristningen i Skogerveien ligger 59 m.o.h., og kan derfor ikke være laget før 6500 f. Kr. Ristningene kan imidlertid godt være yngre.

Åskollen

Veideristningene på Åskollen ble funnet i slutten av 1850-årene. De er risset inn på en svakt hvelvet svaberg i slak østhelling, 58 m.o.h., på østsiden av Nordbykollen. De registrerte figurene på feltet består av to elgfigurer, en fuglefigur, en figur som er tolket som fotspor av elg og en V-figur.

jaktmagi eller møteplass?

Det har vært vanlig å tenke seg at veideristningene ble laget i jaktmagisk øyemed. De skulle lokke til seg viltet og hjelpe jegeren til å fange det han ønsket. Det har også vært hevdet at ristningene markerte gode fangstplasser eller ble laget som minne om en spesielt god fangst.

I seinere år har man blitt stadig mer skeptisk til den jaktmagiske tolkningen. Man antar i dag at ristningene først og fremst hadde sosial og religiøs betydning. Mange av veideristningene synes å være plassert på steder som var faste møteplasser for flere grupper av mennesker som levde atskilt i hver sine fangstområder det meste av året.

Det første jordbruket

svedjebruk

Steinalderbonden drev et svedjebruk der skogen ble svidd av og kornet sådd i askelaget. Jorda ble fort utpint, og de små åkerlappene måtte flyttes med jevne mellomrom. Denne type virksomhet er svært arealkrevende og bosetningen kan derfor ha ligget forholdsvis spredt.

Innenfor vårt avgrensede undersøkelsesområde er det ikke registrert boplasser eller funn av steinredskaper som indikerer at arealene her tidlig var utnyttet i jordbrukssammenheng.

fast bosetting

Steinalderbondens "gård" var ganske annerledes enn dagens gårder, og det tok flere hundre år før gården, slik vi møter den i jernalderen, med permanent bosetning, fast avgrenset åkerland og inneføring av husdyr, var etablert. Et åpnere landskap vokste frem med åkrer, enger, havnehager, gjerder og veier. I dag fungerer funn og faste fornminner som viktige indikatorer på hvilke gårder som kan ha vært ryddet i jernalderen.

Gårdsnavn

gårdene i åssidene

De gamle gårdene ligger i dag høyt i åssidene i et belte på hver sida av elva og langs fjorden, og høyt over Kobbervikdalen. Foreløpig har vi kjennskap til svært få faste fornminner (kun én gravhaug på Store Solum) og ingen registrerte funn som kan indikere fast bosetning i disse områdene i jernalderen. Likevel har flere gårder navn som tyder på at de er blitt ryddet i denne perioden. Som dagens gårder må også de forhistoriske og middelalderske gårdene ha ligget i åssidene. Jordbunnen på de lave, flate strekningene nær elven har vært for våtlendte for tidlig bosetning.

Strøm ved Liersund

Strøm må ha vært en betydningsfull gård med sin beliggenhet på moreneryggen midt i dalen, der elva smalner til før utløpet i fjorden. Som én-stavelsesnaturnavn hører den med til de eldste navnegruppene. Gårdene på hver side av sundet tok navnet etter strømmen i elva som her var på det strieste. De kaltes "Straum firir vestan Lidasundi" og "Straum firir austan Lidasundi". Drammenselva ble på denne tida oppfattet å gå nord-sør. Navnet forteller dessuten at gården lå til et viktig kommunikasjonsknutepunkt, *Liersund*, som var sundsted for landeveistrafikken over Drammenselva. Navnet forteller også om gammel tilhørighet til jordbruksbygda Lier.

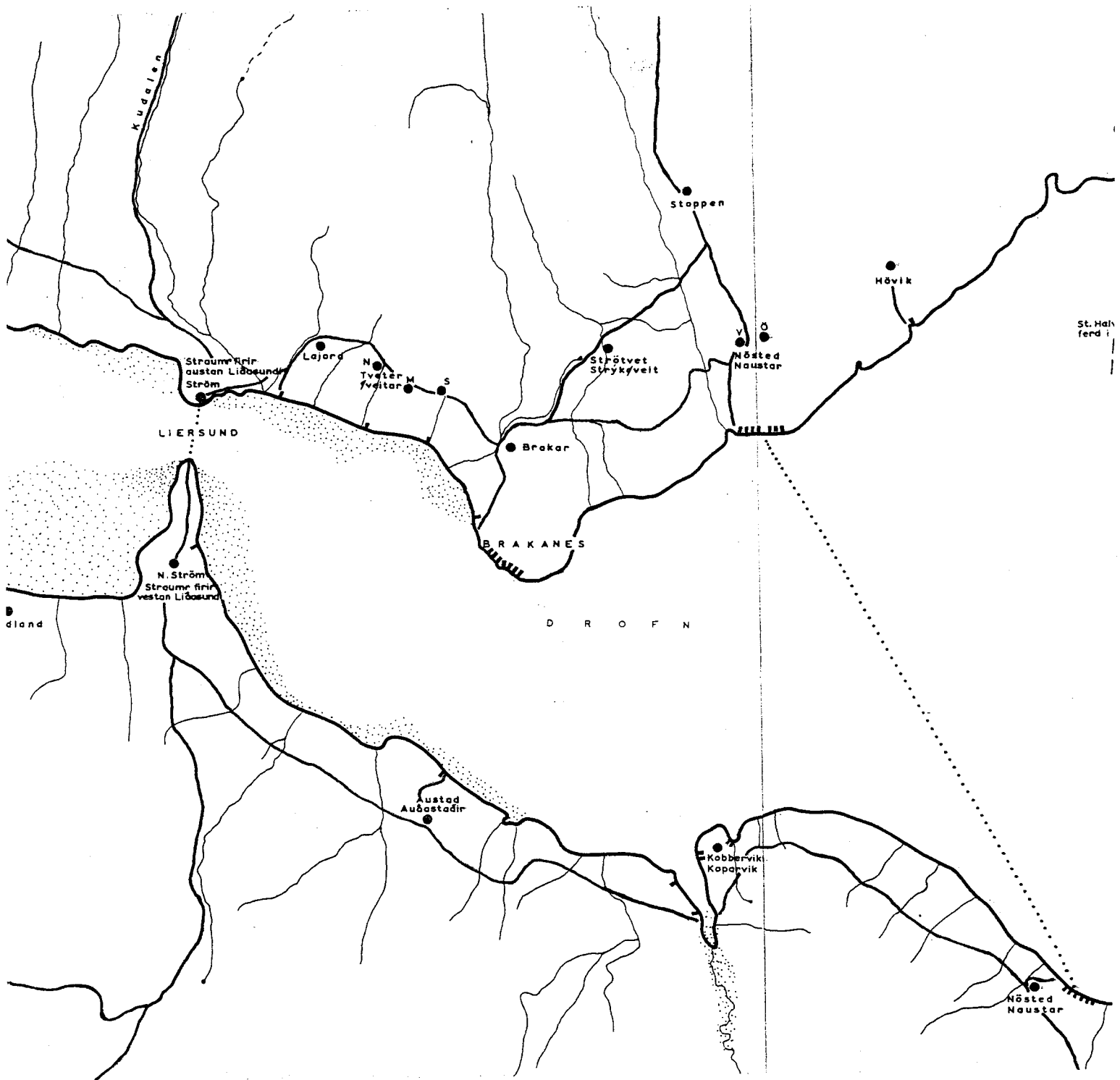
Andre gamle gårder med naturnavn av samme gruppe som Strøm er *Fjell*, som har en svært markant beliggenhet i høyden mellom Skoger/Sandes leirjordsbygder og fjordlandskapet rundt Drammensfjorden. I åssiden mellom Strøm og Fjell ligger *Danvik*, *Austad* og *Haugen* (Frydenhaug) mens *Kobbervik* er den sørøstligste av de gamle gårdene i byens nærmeste fjordlandskap.

Kobbervik

Ved Kobbervik kan man fortsatt ane viken ved Kobbervikdalens og Leirelvas utløp i fjorden. Førsteleddet i Kobbervik har hatt ulike tolkninger, som metallet kobber; som gml. no. *kaupang*, sett i sammenheng med stedets lange handelstradisjoner, og naturbeskrivende som *kopr*, et gammel norsk ord for kolle. Det siste lar seg lett forklare ved naturforholdene på stedet.

Danvik

Viken i Danvik er ikke så lett å få øye på i dag, men med en høyere vannstand og før sandbankene ved Stømsø og Grønmland la seg opp, har det vært en bukt mellom Strømmorenen og Austad. Også førsteleddet i Danvik gir rom for mange tolkninger, fra dan i dansker, dan som flat, åpen mark, til mansnavnet Dan.



Landskapet ved elvemunningen slik det kan ha vært da de eldste gårdene var etablert. (Kopi etter Generalplan for Drammen historisk del, rapport 8, 1975, tegnet av Karin Phil.)

Austad

Austad har den mest markante og framskutte beliggenhet av gårdene i åssiden og hører trolig til blant de eldste. Som stedsnavn regnes den imidlertid til en yngre navnegruppe og kan være avledet av mannsnavnet Audi. Selv om det ikke er gjort arkeologiske funn på Austad har flere andre Austad-gårder på Østlandet gitt rike funn fra eldre jernalder, noe som kan tyde på at gårdsetableringen her er eldre enn man generelt har antatt utfra navnet.

Haugen

Haugen er nevnt som underbruk til både Danvik og Austad i eldre, skriftlige kilder, men kan godt ha vært en selvstendig gård en gang etter beliggenhet og navn å dømme.

sørover Kobbervikdalen

Gårdene sørover fra Strømsøsidea ligger i to belter med Kobbervikdalen og Leirelva som skille. Nærmest Fjell ligger Gjerpen som er en gammel -vingård. Så kommer flere -rud-gårder på rad og forteller om yngre gårdsdannelser, med Gunnerud og Tolerud innenfor det området som blir beskrevet her. I dalen ligger i tillegg flere plasser som har rud navn - som Dansrud, Baserud, Finnsrud og Gråterud.

De viktigste gårdene mot fjorden, som har sine gårdsområder over Nordbykollen mot Kobbervikdalen, er Nordby og Solum. Når man har kommet opp og gjennom Kobbervikdalen åpner vide leirjordsbygder seg sørover. Her ligger Eik. Navnet hører til samme navnegruppe som Strøm og Fjell, og kan trolig føres tilbake til de første gårdsdannelsene i området.

ved fjorden

Nede ved fjorden, lenger inn mot Kobbervik ligger Nøste og Hedensrud. Nøste er et navn vi finner på begge sider av fjorden, omtrent like langt utenfor Strøm og elvemunningen. Her har det nok i gammel tid stått naust, og kildene vet om fast overfart. Kanskje var det middelalderens leidangskip i Sande skipreide som hadde fast plass på Nøste?

nordsida av Dammenselvas munning

På nordsida av Drammenselvas munning, utenfor og østenfor Strøm var nok Brakar lenge den sentrale gården, med Brakar-neset som et gammelt samlingssted ved fjorden. Navnet Brakar er nevnt i kildene fra 1390-tallet, men er nok etter navn og beliggenhet å dømme langt eldre, kanskje etablert som gård i eldre jernalder. Navnet kan ha sammenheng med trenavnet brisk. Mellom Brakar og Strøm lå gårdene Lajord og Tveitar. Lajord er tydet som jord som elva har lagt fra seg. Brakar, Lajord og Tveitar ble tidlig oppslukt av byutviklingen og er i dag forsvunne gårder. Gårdene lenger østover langs denne fjordsiden er Strøtvet, Nøsted og Stoppen.

Eiendomsforhold

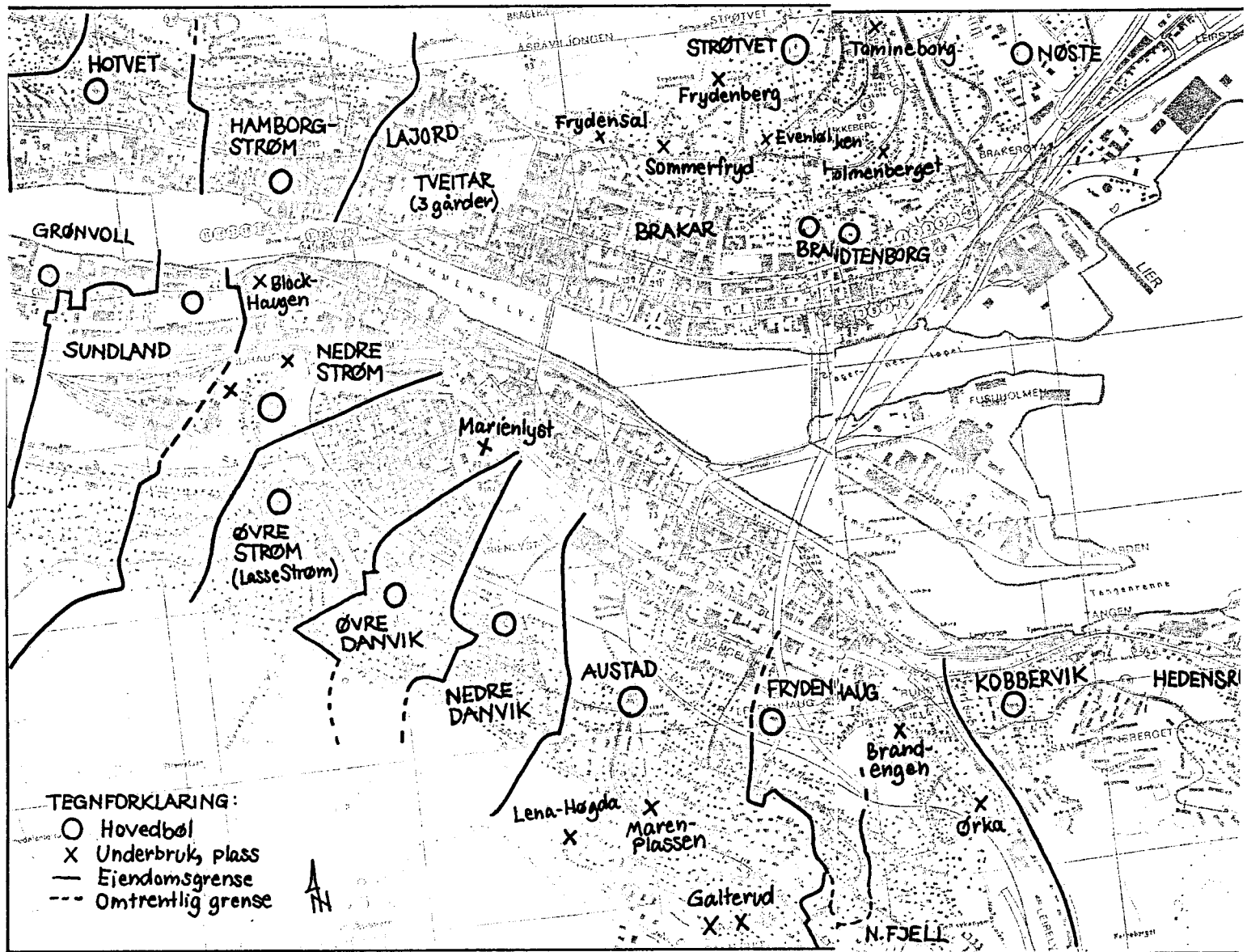
Et eiendomskompleks i eldre tid som har satt spor etter seg er Strømsgodset. Strømsgodset sogn besto i 1888 av 22 gårdsnummer. Alt tidlig på 1500-tallet var Strøm sammen med de fleste gårdene omkring samlet på en eierhånd. I 1623 ble disse eiendommene overtatt av Gunder Lange som før satt med store eiendomskonsentrasjoner, bl.a. Fritsø i Larvik og Falkenstein i Borre.

I 1630 danner Gunder Lange et særlig godskompleks med Øvre Strøm (Lassestrøm) som sitt adelige hovedsete. Navnet Strømsgodset skriver seg rimligvis fra da. Innen vårt område var både Danvik, Austad, Frydenhaug og to av Fjell-gårdene med, foruten Strøm.

I 1675 ble Strømsgodset en del av Griffenfeldt (senere Jarlsberg) grevskap og grevens eiendom, men da grev Wedel overtok grevskapet i 1683 var godset på det meste oppløst og eiendommene solgt enkeltvis. Strømsgodset har siden hatt liten tilknytning til Jarlsberg grevskap, men navnet har overlevd. "Enheten" har vært bestemmende for senere administrative inndelinger, bl.a. geistlige. Sognet og kirken heter Strømsgodset.

Administrative forhold i eldre tid*sognegrensene*

Grensene for administrative forhold og tilhørighet i området har vært svært annerledes før. Etter den gamle kirkeordningen var Lier, Bragernes, Strømsgodset-gårdene med Konnerudhøyden ett prestegjeld. Det var Frogner kirke, hovedkirka i den fruktbare jordbruksbygda Lier, som var området hovedkirke. Kobbervik og Tangen lå til Skoger (som var anneks til Sande prestegjeld) og skillett mot Lier prestegjeld gikk i grove trekk i Kobbervikdalen. Det meste av Fjell hørte til Lier.

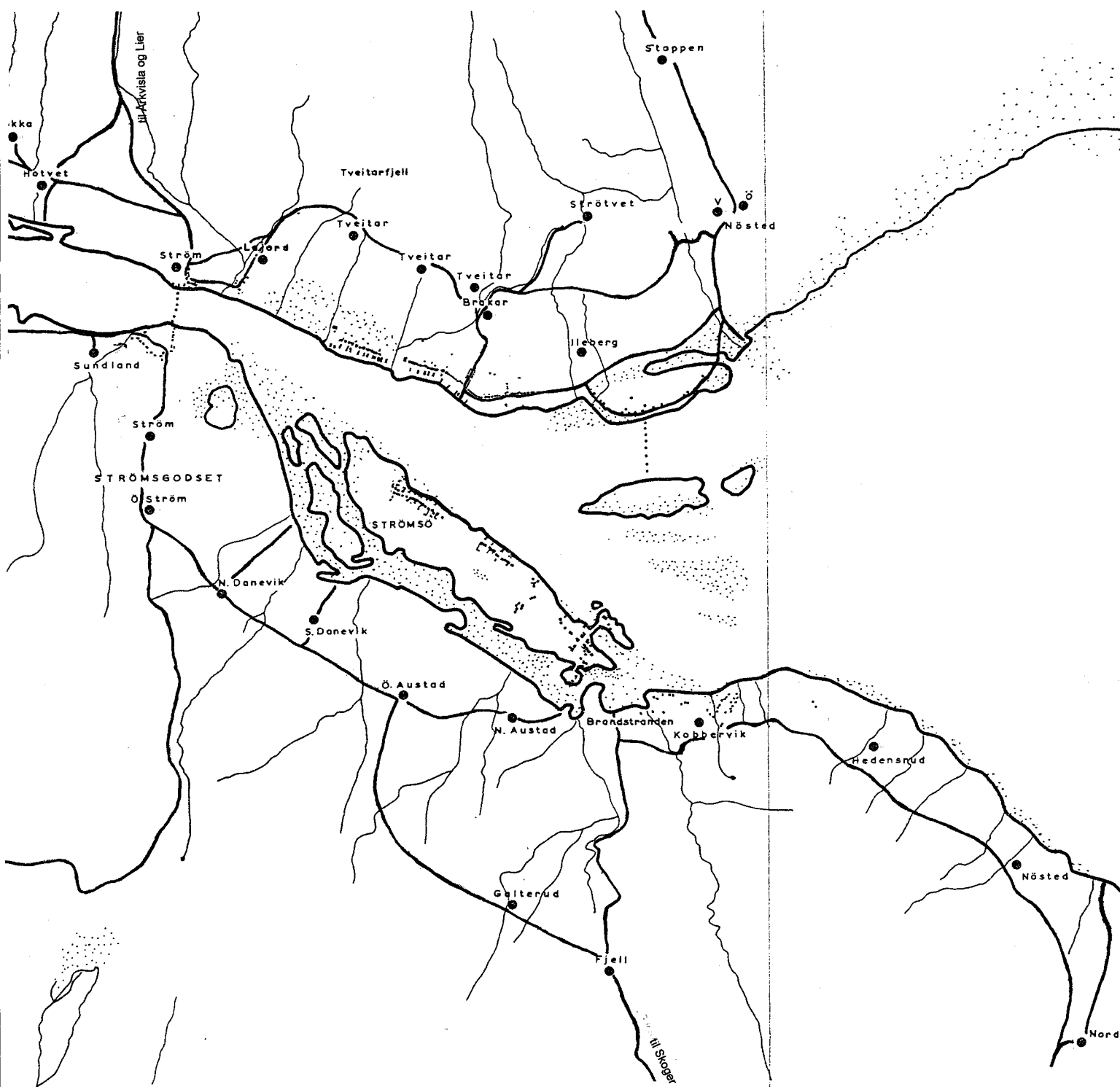


Gårder og gårdsområder Drammen tegnet inn i dagens bykart. (Kopi etter kart tegnet av Jo Sellæg i Rundt om Drammen 1/1992)

grevskapsgrænse og fylkesgrænse

Etter verdslig inndeling hørte Skoger i middelalderen til Vestfold fylke, som da også omfattet Sandsvær, Eiker og Lier. Ved opprettelsen av Griffenfeldt (Jarlsberg) grevskap i 1675 gikk grevskapets nordre grænse til Drammensfjorden. Dette fortsatte (med unntak for Drammens bybebyggelse) å være Vestfolds fylkesgrænse til Skoger ble slått sammen med Drammen og lagt til Buskerud i 1964.

Dette skillet i regional sammenheng førte til at Drammen var administrativt delt det meste av den viktigste tida for byens etablering og vekst. Området sør for Drammenselva, Strømsøida, hørte til Tønsbergs kjøpstadsområde. Nordsida, Bragernes-sida, hørte til Oslos kjøpstadsområde.



Midt på 1600-tallet var en av sandbankene på sørsida av elvemunningen blitt til øya Strømsø og ladestedene Strømsø og Bragernes etablert med bymessig bebyggelse. (Kopi etter Generalplan for Drammen historisk del, rapport 8, 1975, historisk del, tegnet av Karin Phil.)

Den første bybebyggelsen

Tømmer og handel

Den første bybebyggelsen kom nede ved elvemunningen. Tømmer og handel har vært de viktigste elementene i området utvikling mot bysamfunn. Salg av trelast, bord og plank og senere mer foredlede produkter som tremasse, cellulose og papir har fram til midten av 1900-tallet vært de de viktigste næringsgrunnlaget for Drammens befolkning.

Kobbervik og Bragernes

Tømmeret fra det skogrike opplandet ble *fløtet ned Drammensvassdraget*. Strømmen førte mot *Kobbervik* hvor det ble lenset. Ved *Kobbervikstangen* (*Tangen*) var det gode ankerplasser for oppkjøpernes skuter. Trelasthandelen i *Kobbervik* er dokumentert ved en kjøpekontrakt fra 1340. Alt i sen vikingtid kan det ha vært livlig tømmerhandel i *Kobbervik* med utenlandske oppkjøpere. Hollenderne brukte navnet *Kobberviken* om denne handleplassen. Handelen med tømmer trakk annen handel med seg. På *Bragernes*, trolig en gammel samlingsplass tvers over fjorden, oppsto et handelssted. Med disse to strandstedene på hver side av elvemunningen var kimen lagt til byutviklingen i *Drammen*.

Oppgangssaga la på 1500-tallet grunnlaget for en større differensiering i tømmerhandelen og virksomhetene. Handelen med hollendere og danskene tok seg voldsomt opp. På slutten av 1500-tallet konstaterer biskop Jens Nilsson bymessig bebyggelse på hver side av elvemunningen.

handelsrettigheter og tollbod

Selv om handelsrettighetene på *Bragernessida* hørte til *Oslos borgere* og på *Strømsø* til *Tønsbergs borgere*, foregikk livlig handel mellom distriktets bønder og de utenlandske skutene. Etterhvert tok kjøpmenn i *Oslo* og *Tønsberg* konsekvensen av utviklingen og flyttet til *Bragernes* og *Strømsø* for å drive handel der. Tidlig på 1500-tallet opprettet staten *tollbod på Bragernes*.

Gårdene og byen

Flere forhold har gjennom tidene knyttet egnens gårdseiendommer til byens voksende borgerskap. I naturalhusholdets tid var de viktige i den daglige husholdning, jordeiendommene var investeringsobjekter, og ikke minst representerte gårdenes skog- og fossekraft verdifulle ressurser for den voksende trelastnæringen. Da *Strømsgodset* ble oppløst sist på 1600-tallet sikret byborgerne seg de største og mest sentrale gårdene. Bøndene måtte nøye seg med de mindre. Nesten alle gårder i *Strømsgodset* og *Nedre Lier* var i sin tid i byborgernes eie.

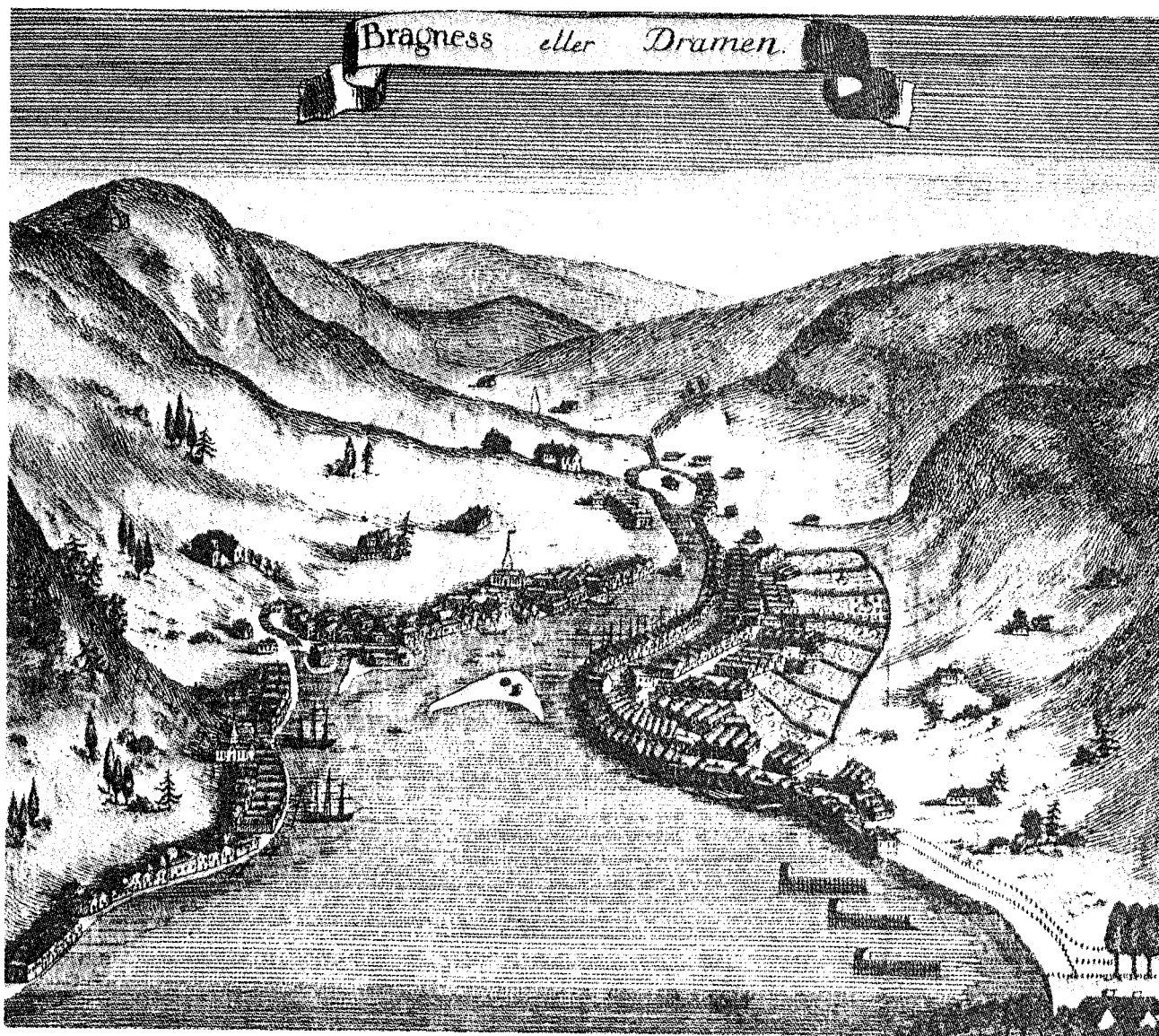
lystgårdene

Utover 1700-tallet kommer opplysningstidas nyvakte natur- og jordbruksinteresse inn som en viktig dimensjon i forholdet mellom byen og dens omegns-gårder. Rundt den rike trelastbyen *Drammen* kommer dette særlig godt til uttrykk i de mange lystgårdene som omkranser byen. De første lystgårder kjennes alt fra tidlig 1700-tall. I andre halvdel av 1700-tallet var de blitt en karakteristisk del av *Drammenslandskapet*. "...springende Kilder, smukke Frugthauger, af Malerier skinnende Bygninger og Lystgaarde, hvorfra Veie og Alleer gaaer til de hist og her omliggende Skove." Slik beskriver *Bragerneskjøpmannen Christen Lohrmann* byens omgivelser i 1771.

Gårdsbebyggelsen på de gamle "opprinnelige" gårdene skiftet ham etterhvert som byborgerne tok dem i bruk til lystgårder. Det kom også helt nye anlegg på løkkene som omkranset byen. Vi finner *Drammensborgernes* lystgårder innover *Drammensdalen*, ved fjorden og i *Ytre Lier*. Over *Strømsø* ligger flere fortsatt som perler på en snor i åssiden og er særlig markante med sin nære visuelle kontakt til den gamle bykjernen.

På *Bragernessida* fikk de gamle, "opprinnelige", gårdene i det sentrale byutviklingsområdet en annen skjebne. *Brakar*, *Lajord* og *Tveitar* ble tidlig spist opp av byutviklingen. *Jordveien* ble lagt ut til tomter og i 1650 ble det meste av det som var igjen lagt ut til bymark.

De store anleggene var forbeholdt de få. Mindre bemidlede hadde løkker, kanskje med en arkelåve, en låve med lite oppholdsrom under arken (se s. 36). Det kom mange slike løkkebruk rett utenfor bykjernen.



Drammen midt på 1700-tallet. Kobberstikk fra Erik Pontopidan. Forsøg på Norges Naturlige historie.

Kommunikasjoner

vannvei og landeveier

Drammens posisjon som viktig kommunikasjonsknutepunkt har lange tradisjoner. Elva var vannveien fra de skogrike bygdene. Fjorden knyttet områder sammen og representerte forbindelsen utover. Selv om vannveiene nok hadde størst betydning i de eldste tider, kan Drammens betydning som kryssingssted for viktige landfaste allfarveier også trekkes langt bakover i tid. På 1660 og 1670-tallet blir Drammen knyttet til det første lengre "kjøreveinettet" i landet. I 1665 ble Sølveveien forlenget til Bragernes, og knyttet dermed byen til Kongsberg. (Sølveveien regnes som landets første *kjørevei*, og ble i 1624/30 anlagt mellom Kongsberg og Hokksund). Omtrent samtidig ble Kongeveien fra Christiania til Drammen og Drammen - Tønsberg/Larvik bygd ut.

fergestedene

Kryssingsstedene med elva har fått stor betydning for byutviklingen helt opp til våre dager. Biskop Jens Nilssøn hadde overfart lenger ut i fjorden på sine reiser på 1590-tallet, fra Gilhus i Lier til Nordbystranda i Skoger. Kanskje har det i eldre tid vært overfartssted mellom de to stedene Nøsted på hver side av fjorden - hvor det etter navnet å dømme må ha vært båt plasser.

Liersund

Det viktigste sundstedet var over morenen ved Liersund (Øvre Sund), der elva var på sitt smaleste ved Strøm-gårdene. Her foregikk tyngden av transporten over elva fram til den første brua ble bygd i 1812. Det var fergetrafikk over Liersund helt til 1955. På hver side av dette fergestedet grener gamle allfarveier seg ut til opplandene.

Det var også andre sundsteder, bl.a. lenger opp i elva ved Rødkogen (Opsund), og lenger ut mot fjorden fra Bragernes mot Strømsø (Nedre Sund) og fra Brakerøya til Holmen. Disse skal være yngre.

bru over elva

I 1812/13 ble den første faste brua bygd - der Bybrua går i dag. Den ble ikke lokalisert til noen av de gamle sundstedene, men et stykke nedenfor Liersund. Brua fikk stor betydning for den videre byutviklingen.

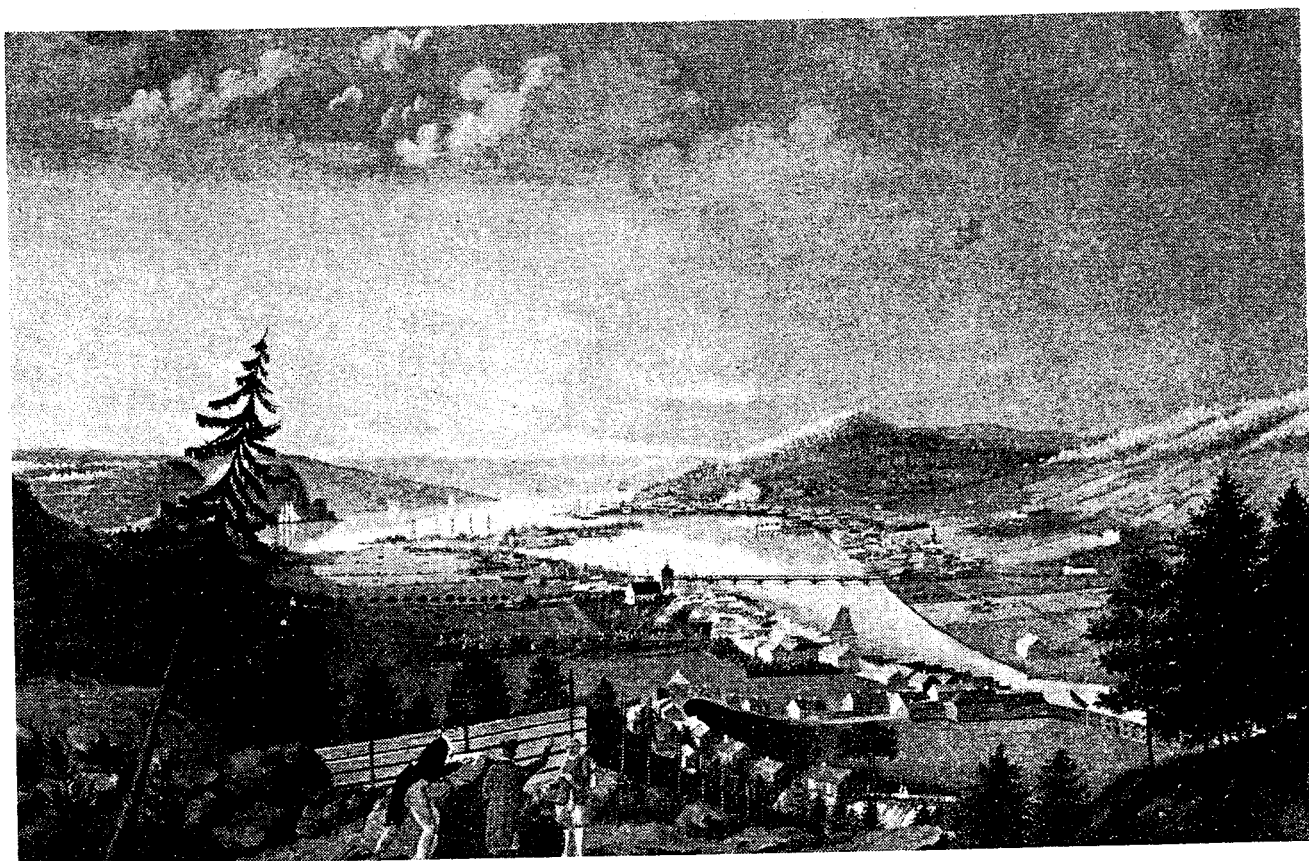
Kobbervikkleivene

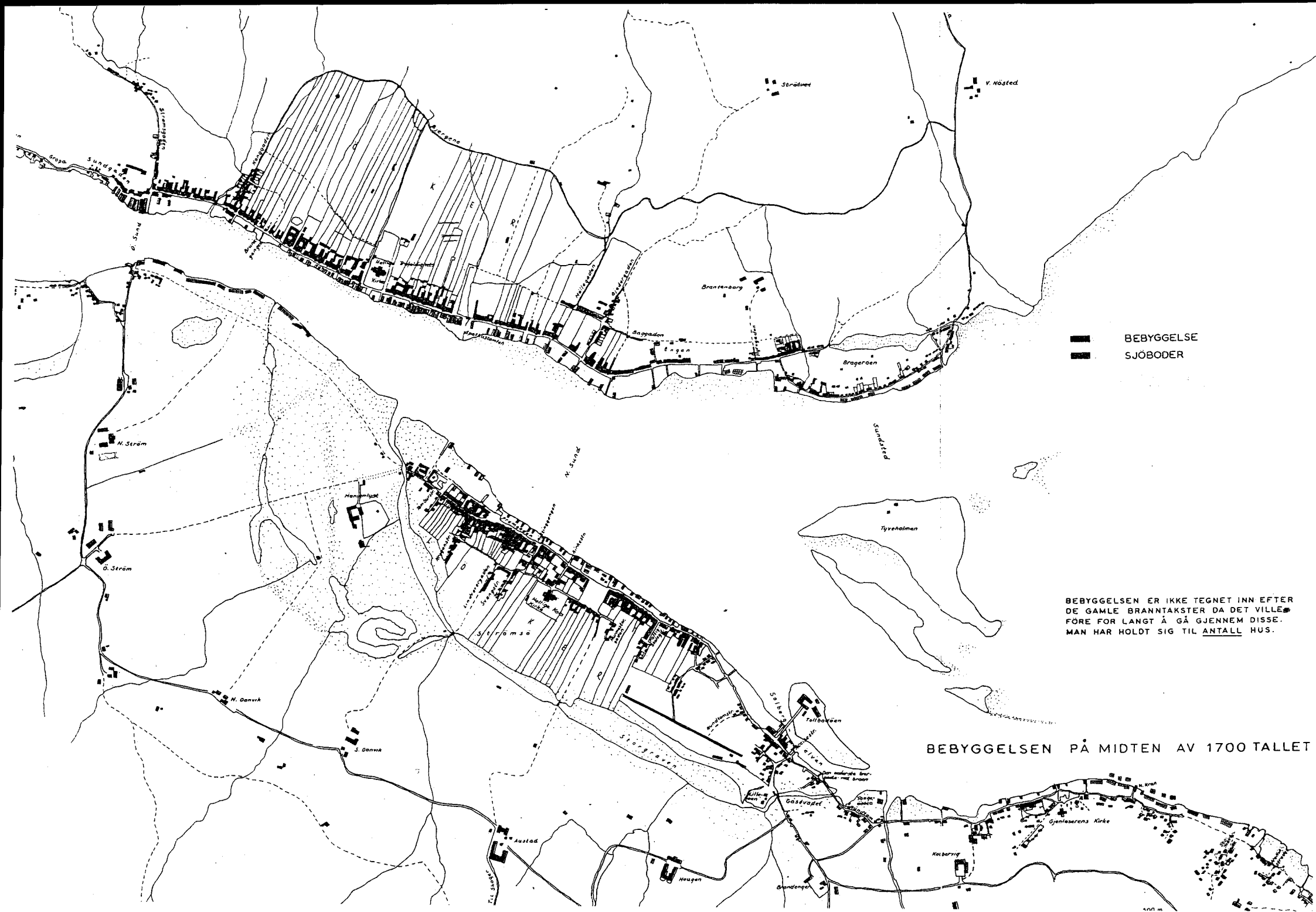
Ved siden av kryssingsstedene var nok det bratte terrenget på sørsida av Drammenselva det mest kritiske punktet for langveisfarende som skulle sørover landeveien. Kongeveien fra 1670-tallet fulgte trolig en gammel ferdselsvei over Kobbervikkleivene rundt Nordbykollen og Skogers østbygd. Kobbervikkleivene beskrives som forferdelige. Jacob d.6. av Skottland måtte reise her i 1589 fordi sjøen var for urolig. Da Christian d.6. foretok sin Norgesreise i 1733 ble de kongelige rodd forbi, mens følget tok veien. På 1790-tallet ble Kongeveien rustet opp og veggen lagt om rundt Tangen - Hedensrød. Med Konnerudverkets etablering på 1700-tallet ble forbindelsen Strøm- Konnerud-Skoger viktig.

nye kommunikasjoner etter 1850

I 10-årene etter 1850 kom flere nye kommunikasjonslinjer gjennom Drammen. Kongeveien ble erstattet av ny hovedvei sørover gjennom Kobbervikdalen i 1863. Randsfjordbanen og Christianiabanan ble åpnet henholdsvis 1868 og 1872 og Vestfoldbanen i 1881.

Drammen i 1820-årene, sett fra Rebbansbakken - en gammel vei på Bragernessida som har utspring i Liersund. Gouache av H.P.C.Dam. (Kopi etter bind III av Drammen en norsk østlandsbys utviklingshistorie 1972.)





■ BEBYGGELSE
 ▨ SJÖBODER

BEBYGGELSEN ER IKKE TEGNET INN EFTER
 DE GAMLE BRANNTAKSTER DA DET VILLE
 FÖRE FOR LANGT Å GÅ GJENNEM DISSE.
 MAN HAR HOLDT SIG TIL ANTALL HUS.

BEBYGGELSEN PÅ MIDTEN AV 1700 TALLET

MILEPELER I BYENS UTVIKLING FRA 1600-TALLET

1600-tallet

På midten av 1600-tallet var Drammen etablert som Østlandets kommersielle tyngdepunkt, med landets fremste handleplass for trelast og med et av de rikeste og største tollsteder. Drammens bystruktur tar for alvor form.

Strømsø

Da noen sandbanker utenfor Kobbervik utover 1500-tallet vokste til en øy som fikk navnet *Strømsø*, kom det ny fart i byutviklingen. *Strømsø* ble på rekordfart bygd ut først på 1600-tallet og ble tyngdepunktet på sørsida av elvemunningen. "Bragernessida" fikk for alvor en konkurrent til danskehandelen.

Tangen

Kobbervik med Tangen ble med sine gode havneforhold skipsfartens bydel.

Bebyggelsen i 1640

I 1640 var det 141 hus på Bragernes, 61 på *Strømsø* og 30 på Tangen.

ladester

Tvilling-"byene" får formell status som *ladester* i første halvdel av 1600-tallet, *Strømsø* under Tønsberg, Bragernes under Christiania.

1652 tollbod på Strømsø

I 1652 ble *tollboden* flyttet fra Bragernes til *Strømsø*. Da hele tollforvaltningen av den "Søndenfjeldske Danskehandelen" samtidig ble lokalisert til Drammen, førte dette til stor vekst med tyngdepunkt på "Strømsøside".

1662 - 1678

sammen og skilt igjen!

Det ble arbeidet sterkt for sammenslutning av de to ladesteder og kjøpstadstatus. Og en kort tid, fra 1662 til 1678 fikk de to tvillingbyene felles kjøpstadsrettigheter under Christiania. Det var trolig opprettelsen av grevskapene i Vestfold som forpurret en videre utvikling som én by. *Strømsøside* hørte til grevskapet Griffenfeldt (Jarlsberg). Den nyslåtte greve, stattholder Gyldenløve delte Drammen i en kongelig kjøpstad; Bragernes under Christiania og en grevelig; *Strømsø*. Trolig gjorde han dette for å få hånd om inntektene av handelen i *Strømsø* selv.

1628, 1667, 1696

ladestedenes kirker

Ladestedene ved fjorden fikk tidlig egne *kirker*, dels for å markere sine posisjoner. Bragernes var først ute i 1628. *Strømsø*s kirke stod ferdig i 1667. På Tangen kom det kirke i 1696.

1700-tallet

Etterhvert fikk byborgerne hånd om alle ledd i trelastvirksomheten, fra treet sto på rot til det ble levert oppkjøperne i de europeiske havnene. Med bakgrunn i den sterke veksten i trelastnæringen utover 1700-tallet fortsatte tvillingbyene å vokse fram til depresjonen først på 1800-tallet. Bebyggelsen langs elvebreddene ble sammenhengende og de bebygde områdene bredere. *Strømsø* (og Brakerøya) grodde sammen med fastlandet.

Bystrukturen

Bystrukturen trer klart fram og følger et klassisk mønster for de gamle havnebyene. En hovedgate følger elvebredden med boder og opplagstomter på nedsiden og bolighus og driftsbygninger på oppsiden. Eiendommene strekker seg som smale teiger fra elvebredden og langt bakover. Etterhvert sprer bybebyggelsen seg oppover langs de gamle vannveiene for den omkringliggende gårdsbebyggelsen, langs gamle innfartsveier og til en parallell bakgate. Dette blir først og fremst områder for de mindre bemidlede. Smale tverrgater, ganger, forbinder bakgata med hovedgata og elva.

Bybranner i Drammen

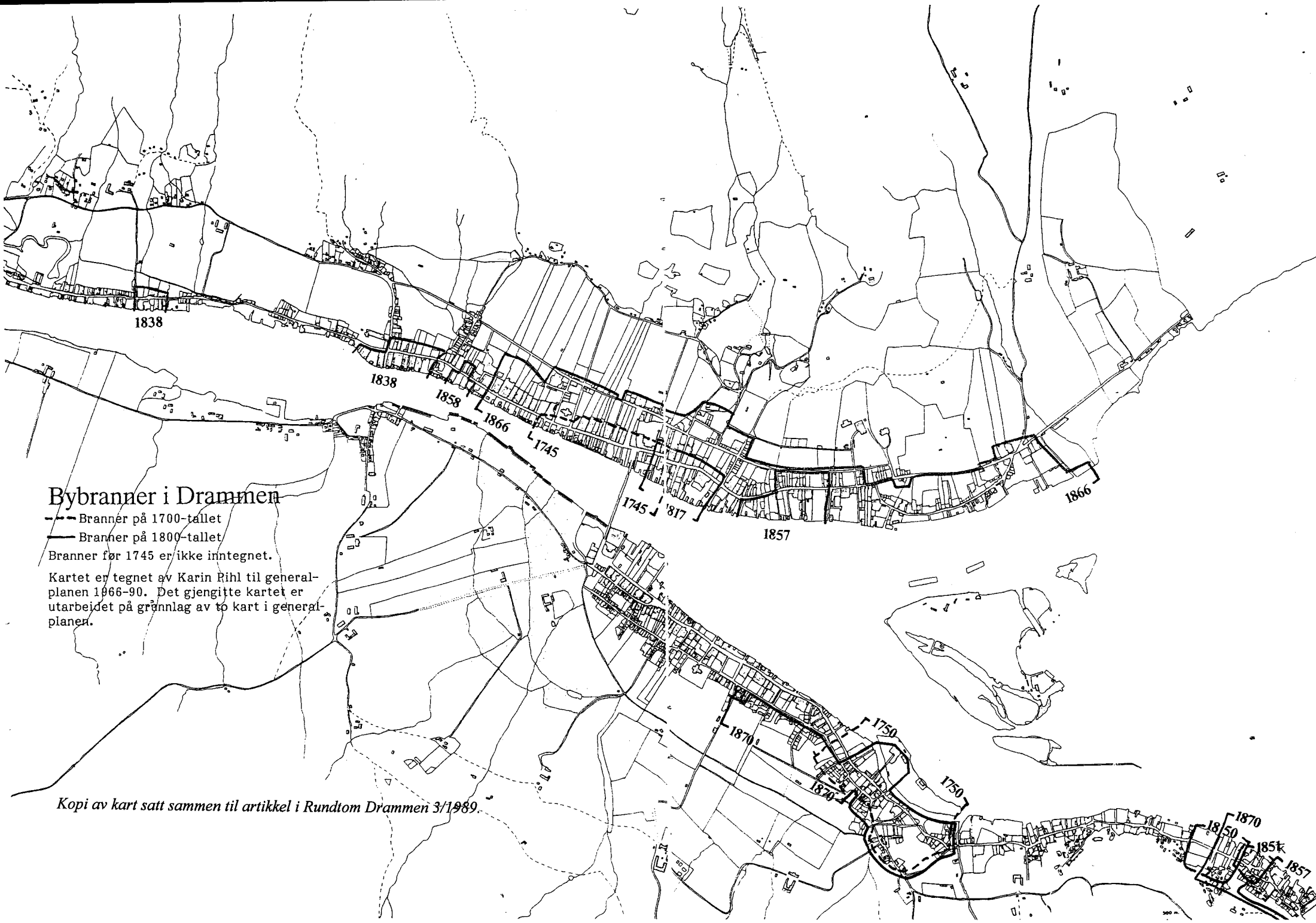
--- Branner på 1700-tallet

— Branner på 1800-tallet

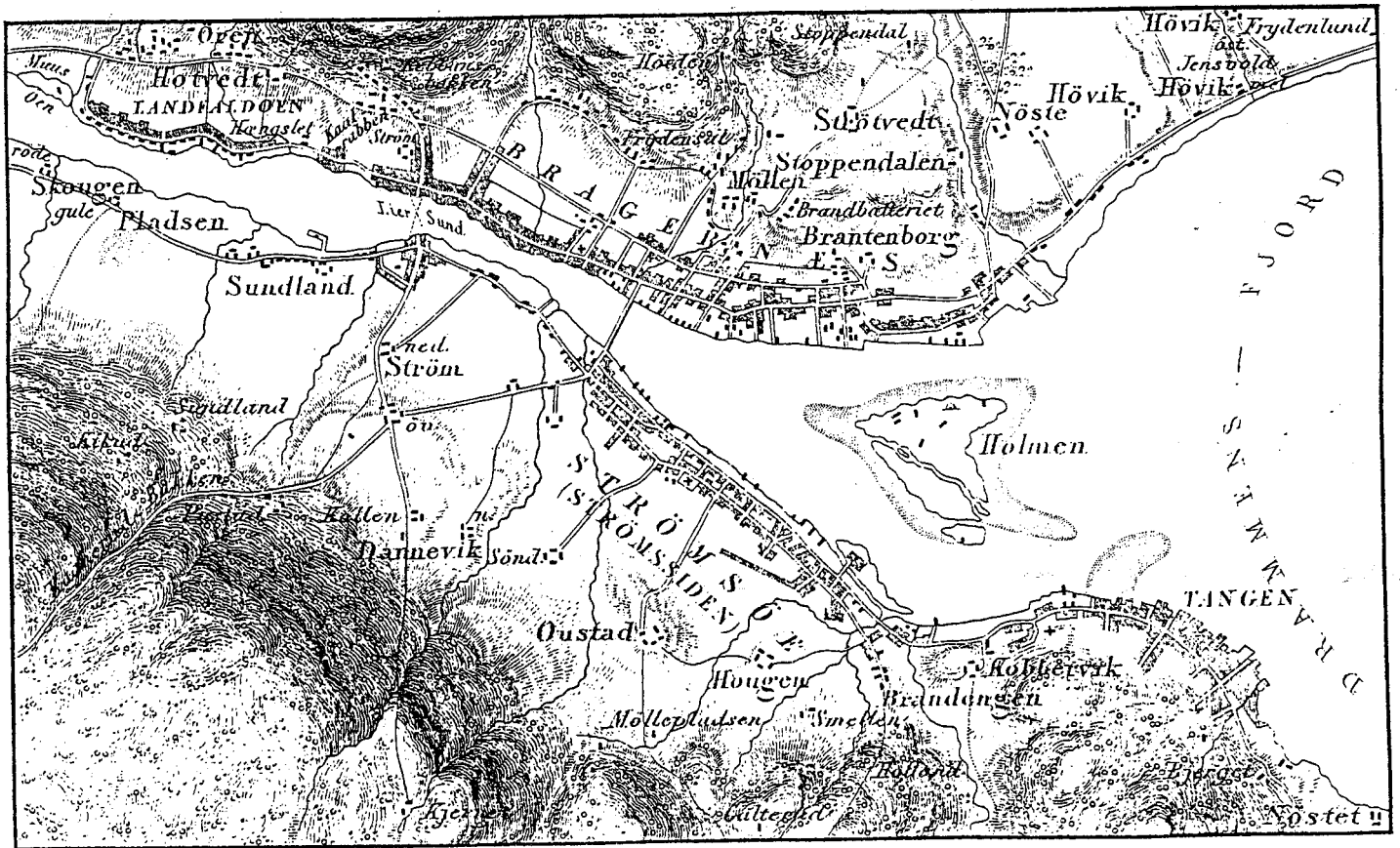
Branner før 1745 er ikke inntegnet.

Kartet er tegnet av Karin Rihl til generalplanen 1966-90. Det gjengitte kartet er utarbeidet på grunnlag av to kart i generalplanen.

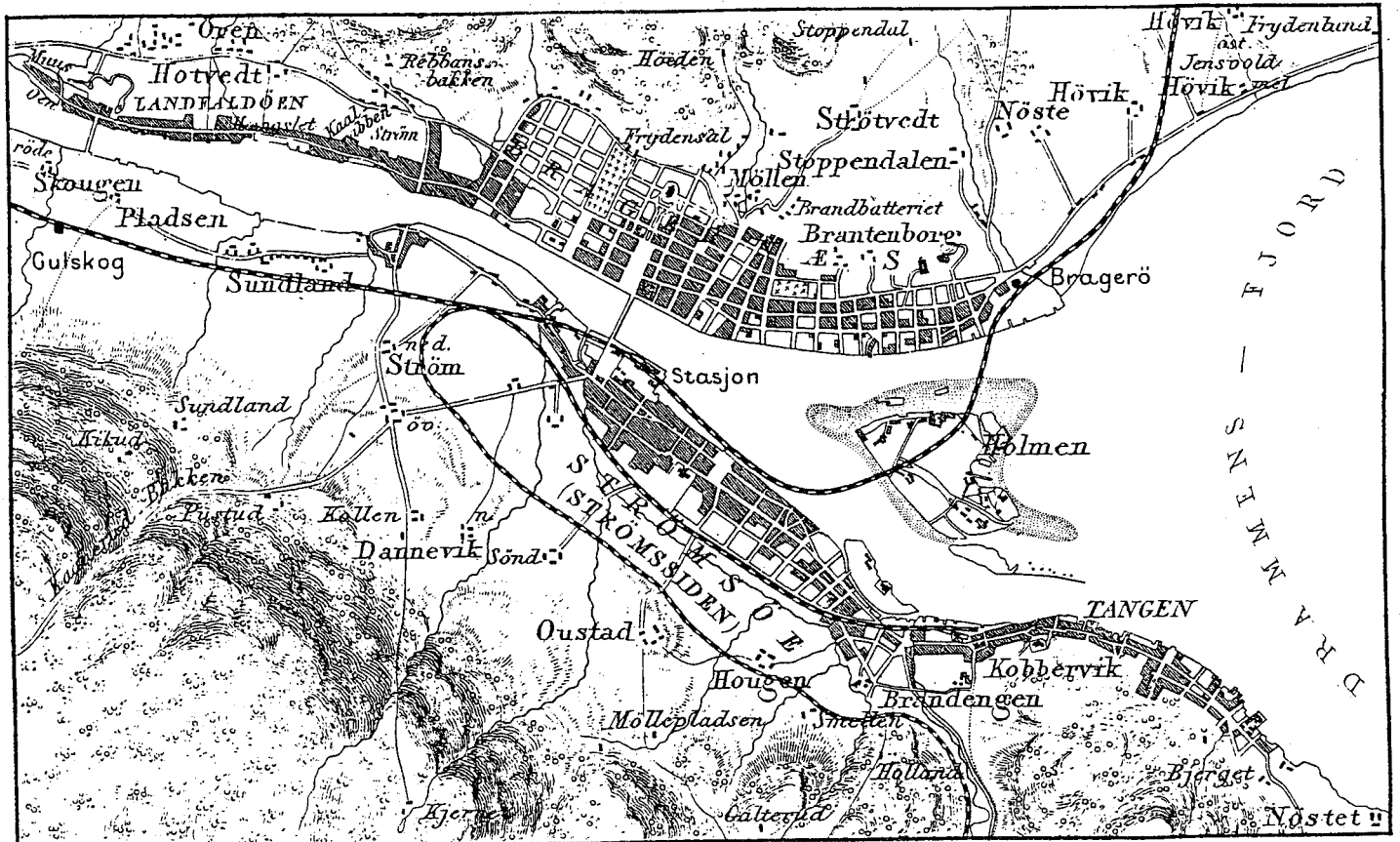
Kopi av kart satt sammen til artikkel i Rundtom Drammen 3/1989.



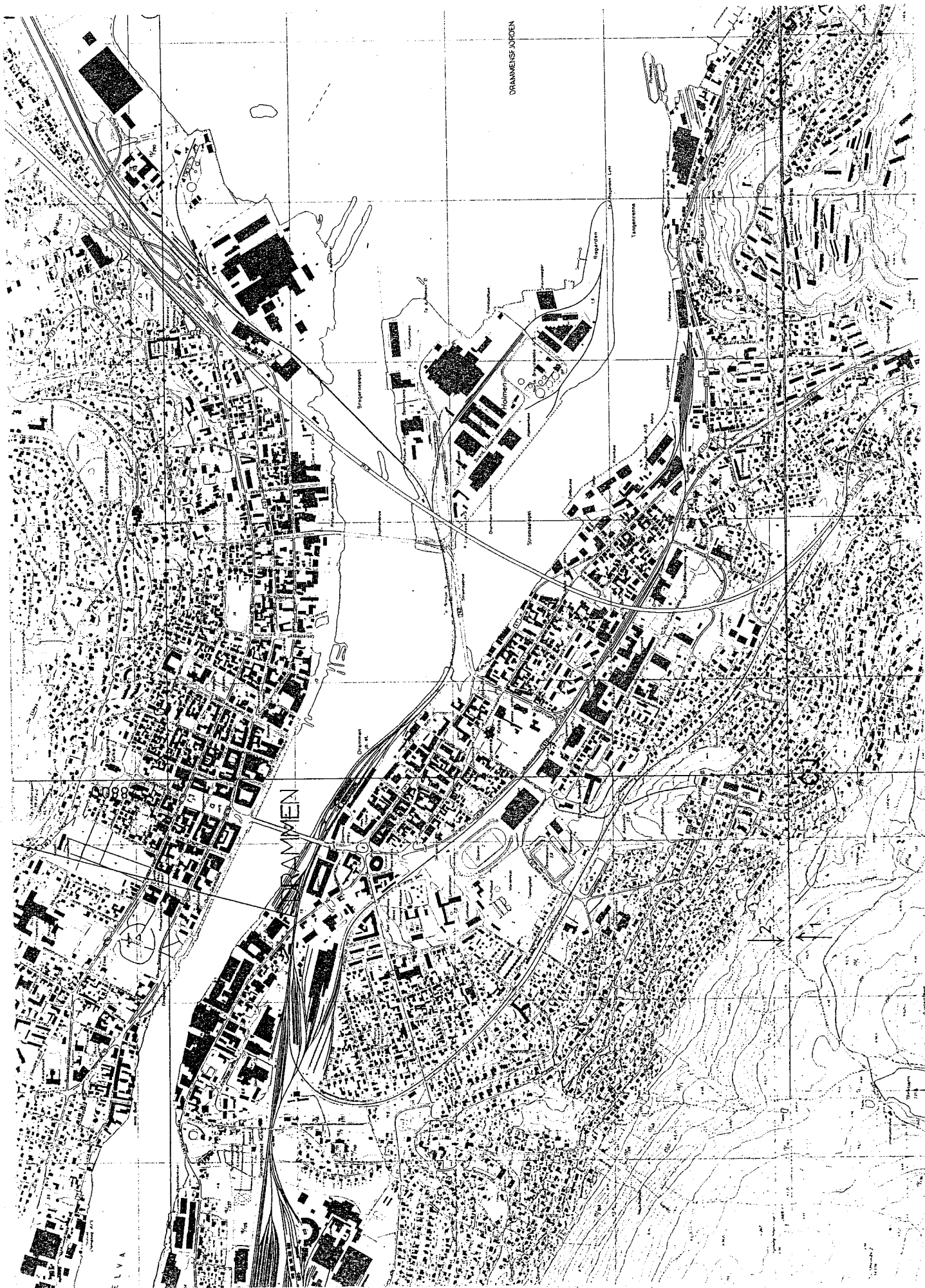
- 1715, to kjøpstader I 1715 fikk Bragernes og Strømsø hver sine privilegiebrev og formell *kjøpstadstatus*. De to byene utviklet seg videre i innbyrdes konkurranse fram til motvillig sammenslutning 1811.
- 1723, 1752, nye sognegrenser I pakt med byutviklingen skiftet grensene for prestegjeld og annekser. I 1723 ble Bragernes skilt fra Lier som *eget prestegjeld* med Strømsø (med Strømsgodset) og Konnerudhøyden som annekser. Skoger ble eget prestegjeld i 1752 med Tangen og Konnerud som annekser.
- 1731, Konnerudverket Det *Jarlsbergske sølvhaltige Blye og Kobberverk* på Konnerud fikk kongelige privilegier til å starte sin drift i 1731. Gikk dårlig. Verkets arbeidere måtte stadig finne arbeide annet sted, bl.a. i Drammen. Driften opphørte i 1770, men straks etter startet ny og mer "moderne" virksomhet, med teglverk, spikerverk, sagbruk og høvleri. Verkssamfunnet Konnerud fikk kirke i 1760.
- 1780 - 1815**
- Fra slutten av 1700-tallet til 1807 var det høykonjunktur for trelast og befraktning. Det var stor byggevirksomhet. Flere av Drammens-egnens lystgårder fikk sin utforming i denne perioden. Byggevirksomheten fortsatte fram til 1815.
- 1800-tallet**
- 1811 og 1813, én by og Bybru Tvillingbyene ble, noe motvillig slått sammen til én by i 1811. Dette tok bort noe av brodden fra den konkurransebegrunnede motstanden mot *bybro*, og i 1813 sto den første, faste bru over Drammenselva ferdig.
- bygrensene Ved bysammenslutningen i 1811 fulgte *grensene* elve-/bekkedrag bak Strømsø (den siste rest som markerte øya) og gikk relativt tett bak bebyggelsen på Tangen. Den gamle gårdsbebyggelsen lå utenfor, fra Kobbervik til Smithestrøm (Nedre Strøm). Men den lille bydelen Sundhaugen (eller Liersund) lå til byen som en øy for seg til byen. De største byarealene lå på Bragernes-sida, med et sammenhengende belte fra Landfalløya til Nøstet.
- 1815 - 1830 Økonomisk *depresjon*. Mellom 1817-1820 gikk de fleste handelshus konkurs. Lav byggeaktivitet og økonomisk stagnasjon fram til ca. 1830.
- lite nytt 1700-talls byen lever videre langt inn i 1800-årene. Det ble bygd lite nytt under depresjonen. Selv om Bybrua la viktige premisser for senere byutvikling, framstår den lenge som skåret inn i den gamle bystrukturen, uten kontakt med de gamle torgene bl.a. På Strømsøsida kom den ganske perifert inn i forhold til bebyggelsen. Først på 1840-tallet utviklet det seg et torg her med standsmessige bygninger. (Gyldenløves plass var det gamle torget.)
- 1845, nye prestegjeld I 1845 kom ny *prestegjeld-ordning*. Bragernes ble eget prestegjeld og Strømsø og Tangen slått sammen til ett. Strømsgodset ble annekst til Skoger, samtidig fikk bydelen egen kirke på Sundhaugen.
- 1850 - 1900, tidsskille Samfunnsutviklingen og en rekke begivenheter skaper et *tidsskille* for byen i årene etter 1850. Stikkord er liberalisering av handelen, opphevelse av sagbruksprivilegiene, dampsgene som "flyttet" produksjonen fra fossene inn mot byene, industrialiseringen generelt, bedre kommunikasjoner og sterk befolkningsvekst.
- bybranner og reguleringsplaner Fra midten av 1800-tallet rammes byen av en serie storbranner som bryter opp gamle bystrukturer og legger grunnlaget for å gjennomføre reguleringsplaner i pakt med tiden. *Rutenett og kvartalstruktur* preger de nye byplanene. Det kommer byggeforskrifter som favoriserer murhus og begrenser gesimshøyden på trehus. Byaksen, med torget og kirken på Bragernes-sida, og forbindelsen til bybrua og Strømsø torg er et resultat av reguleringen etter brannen i 1866.



Drammen på Amtskartet; 1854 over, 1881 under. Rutenettsplanene vises godt på det siste. (Statens kartverk Hønefoss)



- 1866 Den største og viktigste var *katastrofebrannen i 1866* på Bragernes som gjorde nesten rent bord i sentrum. Brannen strakte seg fra den nåværende parken og helt ned til sletta ved Lier-grensa.
- 1850 - 1870 Sammenlignet med Bragernes har *Strømsø* kommet lettere fra brannene. Strøket øst for Strømsø kirke og bak Tollbodøya ble rammet av en større brann i 1870 og deler av Tangen ble utsatt for en serie branner mellom 1850 og 1870.
- 1863 *Holmestrandveien* Hovedvei til Holmestrand i helt ny trasé gjennom Kobbervikdalen
- 1868, 1872, 1881 - *jernbaner* *Randsfjordbanen* 1868 og *Christianiabanen* 1872 og *Vestfoldbanen* 1881 med stasjonslokalisering til Strømsø torg, gjorde Strømsø til et kommunikasjonsknutepunkt.
- 1870 *byutvidelse* *Ny byutvidelse 1870*. De største arealtilveksten kom på Strømsø. Både Kobbervik, Fjellsbyen og Frydenhaug ble innlemmet i byen, samt strekningen mellom Sundhaugen og Strømsø; Grønland. Smithestrøm, Austad og Danvik ble liggende utenfor. Den søndre grensa kom i grove trekk til å ligge i Vestfoldbanenes trasé. Disse grensene var urørte fram til 1951.
- 1900 - 1950**
forstedene Med industrialiseringen og rask befolkningsvekst rundt århundredskiftet kom de rene boligområdene rundt byen, bygd ut etter kvartalsstrukturen i 1800-tallets byplanlegging. Strømsbyen og Nybyen på Strømsø er typiske eksempler.
- murtvang* *Lov om murtvang* i byene fra 1904 førte til økt forstadsbebyggelse med trehus utenfor murgrensene. Dette fikk bl.a. konsekvenser for områdene i Strømsgodset som grenset til byen. I 1906 ble bygningsloven gjort gjeldende for Strøm, Danvik og Gulskogen, og i 1917 ble hele Strømsgodset underlagt bygningsloven.
- 1916, 1920, *nye reguleringsprinsipper* Internasjonal konkurranse om reguleringsplan for hele byen i 1916. Generalreguleringsplanen vedtatt 1920. Det viktigste var elementet med *soneplaner* for ulike type bebyggelse og ulike funksjoner. Den stadfester i hovedtrekk eksisterende situasjon. Det ble regulert områder for mur- og rekkebebyggelse, tre- og villabebyggelse. Industrien ble i hovedsak regulert til elvebreddene, men også på Bangeløkka mellom Strømsø og Frydenhaug. Nye planer på Strømsø i 1924 og 1934 er i hovedsak gatereguleringsplaner.
- 1930, 1936, *jernbanebruer og ny nybru* Ny bybru fra 1936 erstattet den gamle trebrua fra 1812. Nye jernbanebruer i fagjern over Strømsøløpet og Bragernesløpet 1930.
- 1950 -**
- 1951, 1964 *nye byutvidelser* I 1951 ble Åssida skilt fra Lier og lagt til Drammen. I 1964 ble hele Skoger lagt til Drammen og overført til Buskerud.
- 1946-1953 Det ble utarbeidet soneplan for området med hovedtrafikklinjer.
- 1950, 1966, *nye gjennomfartsveier*. Etterkrigstidas veireguleringer har fått særlig store konsekvenser for eldre bystrøk på Strømsø. I 1950 (53?) ble Bjørnstjerne Bjørnsonsgate regulert til gjennomgangstrafikk, med store omlegginger ved Strømsø torg. I 1966 var Holmenbrua ferdig og E18 ble ført her.



1974 motorveibrua

1974 kom motorveibrua fra Brakerøya til Strømsø med veitunnelen under Fjellsbyen og omlegging i Kobbervikdalen. Inngrepene fikk store konsekvenser for eldre bystrøk.

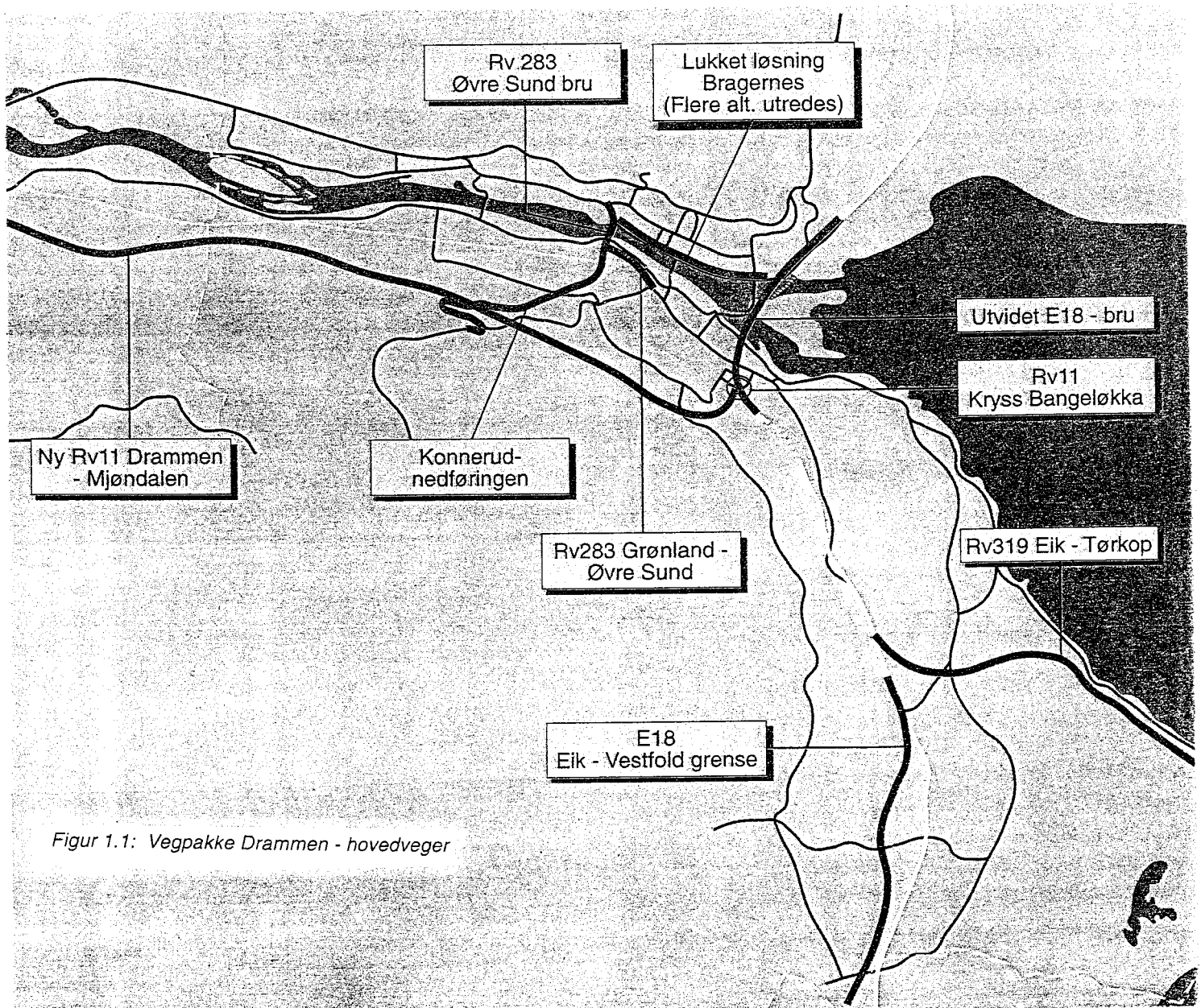
Åssidene bak byen blir videre utbygd. Jordene under Fjell-gårdene ble bygd ut til drabantby rundt 1970.

1990-tallet

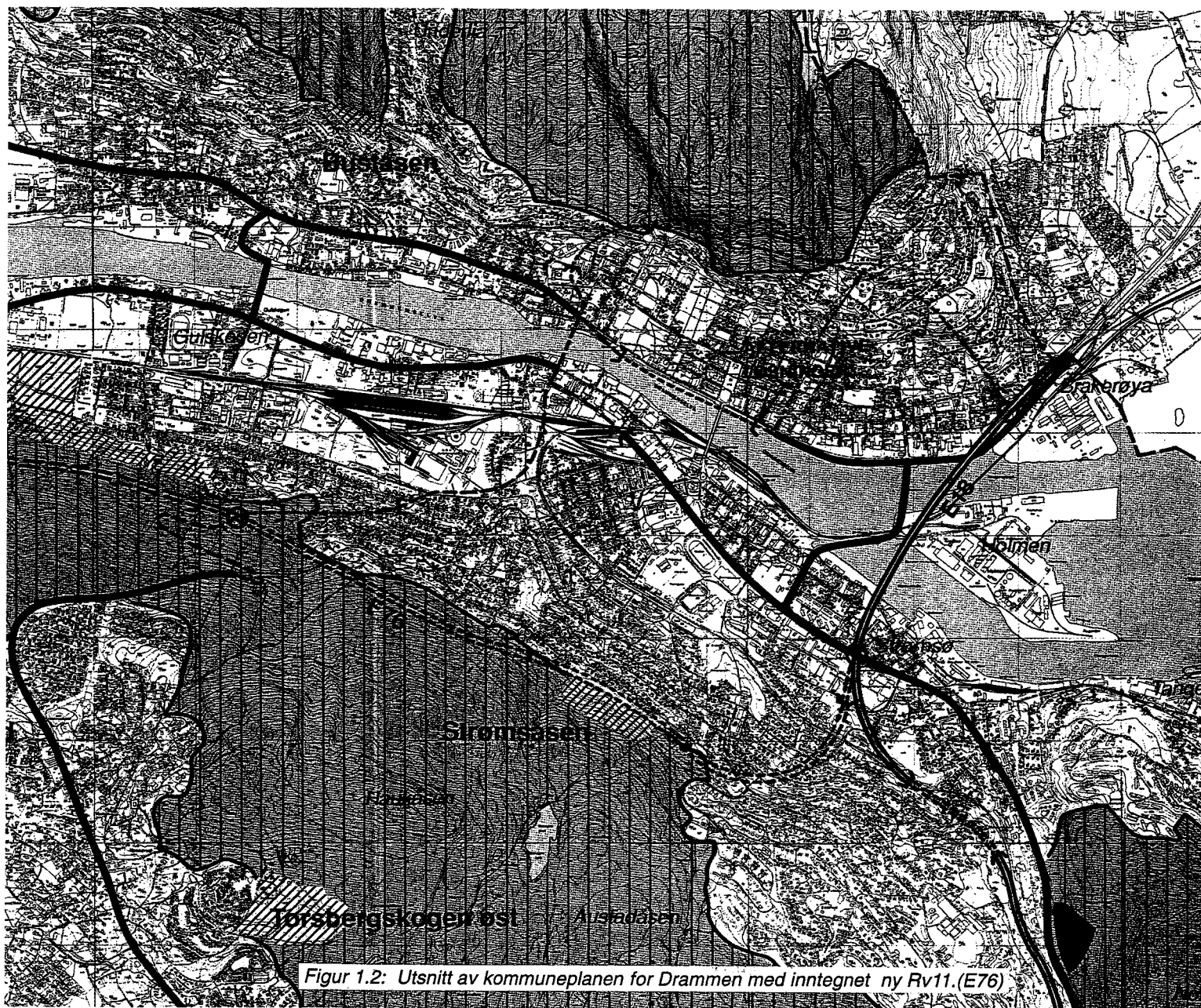
Ny transportplan utarbeidet i årene 1989 - 92. Jernbanens dobbeltspor Oslo Drammen fullført med nye bruer over Drammenselva 1996.

Motstående side: Utsnitt av økonomisk kartverk for Drammen utgitt 1981. Original i 1:10 000 nedfotografert.

Under: Veiplankart fra Samlerapport for Rv 11, Drammen - Mjøndalen. Statens vegvesen Buskerud, oktober 1994.



Figur 1.1: Vegpakke Drammen - hovedveger



Figur 1.2: Utsnitt av kommuneplanen for Drammen med inntegnet ny Rv11.(E76)

Planlagte nye veier skissert på utsnitt av kommuneplanen. Fra Samlerapport for Rv 11, Drammen - Mjøndalen. Statens vegvesen Buskerud, oktober 1994.

Kulturmiljø 0602-01 Strømsø

Innholdsoversikt	<i>side</i>
OVERSIKTSDATA	33
HISTORIKK OG BESKRIVELSE	35
<i>Sammenhenger/strukturer</i>	35
<i>Gårdene</i>	35
<i>De eldste byområdene</i>	42
<i>Mellom byen og gårdene</i>	43
<i>Byplaner</i>	55
<i>Kommunikasjoner</i>	57
OPPSUMMERING OG VURDERING	59
VIRKNING OG KONFLIKTVURDERING	60
BILDEMONTASJE	82

Kulturmiljø 0602-01

Strømsø

Oversiktsdata

KOMMUNE

Drammen

TRASÉALTERNATIVER

Utvidelse av eksisterende bane til dobbeltspor.
Tunnel.

KARTBLAD

Økonomisk kartverk: CJ 041-5-3, CJ 041-5-4, CJ 040-5-2,
Prosjektkart D1, D2, D3

GÅRDSNUMMER

16 Nedre Strøm
17 Øvre Strøm
18 Nordre Danvik19 Søndre Danvik
20 Austad
21 Frydenhaug22 Nordre Fjell
23 Søndre Fjell
Kobbervik

NYERE TIDS LOKALITETER

0601-01-01 Sundhaugen/Liersund
0602-01-02 Smithestrom
0602-02-03 Lassestrøm
0602-01-04 Nybyen
0602-01-05 Strømsbyen
0602-01-06 Strøm terrasse
0602-01-07 Lindetrær i 1. Strøm terrasse0602-01-08 Danvik Skole
0602-01-09 P. Søbergsgt. 37, "Andersens Takpapp"
0602-01-10 "Terningmoen"
0602-01-11 "Trevaren"
0602-01-12 Austad
0602-01-13 Austadgata
0602-01-14 Styrmodammen0602-01-15 Elsters gate
0602-01-16 Frydenhaug
0602-01-17 J. Sverdrupsgt.
0602-01-18 Fjellsbyen
0602-01-19 Kleivene
0602-01-20 Nærby
0602-01-21 Kobbervik

AVGRENSING

I omtalen av kulturmiljøet ses Strømsøsidea som en helhet i forhold til historisk bakgrunn og de store linjene. Presentasjon og nærmere omtale begrenses til lokaliteter og sammenhenger som inngrepet kan berøre.

VERNSTATUS OG PLANFORHOLD

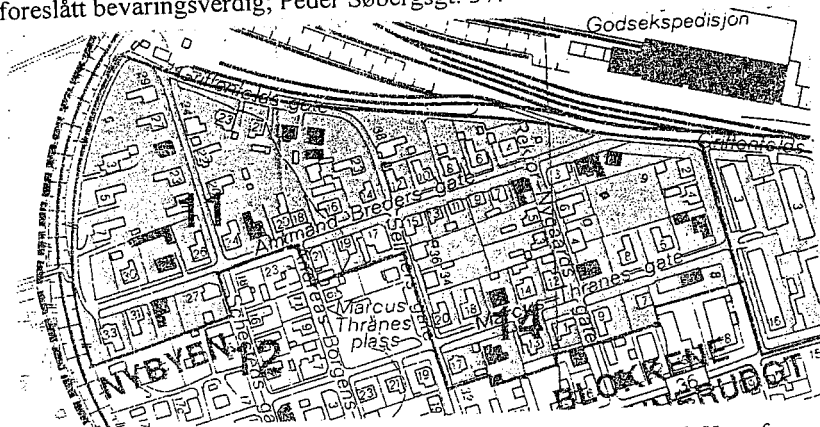
fredet

Av bygninger i Vestfoldbanens nærhet er hovedbygningene på Smithestrom og Austad fredet. Gjenværende bygninger på Frydenhaug er anerkjent fredningsverdig. Mange trær i parken på Austad og Austadalleen er fredet etter naturfredningsloven. Hageanleggene er annerkjent fredningsverdige.

Kommunal bevaringsplan

Kulturminner i Drammen sentrum. Forslag til kommunal Bevaringsliste og Bevaringsområder. 1993. Plankartet: Området innenfor Vestfoldbanen, fra jernbanestasjonen til Schreinersgt. inngår i "sentrumsplanområdet". "Nybyen" er her et foreslått bevaringsområde. Ett enkelthus langs linja er foreslått bevaringsverdig; Peder Søbergsgt. 37.

Kartutsnitt fra "Kulturminner i Drammen sentrum", med bl.a. "Nybyen bevaringsområde" skravert.



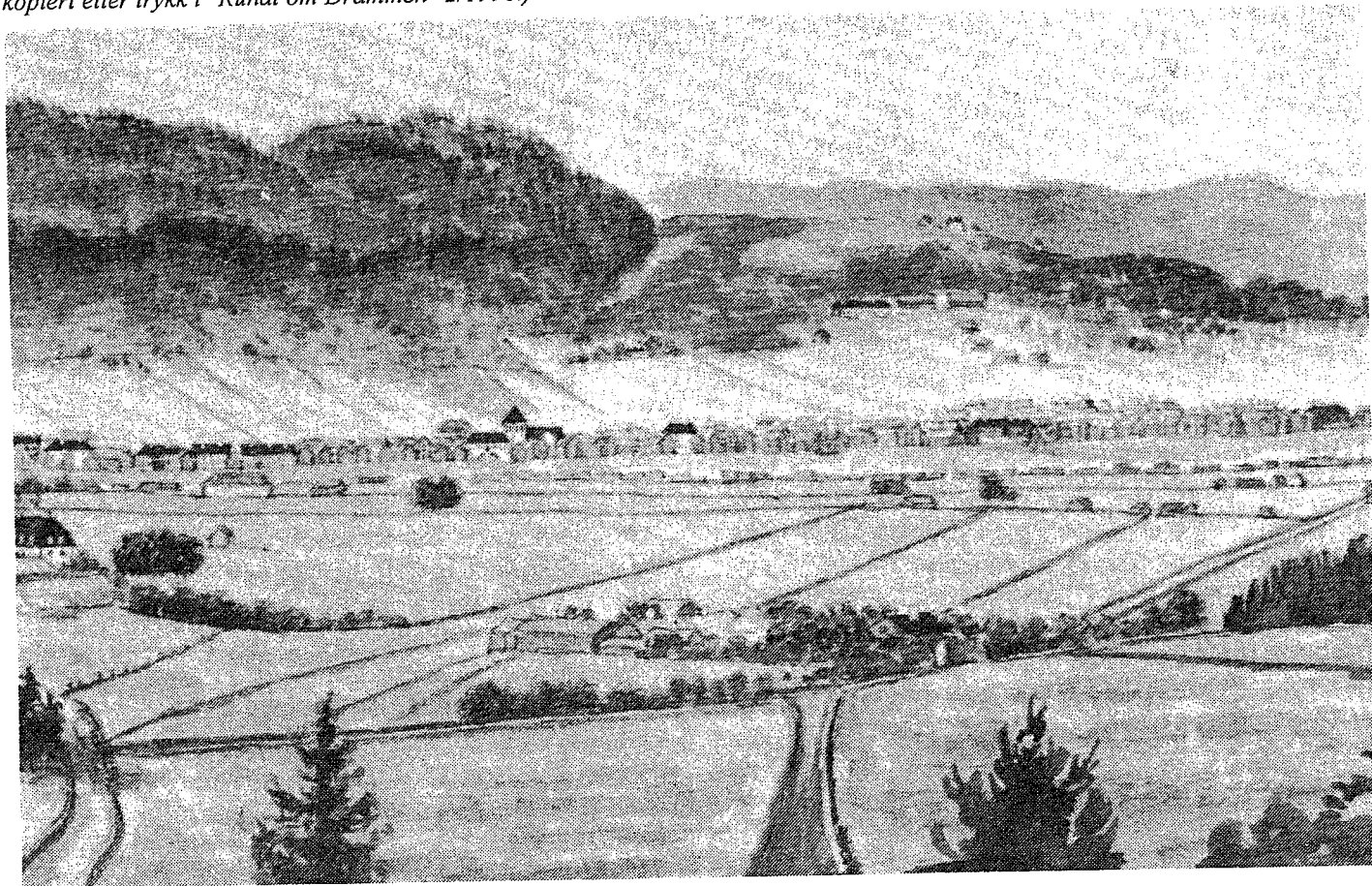
Motstående side: Drammensdalen 1890/91, Rektangelkart 1:25 000, tegnet av kapt. Solem. Statens kartverk Hønefoss.

NATURGRUNNLAG OG AREALBRUK

Den gamle bybebyggelsen ligger på flate leir- og sandbanker ved elvemunningens søndre bredd. Morenen ved Strøm er en markant høyde som bryter dette bildet. Fra sletta stiger et skogkledd åsdrag jevnt opp mot syd. Kobbervikdalen med Leirelva gjennomskjærer dette åsdraget. Her er åsens terreng mer kupert. Fra Fjellsbyen og innover dalen er det mye fjell av typen Drammensgranitt i dagen. I bekkedaler fra åsen mot byen er jordsmonnet dominert av leire.

Området er et fullt utbygd bylandskap fram til Fjellsbyen. Vestoldbanen berører i hovedsak byens boligbebyggelse, med rene boligområder fra ulike epoker. Fra Fjellsbyen går banen gjennom ubebygde partier med skog.

"Vue af Drammen Tagend from Vestra Siden af Byen". Utsnitt av akvarell fra 1809 i Drammen museum. Trolig malt av en svensk krigsfange. Et ganske annerledes landskap en dagens, men likevel med elementer som er kjennbare. Vi ser Smithestrøms kjente takprofil til venstre. Husklyngen i midten er Lassestrøm, bak skogen skimtes Marienlyst og gården til høyre for skogholtet er Austad. Midt i bildet, over Lassestrøm, skrår Konnerudgata inn mot Strømsø torg slik den gjør i dag. På jordene nedenfor Strøm-gårdene ses de tre langstrakte løkkene som ble utparsellert fra Øvre Strøm i 1847. Enkel løkkebebyggelse ligger i nedkant. Her vokse Nybyen fram rundt århundreskiftet. Teigene kan fortsatt spores i deler av gatenettet og eiendomsgrensene. Bl.a den til venstre, som markerer skille mellom de to Strøm-gårdene. Her ligger "Kamelen", og veien fra denne opp mot Smithestrømveien følger nok de gamle grenseskillene. (Illustrasjonen kopiert etter trykk i "Rundt om Drammen" 2/1990.)



Historikk og beskrivelse.

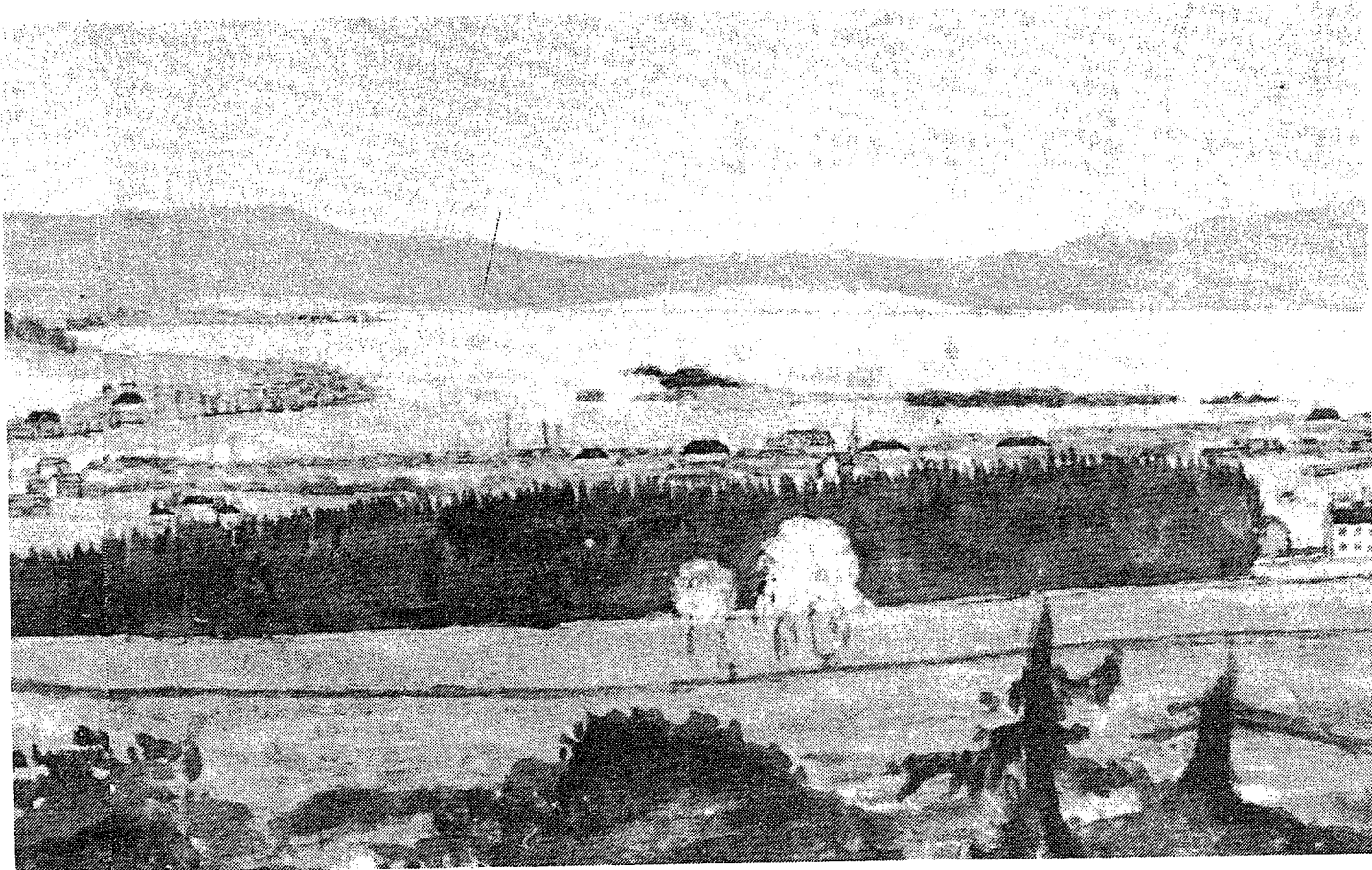
Analyse av dagens kulturminnebilde

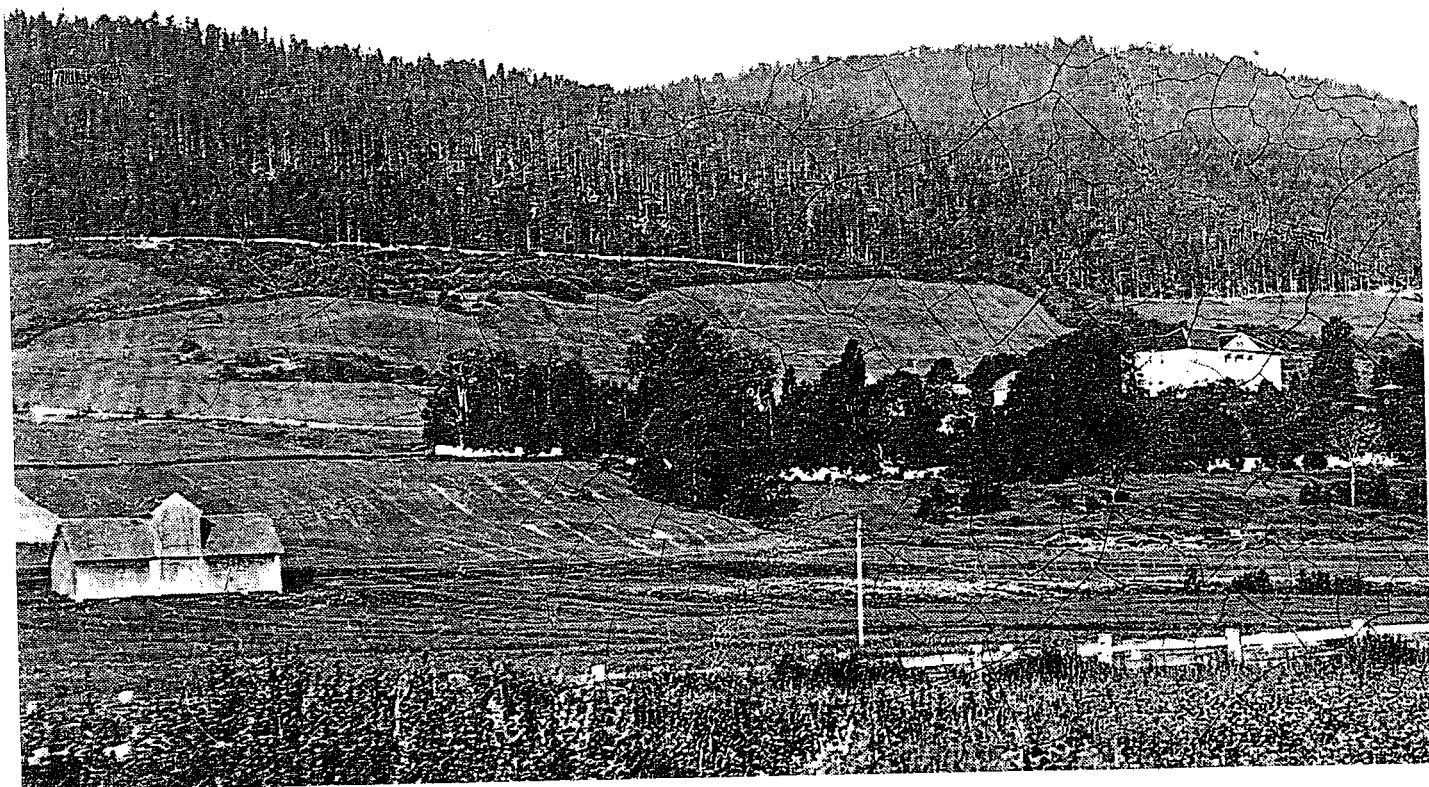
Sammenhenger/strukturer

Den historiske utviklingen til bydelen Strømsø har mange ankerfester i dagens bymiljø, både når det gjelder enkeltstående kulturminner og større, sammenhengende strukturer. Geografisk nærhet, og de topografiske forhold gjør slike historiske sammenhenger i dagens bystruktur lett fattbare. Dertil kommer at Strømsø, i motsetning til Bragernes, har blitt spart for de største katastrofebrannene. Bydelens historie kommer til uttrykk i bystrukturen både ved sammenhengen mellom områder og ved bevarte deler av det historiske veinettet.

Gårdene

Sammenhengen mellom de opprinnelige gårdene og byen er et slikt forhold av kulturhistorisk interesse. De fleste av de bevarte gårdsanleggene har en svært markert og synlig beliggenhet på høyder rundt den gamle bykjernen. Anleggenes arkitektoniske utforming som lystgårder med rester av parkanlegg skiller dem også ut i dagens bybilde. Gårdene representerer flere forhold. De har sin rot i stedlig ressursutnyttelse fra før "byens tid". Samtidig dokumenterer de som *lystgårder* det nære forholdet til Drammens byborgerskap på 1700- og 1800-tallet. Bevarte anlegg med utpreget lystgårds-bebyggelse i det aktuelle området er fra elva og sørover; Smithestrøm, Austad, Frydenhaug og Kobbervik. På Danvik er all gårdsbebyggelse borte. Disse lystgårdene har sin rot i "hovedbølet" på de gamle "primære" navnegårdene, men ikke alle har slik bakgrunn. Det ble





Over: Austad før Vestfoldbanen. De store trærne litt nedenfor gården markerer trolig alléen ved den gamle oppkjørselen, mens de små trærne til høyre kan være alléen i Austadgata. De ser relativt nyplantede ut. Til venstre ses en gammel arkelåve på Bangeløkkka. Arkelåvene var de vanlige byborgernes løkkehus, med plass til avlingen og et lite oppholdsrom under arken. Det var ikke lov å bygge bolighus på de små løkkene. Stakittet i forgrunnen markerer trolig jernbanesporet til Tangen, som ble lagt før Vestfoldbanen - men avstanden ser event. noe fortegnet ut? (Kopi av fotografi i Rundtom Drammen 4/1992

Under. Smithestrøm har en av landets få bygninger utformet etter Rokokkostilens idealer. Huset ble bygd av snekkermester Brede Rantzau for Petronelle Smith i perioden 1767-1778.





Under: Hovedbygningen på Frydenhaug er en spesiell fin representant for en gruppe klassisistiske bygninger som ble typisk for landstedene rundt Drammen midt på 1800-tallet. Huset har trolig en eldre kjerne, men dets nåværende utseende skriver seg fra midten av 1840-tallet. Det er særlig den toetasjes midtfløyen med lave sidefløyer og det slake valmtaket som er karakteristisk. De sirlige snekkerdetaljene og særlig utformingen av sperrehodene under takskjegget varsler sveitserstilen - som på denne tida ble introdusert nettopp gjennom landstedsbebyggelsen.



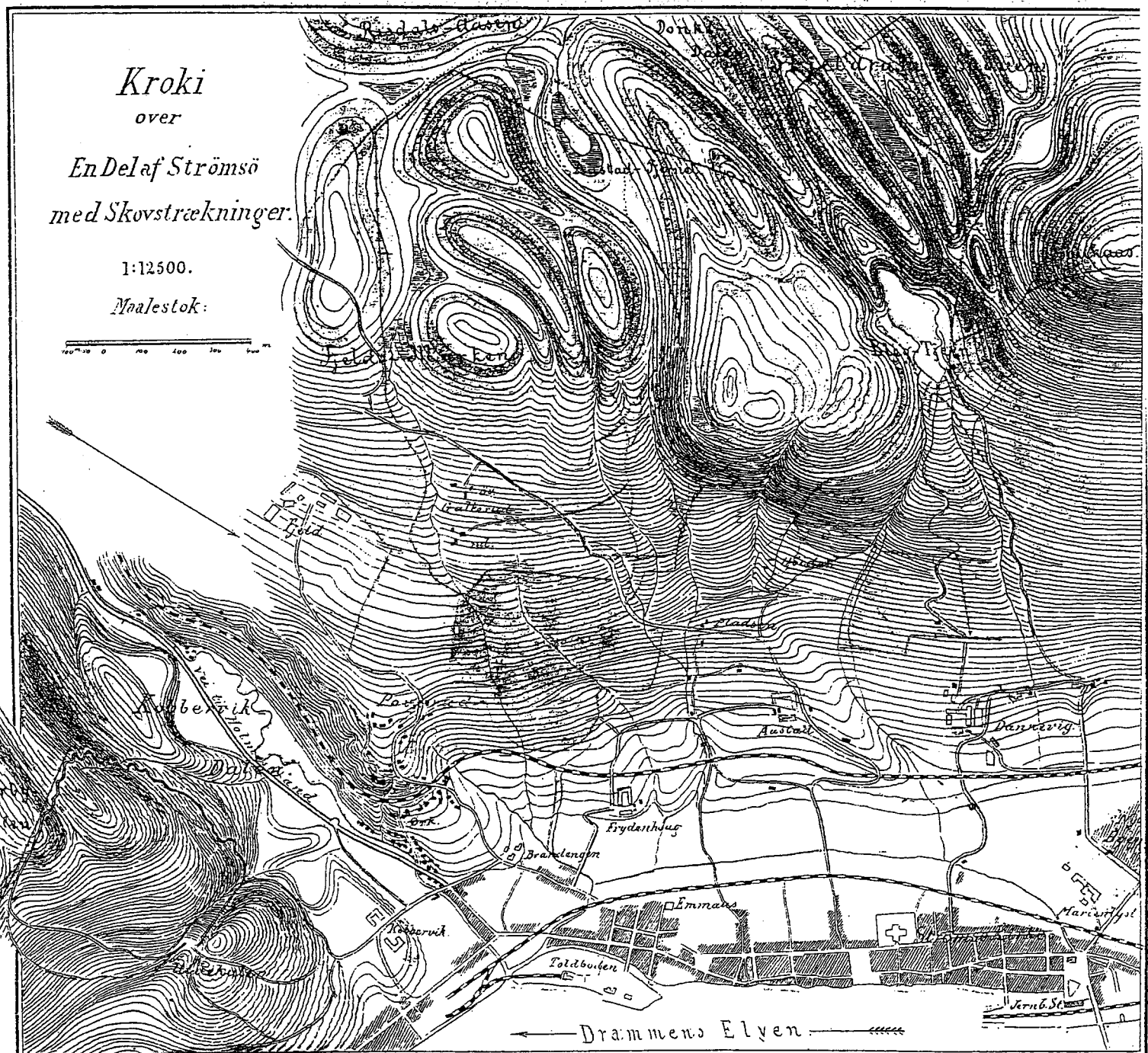
også anlagt lystgårder på løkker og gamle husmannsplasser. Disse ligger gjerne i utkanten av det som var ansett som den mest produktive jorda. Marienlyst er eksempler på denne typen.

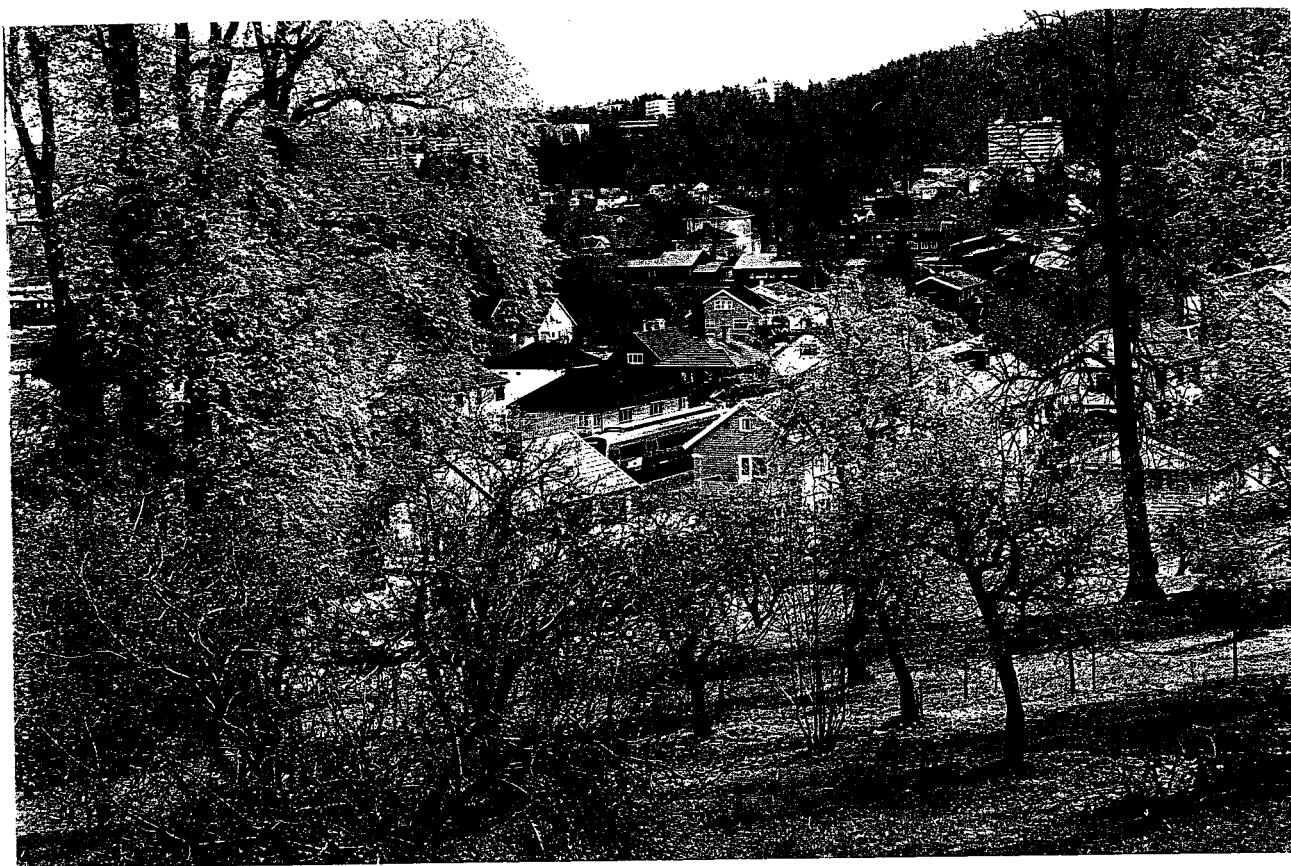
Utformingen av hus og hager viser flere tidsepoker av lystgårdskulturen fra slutten av 1700-tallet til midten av 1800-tallet. Tradisjonell gårdsbebyggelse er best representert på Fjellgårdene.

gårdene og gatestrukturen

Det er også andre aspekter ved de gamle gårdene som har vært viktige for byens utforming slik vi kjenner den i dag. Gamle gårdsveier, til sjøen, mellom gårdene og til opplandet ligger til grunn for deler av byens grunnleggende struktur mht. veinettet. I ulik takt og på ulik måte har gårdenes eiendommer blitt stukket ut og bebyggt. Dette gir ikke bare navn til bydeler, men også tidskarakter og særpreg til bystrøk.

Nedfotografert kopi fra Statens Kartverk Hønefoss. Trolig fra århundreskiftet. "Ny Byen" står det på stedet der Strømsbyen er.

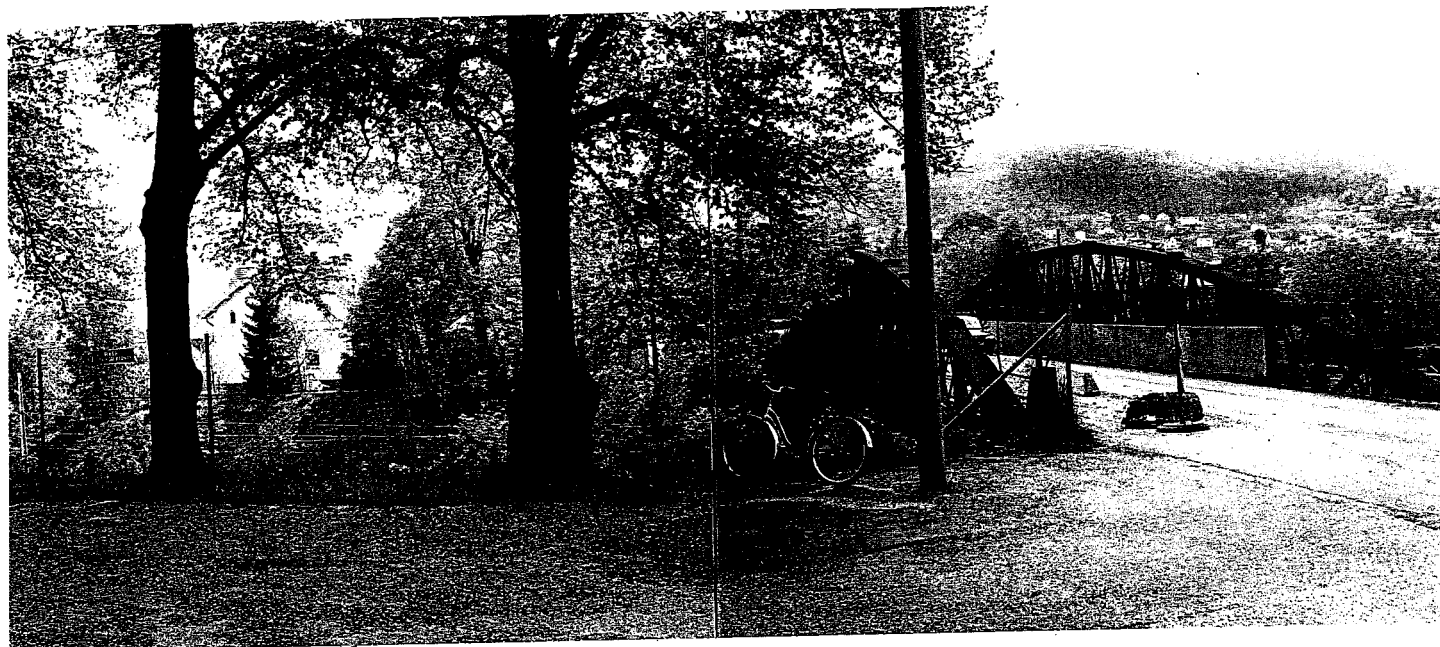




Over: Fra Austadparken mot Frydenhaug, som skimtes med hus og park. Begge gårdene ligger på høyder i terrenget. I mellom ligger villabebyggelsen fra midten av 1900-tallet, med Vestfoldbanens spor mellom husene.

Under: Gårdsanlegget på Kobbervik er på det nærmeste slukt av moderne blokker og felt med bolighus. Tangen kirke til høyre.





Over: Randsfjordbanen ble lagt i en dyp skjæring mellom Strømsgodset kirke og Smithestrømveien. På 1920-tallet ble den gamle veibrua her erstattet med en jernbanebru i fagverk som ble flyttet hit.

Under: Parti av den gamle alléen mot Austad. Etter at bildet er tatt er det anlagt en sykkelvei med bl.a. oppfylling.



De eldste byområdene på Strømsøside

Også når det gjelder bydelens vekst kan milepeler i den historiske utviklingen knyttes til geografiske områder, eller de ulike bydelene. De viktigste historiske linjene går mellom Liersund, Kobbervik, Strømsø og Bybrua.

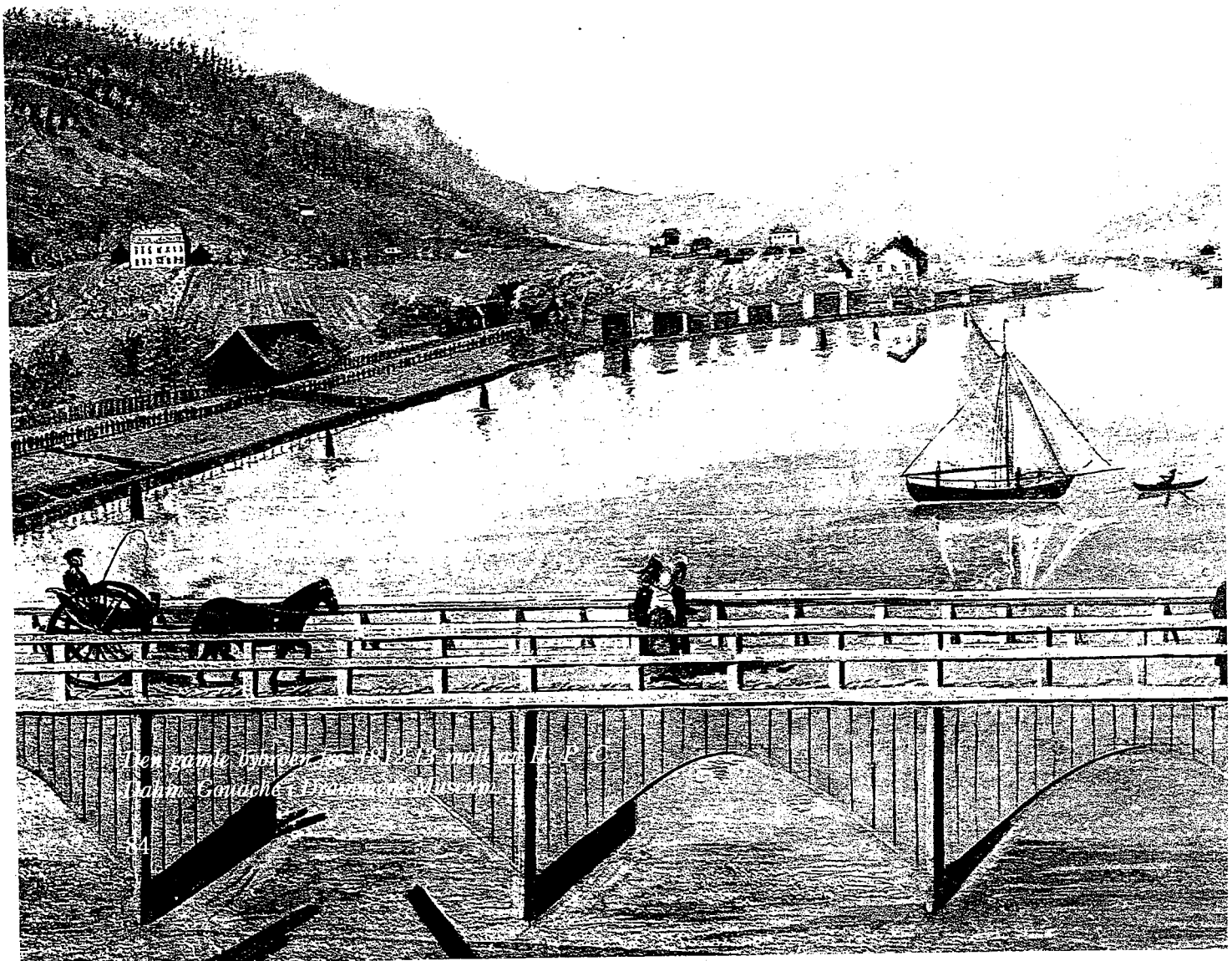
Kobbervik

Kobbervik og Kobberviktangen representerer de første spirene til et bysamfunn, med trelasthandel og utførsel som strekker seg langt bakover i før-reformatorisk tid. Tangen er skipsfartens og sjøfolkernes bydel. Havnebyen har bevart et miljø som forteller om dette.

Strømsø

Det var på Strømsø utviklingen mot bysamfunn for alvor tok fart. Da sandbankene mellom Strøm og Kobbervik tok form av en øy en gang på 1500-tallet ble den lagt til hovedgården i Strømsgodset. De første bosetterne var strandsittere under Strøm. Raskt ble Strømsø tyngdepunktet i utviklingen av ladestedet på Strømsøside av elvemunningen. Bragernes hadde for alvor fått en konkurrent. Mye av dagens gatestruktur har sin rot i den første tida og mange bygninger har en høy alder. Flere har en bygningshistorie som strekker seg ned til 1600-tallet. Få steder er borgerskapets bygningskultur fra 1700- og 1800-tallet så godt representert som langs Tollbodgata.

Utsnitt av H.P.C. Dams maleri av den gamle Bybrua sett mot Liersundet og morenhøyden med Smithestrøm. Vi ser deler av bebyggelsen på Sundhaugen og plankestablene langs elva. Bildet er malt før Strømsgodset kirke ble bygd 1843. (Kopiert etter fotografi i Rundtom Drammen 2/1991).



bybrua og 1800-tallsbyen

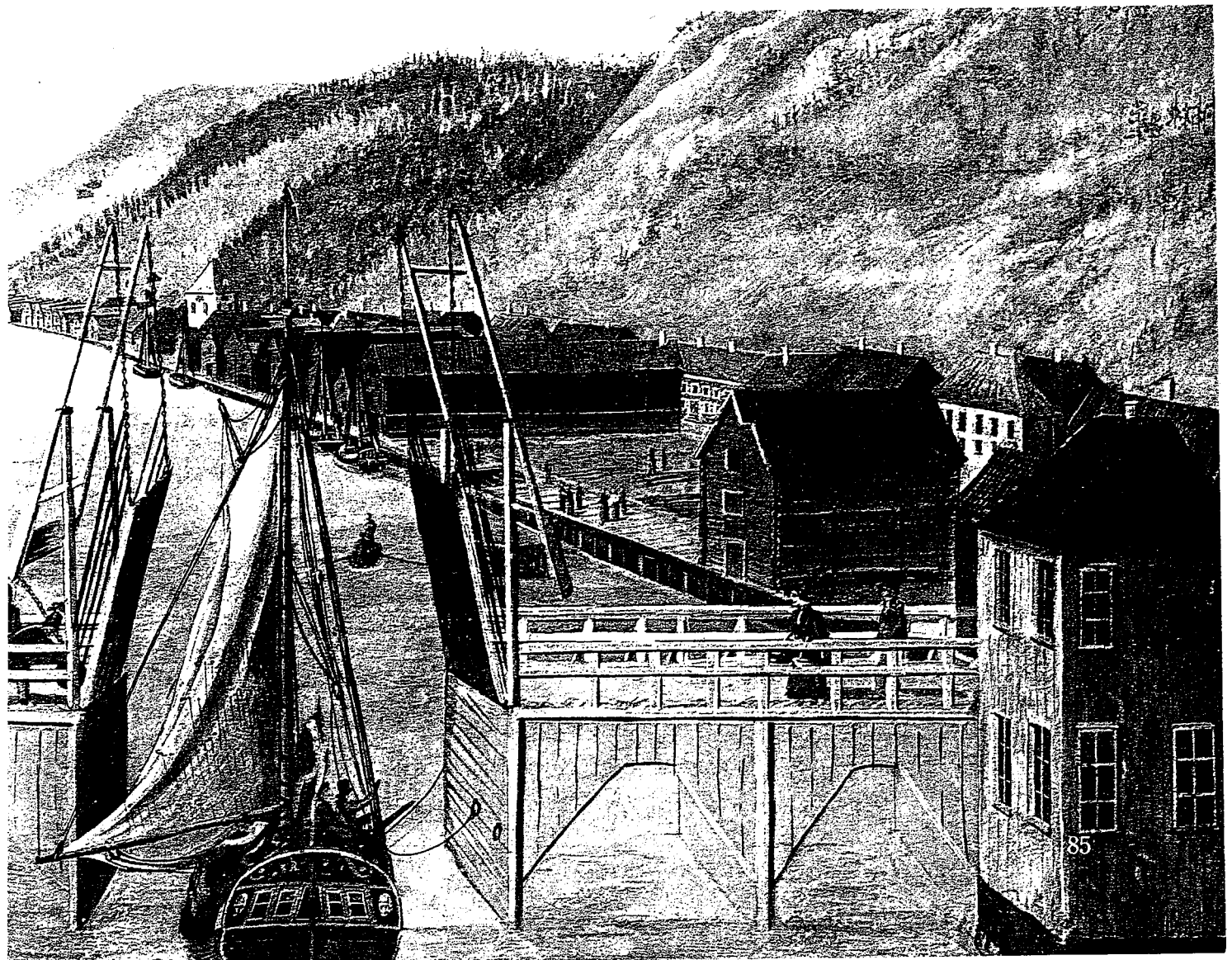
Ladestedet Strømsø vokste fram omtrent midt på "øya", rundt Strømsø kirke, med torget, senere Gyldenløves plass sør for kirka og overfartsstedet Nedre Sund like nord. Sammenslutningen med Bragernes 1811 og bru over elva 1812 førte til forskyvninger i dette tyngdepunktet. Bybrua ble ført i land helt i nordre utkant av Strømsø og bybebyggelsen. I 1840-årene var Strømsø torg etablert her med offentlige, standsmessige bygninger, bl.a. Norges Bank (som er fredet). Strømsø torg, bybrua og tilknytningen til "Byaksen" på Bragernessida representerer 1800-tallsbyen, med sammenslutningen av tvillingbyene som sin viktigste historiske forutsetning.

Liersundet/Sundhaugen

Den lille bydelen *Sundhaugen* eller *Liersundtangen* ble lenge liggende for seg. Bebyggelsen har bakgrunn i Liersundet som det viktigste og eldste sundstedet i Drammen. Fortsatt karakteriserer den lille klyngen med eldre småhus ved foten av morenebakken stedet. Liersund med Sundhaugen er et av de stedene som trekker de historiske linjene svært langt tilbake i tid og er vel så mye knyttet til kommunikasjon som til tettstedsbebyggelse og byutvikling.

Mellom byen og gårdene

Fram til midten av 1800-tallet var de gamle bysamfunnene skilt fra gårdsbebyggelsen rundt og omkranset av jordbruksland med et større innslag av løkker. En kanal markerte lenge skillet mellom Strømsø og "fastlandet". Bygrensen etter sammenslutningen av 1811 fulgte dette vassdraget, men lå ellers tett bak bebyggelsen i Kobbervik og Tangen, og med Liersund som en "øy" for seg. Mellom Liersund og Strømsø lå Grønland med opplags-





Uldrupsvej

Kobbermark

Toldboden

Lilles Gaden

Toldbod Gaden

Aaby Gaden

Brandengen

0

tomter for trelast. Bebyggelsen på gårdene/lyststedene lå utenfor byen. Grensen fra 1870 ble flyttet adskillig nærmere gårdsbebyggelsen, men bare Marienlyst, Frydenhaug og Kobbervik ble lagt inn under byen.

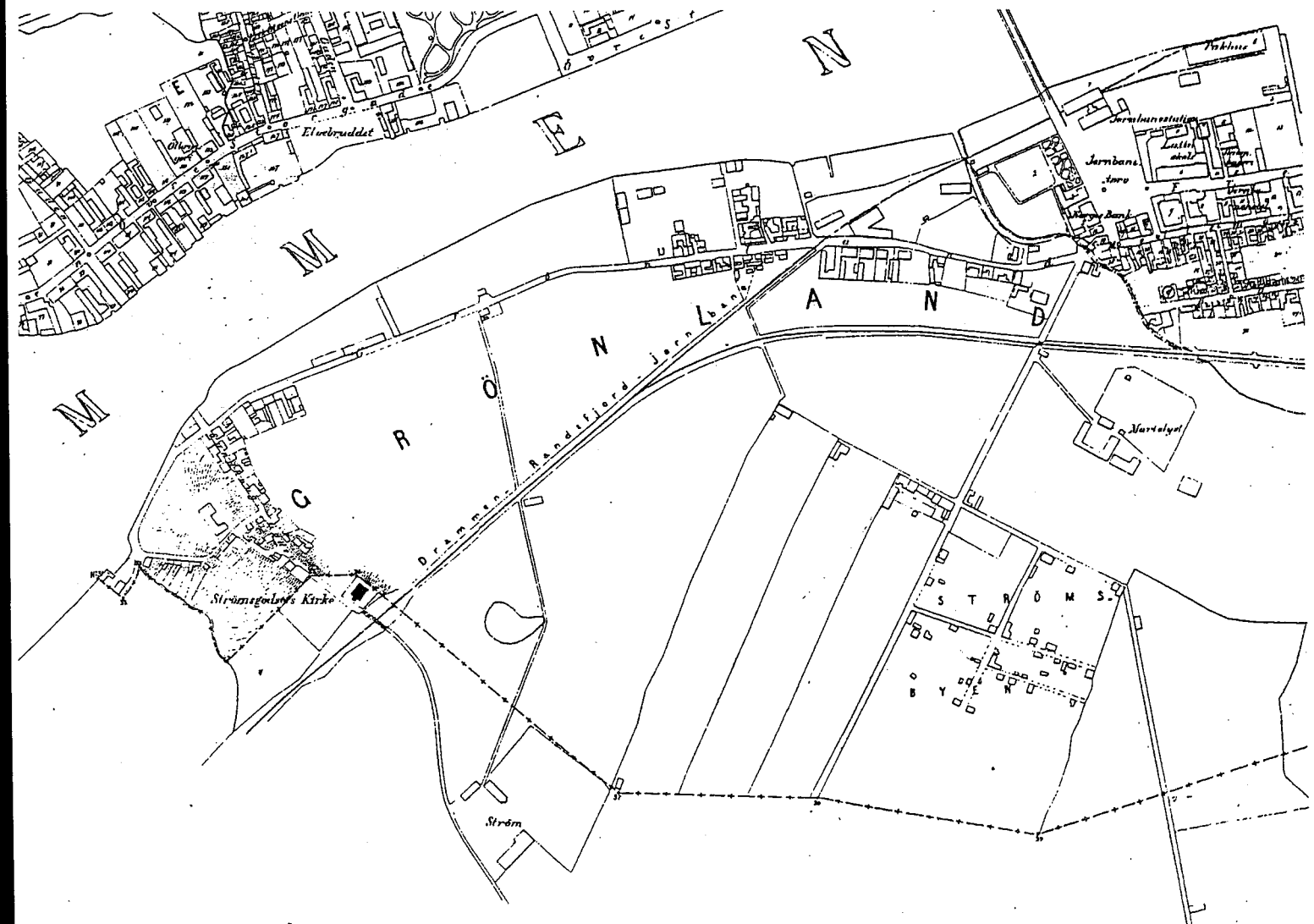
Behovet for husvære til den raskt voksende befolkningen i industrialismens tidsalder er hovedkraften bak denne utbyggingen, men deler av arealet er også preget av industri og kommunikasjon.

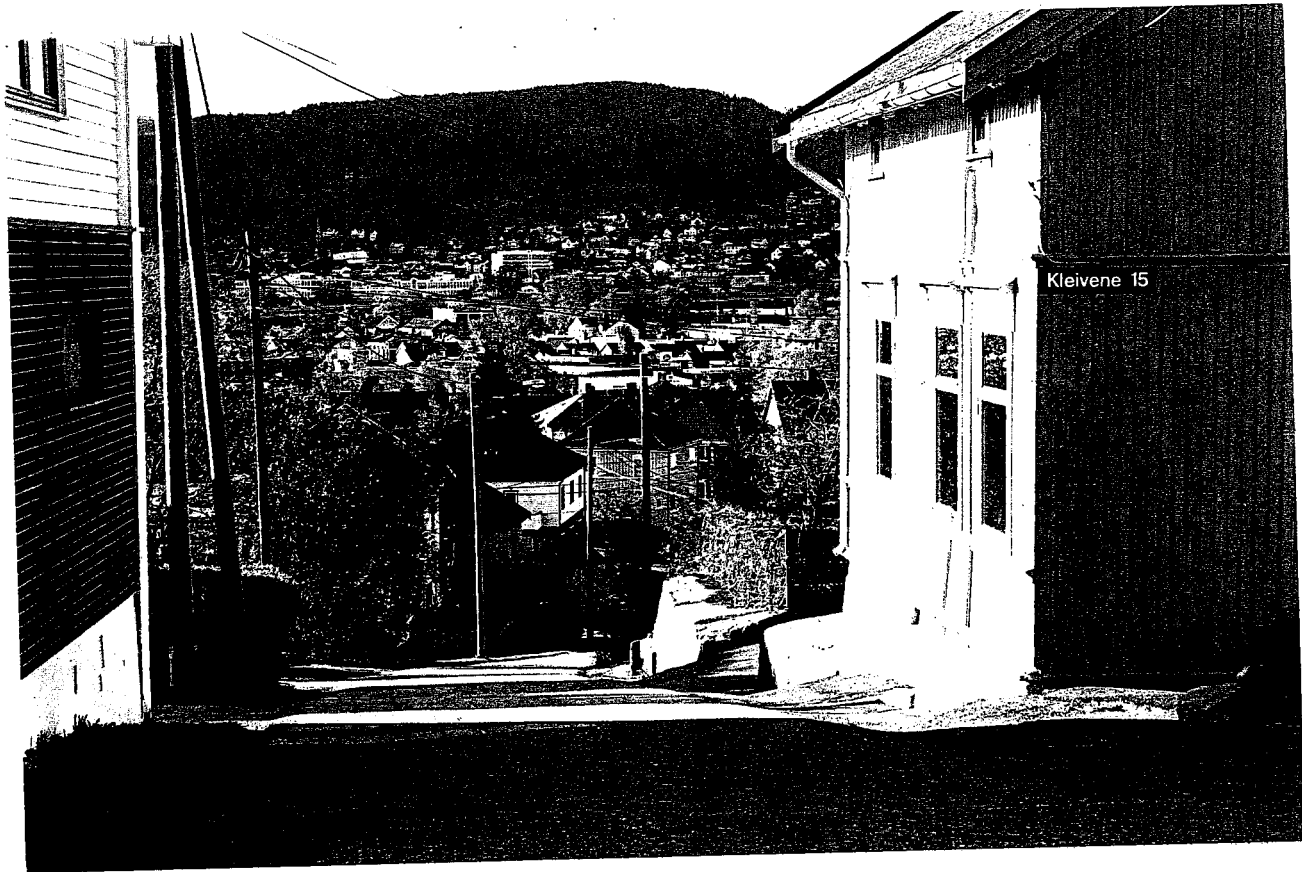
eldre forstadsbebyggelse

To områder var bygd ut med "forstadsbebyggelse" før byutvidelsen 1870, Fjellsbyen i Kleivene mellom Kobbervik og Fjell, og Strømsbyen, noen mindre kvartaler på Sørsida av Konnerudgata. De har svært ulik karakter og særlig Fjellsbyen har preg av småkårsbebyggelse grodd fram over tid langs et gammelt veifar, mens Strømsbyen står for den første egentlige løkke-nedbygging.

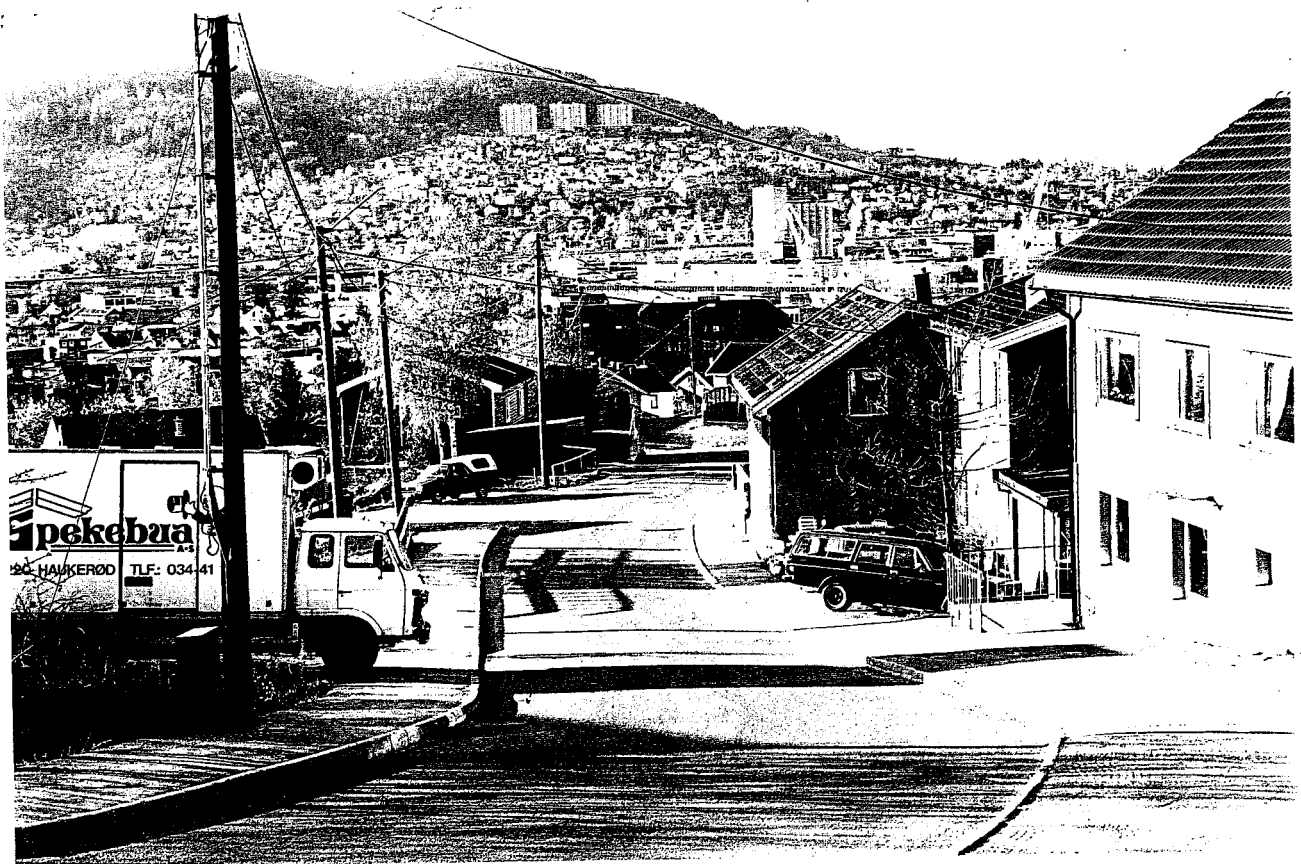
Videre fortetting og utbygging skjer også først i de samme områdene. I perioden 1880 til 1920 kommer Nybyen med bymessige trehuskvartaler nordvest for Strømsbyen inne i Vestfoldbanen's store kurve og bygrensen, samt villabebyggelsen i Strømterrassene utenfor Vestfoldbanen og bygrensen. I samme periode fortettes Fjellsbyen med trehusbebyggelse. Her skjer utbyggingen mer "selvgrodd" enn ved Strøm, i hovedsak langs eksisterende veinett. Langs Vestfoldbanen, like ved Frydenhaug, bygges et mindre felt med trevillaer av samme karakter som i Strømterrassene.

To forminsketete utsnitt av Fr. Julins kart over Drammen tatt opp til byutvidelsen 1870. Liersundbebyggelsen, Strømsbyen og Smithestram under. Fjellsbyen eller "Poverudbyen" mellom Frydenhaug og Kobbervik på motstående side.



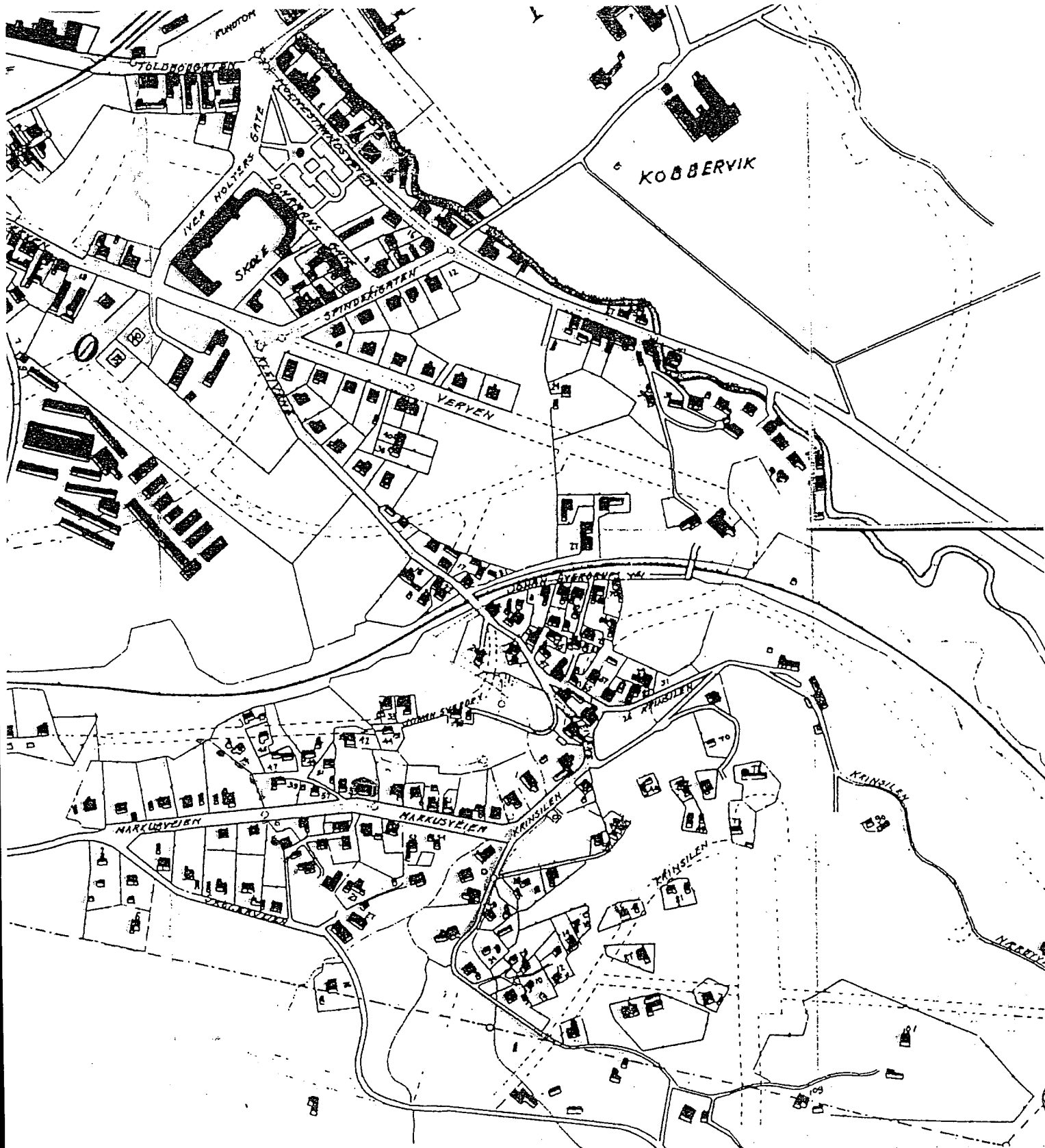


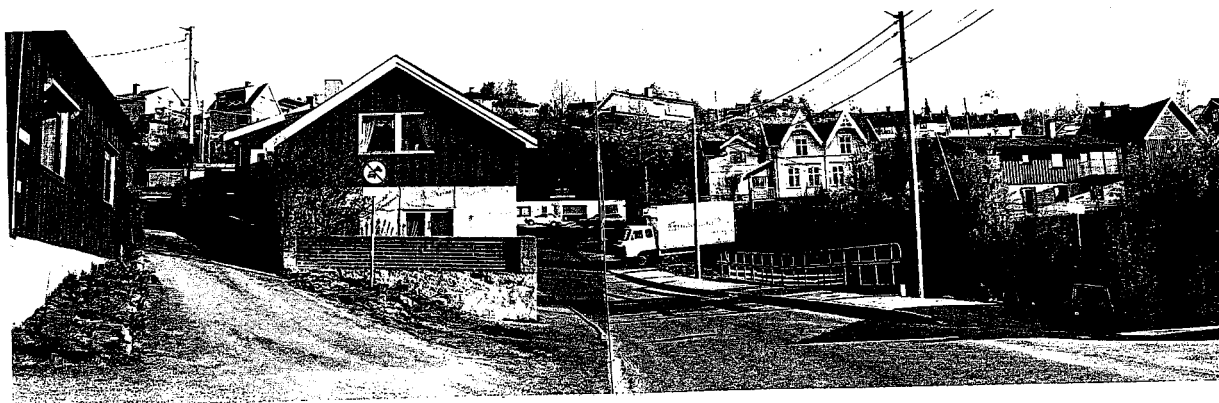
Fra Kleivene i Fjellsbyen. Øverst ses partiet nord for jernbaneundergangen. Bildet under er tatt lenger opp, fra "Torvet" mot jernbaneundergangen.



Området mellom Strømsbyen/Marienlyst og Brandengen lå lenge relativt åpent, men fikk flere større industrietableringer fra sist på 1800-tallet. Ved den første soneplanen av 1920 ble dette området (Bangeløkka) regulert til industri. De store plassene med idrettsanlegg øst for Marienlyst har trolig sin bakgrunn i en travbane som først ble anlagt her. Austad ble sist utbygget og har fortsatt det største grøntarealet intakt. Villaområdet øst for gården er i hovedsak bygd ut fra slutten av 1930-tallet til tidlig etterkrigstid.

Utsnitt av bykart fra 1926 som viser Fjellsbyen og Kobbervik.



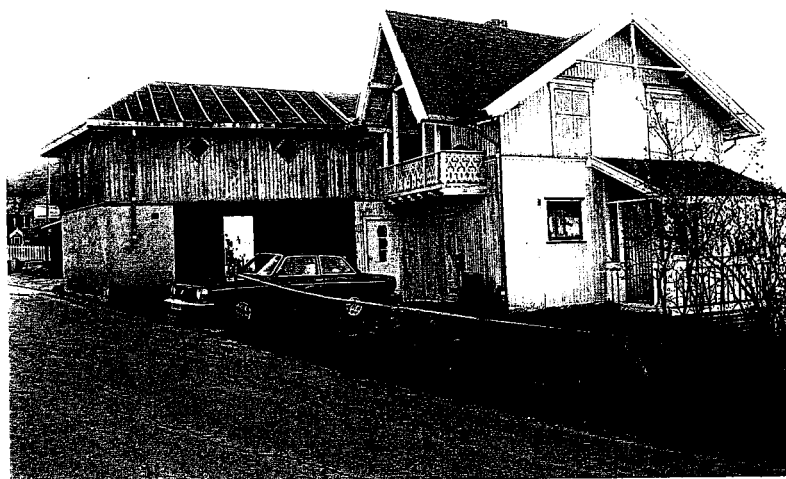


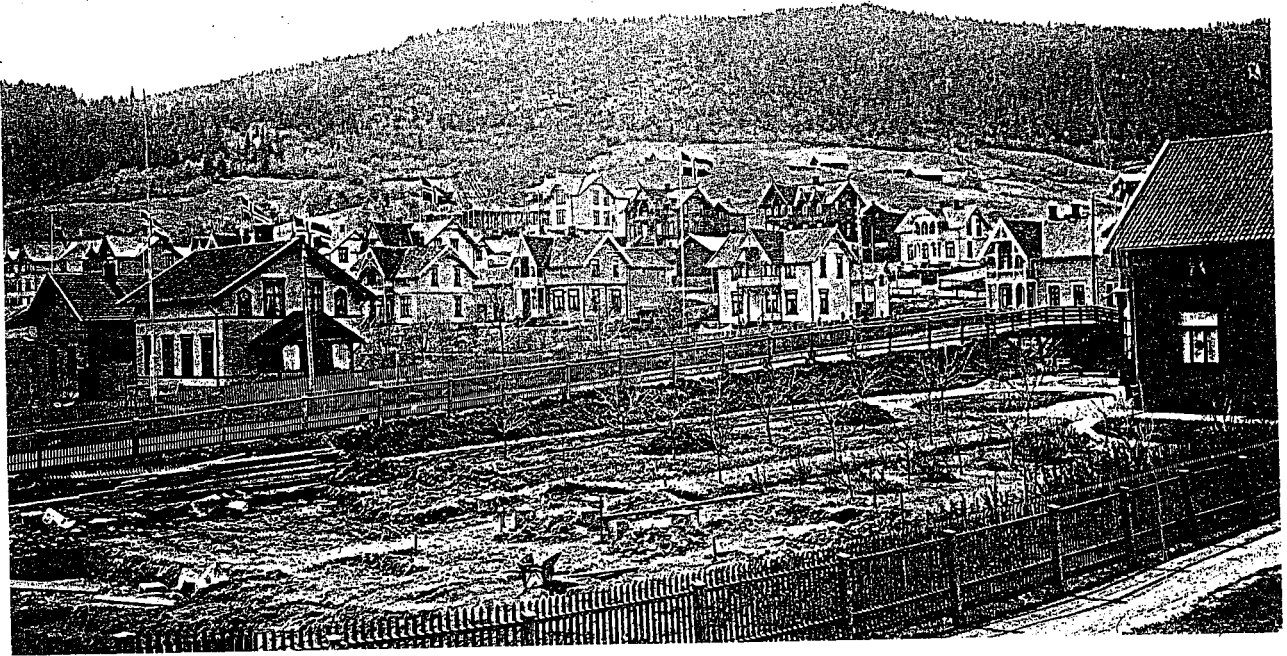
Partier fra Fjellsbyen

Over. Finnerudveien og Kleivene sett sørover mot "Torvet".

Til høyre. Kleivene 72 ved "Torvet".

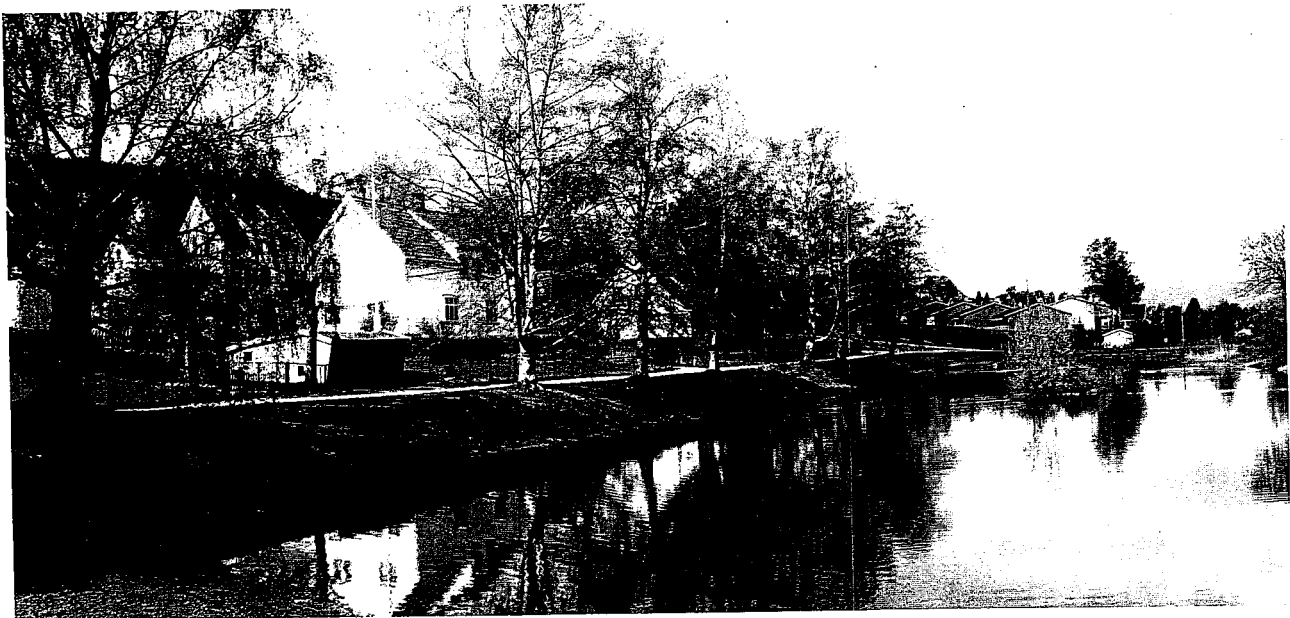
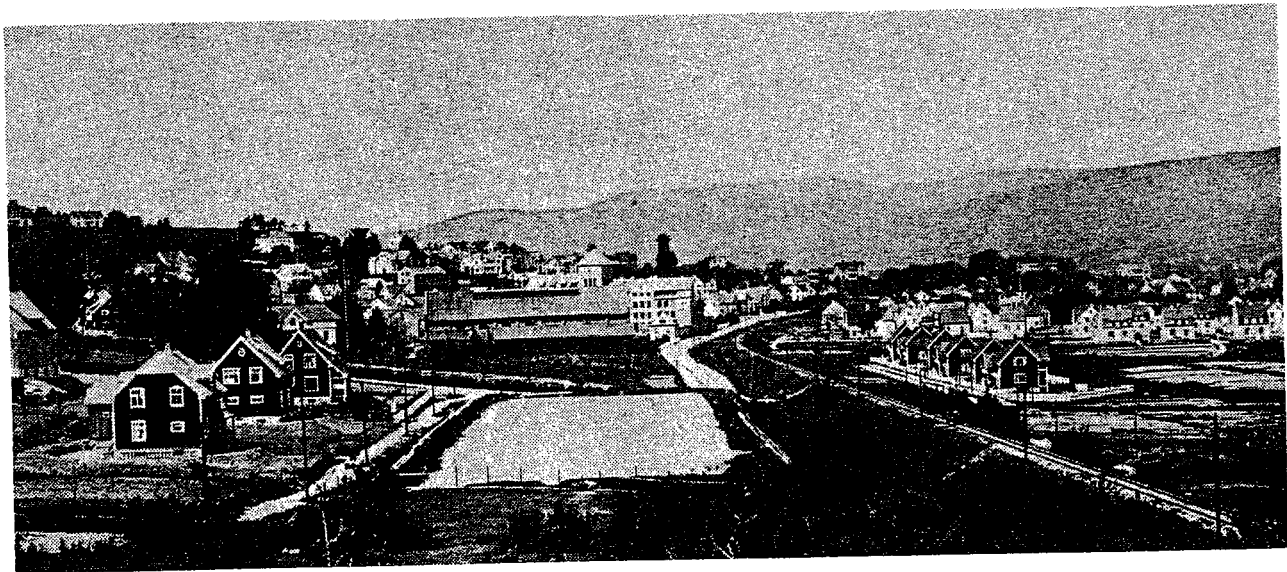
*Under. Leirtakene ved "Teggern"
(Drammens Teglværk 1898-1928) er
nå idretts- og parkområder.
Bebyggelsen rett fram er "Kroken"
i Markusveien.*





Over. Strømterrassene og Konnerudgata sett fra Nybyen. Jernbaneundergangen ses til høyre bak huset. Kopi av fotografi fra rundt århundreskiftet. (Priv. eie.) Under. Fra Amtmann Bredersgate i Nybyen, mot Vestfoldbanen.







Begge sider over: 1. Strøm terrasse fra Konnerudgata og sørøstover.

I midten: Danvik fotografert fra Austadparken omkring 1920. Nedbyggingen av jordbruksarealene har kommet langt. Midt i bildet ligger Styrmodammen med bryggerbygningene like bak. Sosial boligbygging og feltutbygde områder med likeartede hus karakteriserer bebyggelsen. Til venstre jernbanefunksjonærenes hageby, til høyre arbeiderboligene "Trevaren" og lenger bak skimtes Søberg hageby. (Kopiert etter fotografi i Drammens historie b. IV, 1981.)

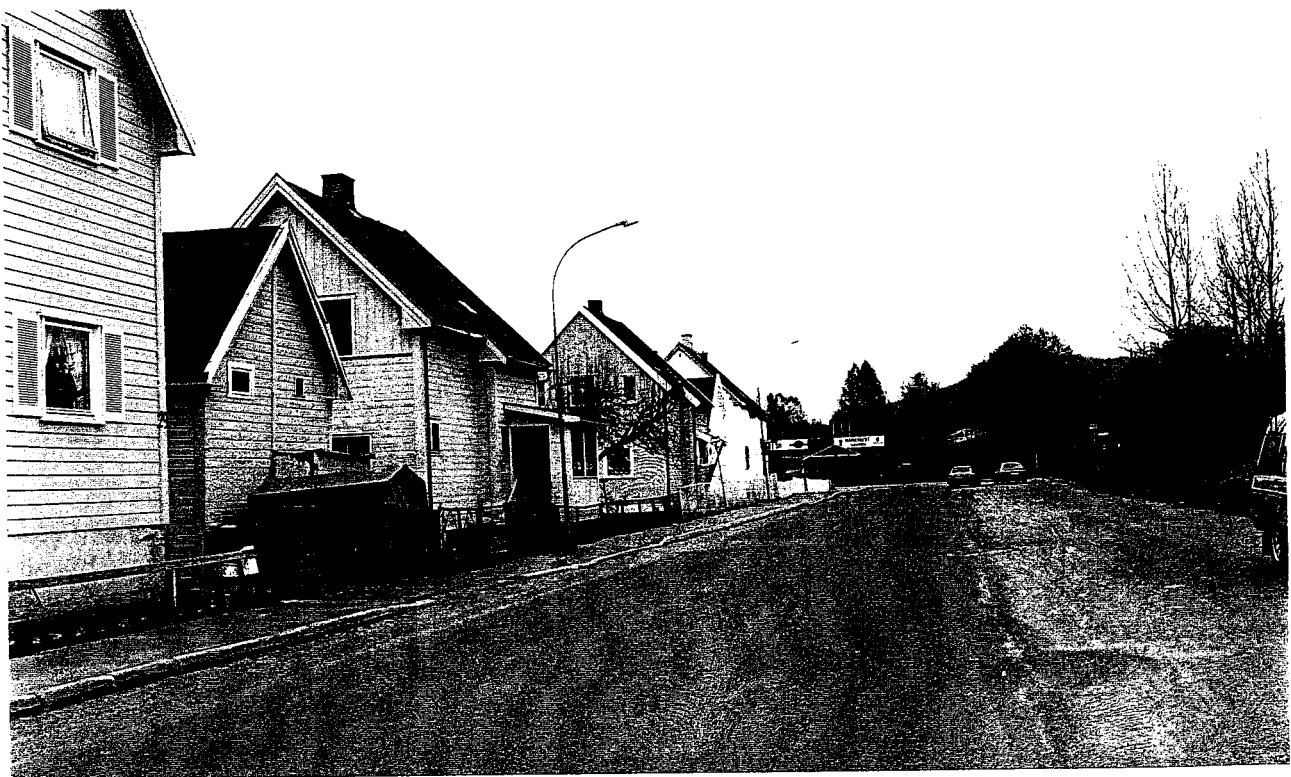
Begge sider under: Parti fra Styrmodammen eller "Andedammen" som den heter i daglig tale. Hagebyhusene til jernbanefunksjonærene til venstre og Vestfoldbanen like til høyre for Damkanten.





Denne side. Over: Sveitservillaene i Johan Sverdrups vei. Hagene vender mot Vestfoldbanen. Under: "Trevaren" i Ordfører Ingebrigtsens gate, tomteskillene deler uthusene på langs, noe som vises i gavlfasadene.

Motstående side. Over: "Terningmoen", Jernbanens Borettslag sine funkishus i Ordfører Ingebrigtsens gate. I midten: Vestfoldbanen over Danvik. Terningmoen og "Trevaren" nederst. Strøm Terrasse og de nye rekkehusene på de gamle bryggeritomtene bak linja. Under: Tomannsboliger i Elstersgate, typisk for 1930-talls "byggmesterfunkis".

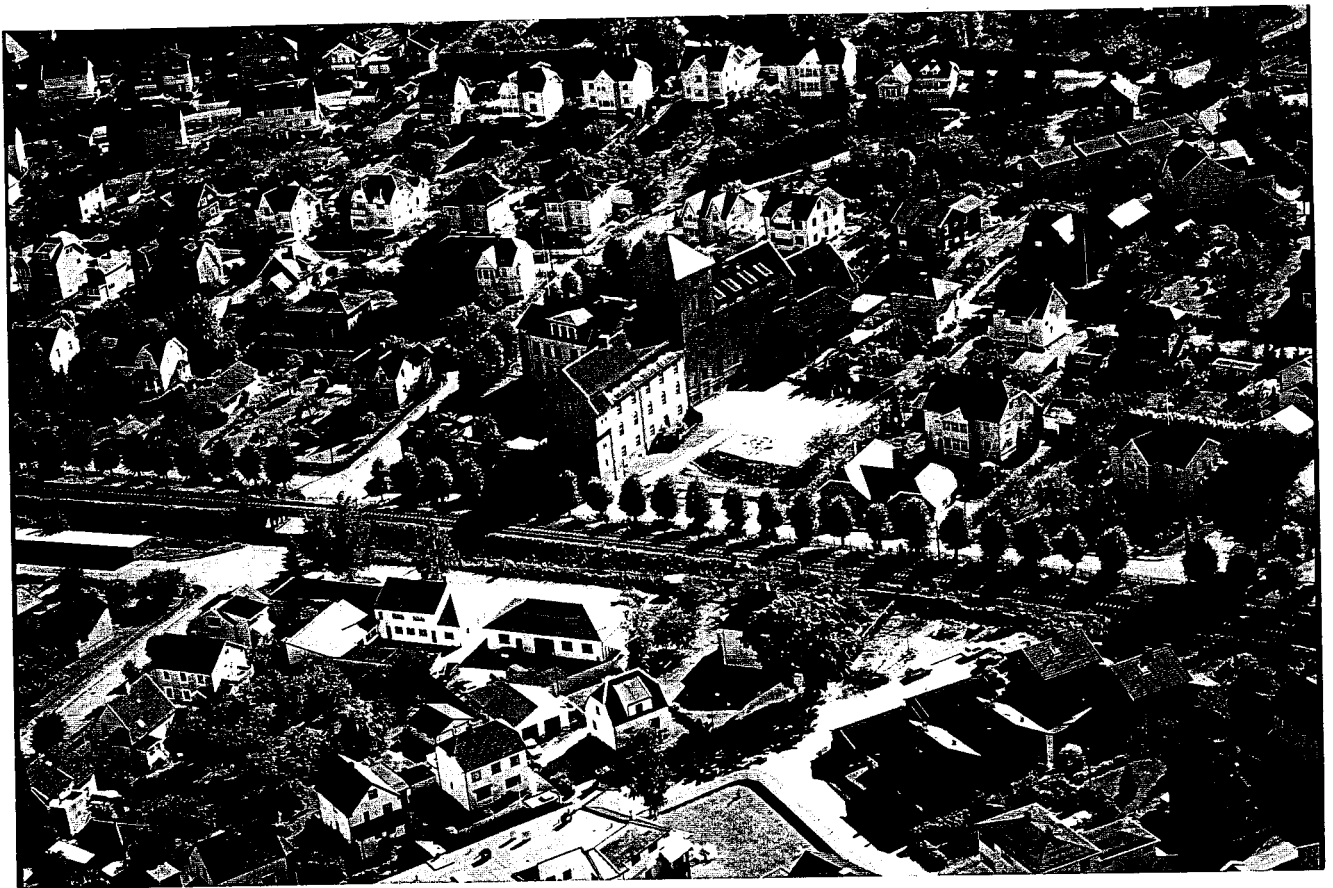




Byplaner

1800-tallets byplanprinsipper med kvartaler i strenge rutenett preger i stor grad bybildet i Drammen. Siden de gamle bystrøkene på Strømsø i større grad er blitt spart for branner, er kvartalsplanene mindre framtreddene her enn på Bragernes. De delene av Strømsø øst for kirken som brant i 1870 ble likevel bygd ut etter rutenettmønsteret i ing. H. Heyerdals byplan. Den eldste delen av Strømsbyen har rutenettsplan, men sterkt varierende kvartalsstørrelser og gatebredde. I 1890-årene ble det utarbeidet reguleringsplan for løkkene på Strømsøside. Området mellom Vestfoldbanen og Tangensporet sørøstover til Austadgata fikk rutenettsplan. Særlig i Nybyen er denne plantypen framtreddene og lett fattbar på grunn av homogen bebyggelse. I 1906 ble byens bygningslov gjort gjeldene for områder utenfor bygrensa på Strøm, Danvik og Gulskogen. I 1912 ble det samme området regulert, en reguleringsplan som brøt med sjakkbrett-planene og tok hensyn til terrenget. I 1917 ble hele Strømsgodset underlagt bygningsloven.

Loven om murtvang i byene av 1904 fremmet generelt villabebyggelse i forstedene, men det er ikke godt å se noen direkte fysiske spor etter denne i de mulige inngrepsområdene. Det er bygd trehus både før og etter 1904, både innenfor og utenfor bygrensen. Sonene i reguleringsplanen av 1920 ser ut til å stadfeste og føre videre eksisterende forhold på Strømsøside.



Flyfoto fra 1993: Danvik skole midt i villabyen Strøm Terrasse. Danvikbakken er en videreføring av en eldre vei. I forgrunnen kommer Peder Søberggate på skrå inn mot Vestfoldbanen. Den følger den gamle gårdsgrensa mellom Danvik og Strøm. Det trekantede kvartalet mellom disse gamle strukturer justerer retningen på hykkvartalene nordafor og sønnafor. Peder Søbergs gate 37 ved jernbanen vises halvt skjult bak et tre. "Andersens Takpapp" er de lave bygningene til venstre. Lindealléen, som følger jernbanen i 1. Strøm terrasse, ble etter eldre fotografier å dømme plantet i mellomkrigstida.

Motstående side: Utsnitt av bykart fra 1926.

Kommunikasjoner

Kommunikasjonene er nå som før svært viktige for tettsteders utvikling og karakter. Lokale veier og gjennomfartsveier dokumenterer sammenhenger på mange plan og er viktige kulturminner. Fortsatt er deler av det eldste veinettet i området sporbart.

Det viktige Liersund er nevnt før. Veiene som forgrener seg herfra mot Kongsberg, Strømsø, Konnerud, Kobbervik og Fjell har lange tradisjoner. Den eldste veien over gårdene i åssiden sørøst for Liersund skal ha fulgt dagens veier over 2. Strøm terrasse, Styrmoes vei, Markusveien og Skogerveien hvor den kom inn på Kleivene over Fjellsbyen. Kart fra 1805 viser en forbindelse fra gårdene i Kobbervikdalen, fra Fjell over Austad til byen Strømsø. Kart fra 1826 markerer Kleivene over Fjellsbyen som viktigste forbindelse ned til Strømsø.

Holmestrandsveien gjennom Kobbervikdalen ble anlagt 1863 og erstattet Kongeveien rundt Tangen som hovedferdselsåre sørover. Trolig avlastet den også veien over Fjell, som knapt vises på kart fra 1890. Utbedringen av Skogerveien kom i 1904. Austadveien fra Austad mot Fjell og andre veier i området er av nyere dato.

gårdenes vannveier

Flere tverrveier som forbandt opplandet og de nærmeste gårdene med fjorden kan gjenfinnes og er videreført i veinettet. Det gjelder Konnerudgata, Danvikbakken/Scheitlies gate, Austadveien/Austadgata, Frydenhaugveien og Kleivene over Fjellsbyen.

Motstående side: Øverst, militærkart fra 1805. Nederst, utsnitt av ltn. Grimseths kart over Drammensområdet i 1826.

Vestfoldbanen gjennom Austadparken. Danvik skole i bakgrunnen.



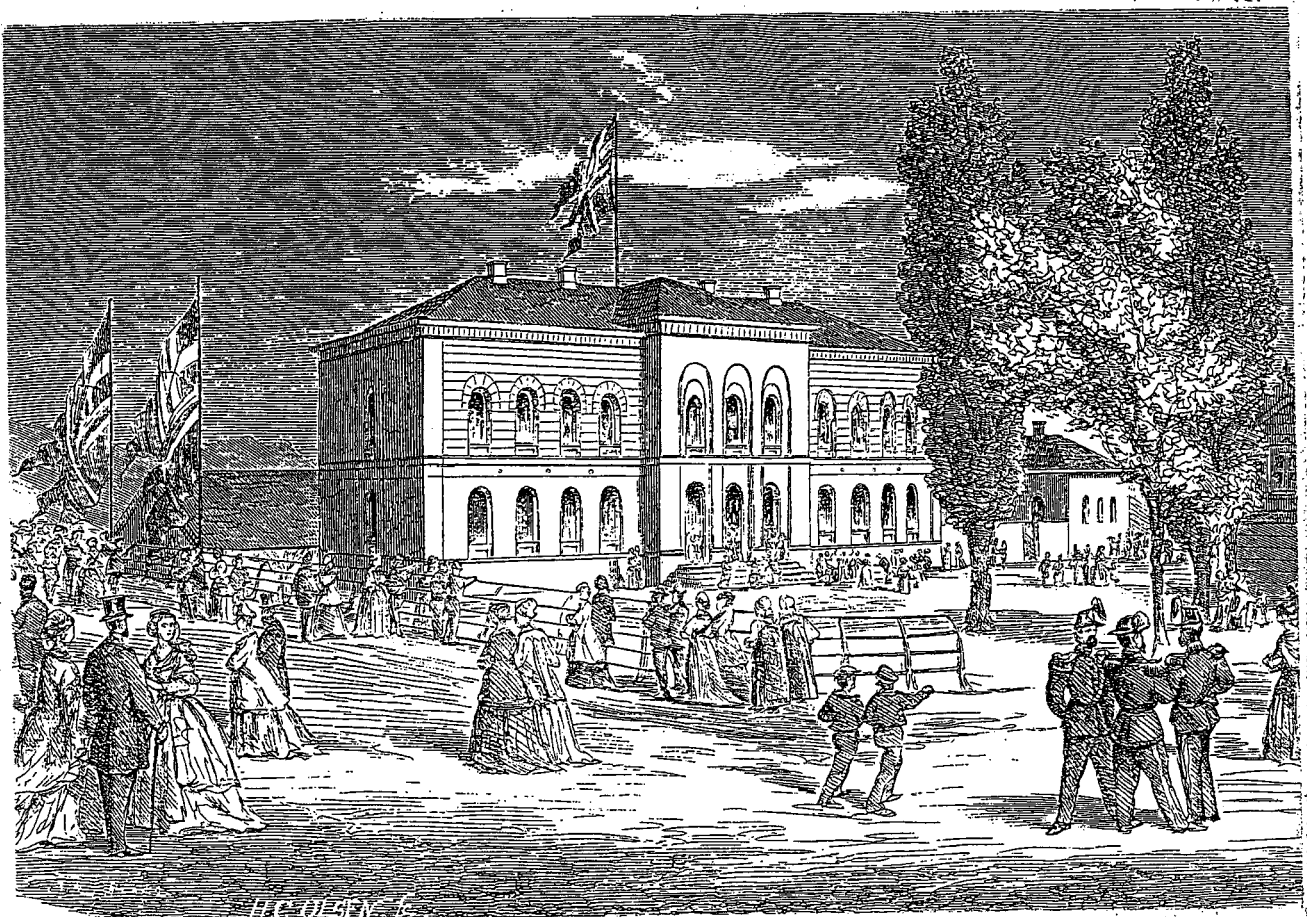
Jernbaneutbyggingen

Jernbaneutbyggingen etter 1868 fikk stor betydning for Strømsøside. Den gjorde Strømsø torg for alvor til et kommunikasjonsknutepunkt. Både industrisporet til Tangen og Vestfoldbanens trasé fikk betydning for videre byutvikling. I Fjellsbyen førte Vestfoldbanen til riving og flytting av enkelthus, men ellers ser den ikke ut til å ha hatt store følger for den eldre bebyggelsen. Ved Austad fikk Vestfoldbanen konsekvenser for en eldre oppkjørsel til gården. Ved Strøm er virkningen av baneanlegget av mer indirekte, strukturell art. Den fulgte i store trekk bygrensen fra 1870 og fungerer her som en markering og skille i bylandskapet mellom områder av ulik karakter. Tangensporet ble på 1950-tallet til Bjørnstjerne Bjørnsons gate - bydelens hovedgjennomfartsveg.

Etterkrigstida

Etterkrigstidas og bilalderens gjennomfartsveier har flere steder fått store konsekvenser for eldre bystruktur på Strømsøside. Dette gjelder særlig ved Strømsø torg hvor forbindelsen mellom Bybrua og Bjørnstjerne Bjørnsonsgate ble omarbeidet tidlig på 1950-tallet og brøt opp den ene vegg i torget. Mange eldre hus ble revet. Holmenbrua og føringen av E18 over Gyldenløves plass fikk likeledes store konsekvenser for dette eldste tyngdepunktet i byen. Enda større inngrep representerte Motorveibrua fra 1974. Den fikk direkte virkninger for eldre bebyggelse på Strømsø og for hageanlegget på Frydenhaug - i tillegg til konsekvensene for de mer overordnede sammenhengene i bylandskapet, for opplevelsen av Drammens kontakt med sjøen m.m. Dagens planer for ny Rv. 11, (Konnerudføringa) vil berøre Smithestrøm og kulturhistoriske interesser knyttet til morenen og Liersund, mens nytt tunnelpåhogg for E18 under Frydenhaug igjen vil få konsekvenser for lystgårdens hage og dermed anlegges kontakt med byen.

Stasjonsbygningen på Strømsø, slik den var ved Randsfjordbanens åpning. Tresnitt i Norsk Folkeblad 1869. (Kopi etter Drammens historie, b. IV, 1981)



Oppsummering og vurdering

Bydelen Strømsø framstår i dag som et komplekst bysamfunn hvor mange lag fra området utvikling ennå kan leses i byens fysiske utforming. Tross store inngrep fra moderne kommunikasjoner i de senere 10-år, er de historiske sammenhengene lett fattbare - dels fordi områder har blitt spart for de store brannene på 1800-tallet, dels fordi epoker i byens utvikling er knyttet til ulike steder og dels på grunn av de topografiske forhold. Viktige deler av det gamle bysamfunnet er bevart både i enkelthus og gatestruktur. Likeså flere viktige forbindelseslinjer mellom byen og omlandet.

Lystgårdene ligger fortsatt som perler på en snor på høydene rundt byen. Anleggenes utforming gir oss rammene rundt plankeadelens livsførsel og forteller om nære sammenhenger til byen. De markerer samtidig de opprinnelige gårdene ved Drammenselvas utløp, fra før byens tid.

Jernbaneutbyggingen i siste halvdel av 1800-tallet la seg utenom de gamle sentrene og fikk liten innvirkning på disse. Jernbanen har i vekslende grad virket strukturerende på den videre utviklingen av områder. Ved Strømsø torg forsterket jernbanestasjonen utviklingen av torget som et nytt tyngdepunkt. Vestfoldbanen fra 1881 fulgte i stor grad bygrensen fra 1870 og fikk først og fremst konsekvenser for forstadsbebyggelsen. Særlig ved Smithestrøm, men også ved Strøm terrasse har dette gitt kontraster i bylandskapet av stor verdi.

Utbyggingen av løkkene, jordbruksarealene mellom byen og gårdsanleggene, har skjedd i ulik takt fra midten av 1800-tallet til våre dager. Dette har gitt tidskoloritt og særpreg til områder og kvartaler. Samlet gir dette en variasjon og tidsdybde til bylandskapet av stor verdi.

Grensestein fra byutvidelsen i 1870.



Virkning og konfliktvurdering

De to aktuelle alternativene som skal vurderes her er utvidelse av eksisterende bane til dobbeltspor kontra tunnel med åpen situasjon hva lokalisering av tunnelpåhogg angår.

STREKNINGEN STASJONSOMRÅDET - KONNERUDGATA. SMITHESTRØM

Den eksisterende banen ligger i moderat skjæring gjennom en krapp kurve ut fra stasjonen. Den ligger i flatt lende og tangerer såvidt foten av Strømorenen.

Ny Rv 11 (Konnerudnedføringen) er foreslått mellom Smithestrøm og Vestfoldbanen, med tilknytning fra lokale veier ved rundkjøring mellom Smithestrømveien og Skogliveien. Dette vil i stor grad påvirke kulturminneinnholdet i området. Da dette fremdeles er på planstadiet er likevel vurderingene av de kulturminneverdier som jernbaneinngrepet vil berøre sett isolert om ikke annet er nevnt.

lokalteter:

0602-01-01 Sundhaugen/Liersund, 0602-01-02 Smithestrøm,
0602-02-03 Lassestrøm, 0602-01-04 Nybyen

nære objekter:

Sporvekslingshus, Gangbrua "Kamelen", grensestein fra 1870.

fredning og kommunal bevaringsplan

Hovedbygningen på Smithestrøm er vedtaksfredet. Hageanlegget anses som fredningsverdig i dokumenter fra Riksantikvaren. Nybyen er foreslått regulert til bevaringsverdig i sentrumsplanenes kulturminneutredning 1993.

beskrivelse

Jernbanen går her gjennom et område med store kulturverninteresser knyttet til strukturer, lokaliteter og objekter. Nærheten til det gamle Liersund med allfarvei og gammel bebyggelse, Smithestrøm anlegget, Strømsgodset kirke, samt annen verdifull bebyggelse ved sundstedet og på morenens rygg gjør området spesielt følsomt for inngrep.

Jernbanen har her virket strukturerende på bybebyggelsen og avgrensar de tette trehuskvartalene i Nybyen mot moreneryggen, Smithestrøms hageanlegg og de åpne arealene med parsellhagene og villaene mot sør. Gangbrua Kamelen er forbindelsen mellom områdene. Kontrasten mellom de forskjellige lokalitetene i området er i seg selv et verdifullt element med stor historisk dybde. Konnerudgata, en innfartsvei med lange tradisjoner og viktig for bystrukturen, krysses ved veibru over en relativ dyp skjæring. Baneanleggene overskar Smithestrøms vei til Grønland og elvebredden, men veien er intakt på vestsida og brukes mot Smithestrøm og jernbanegartneriet.

Utvidelse til dobbeltspor mot vest (kurvens ytterside)

mulig direkte berørt:

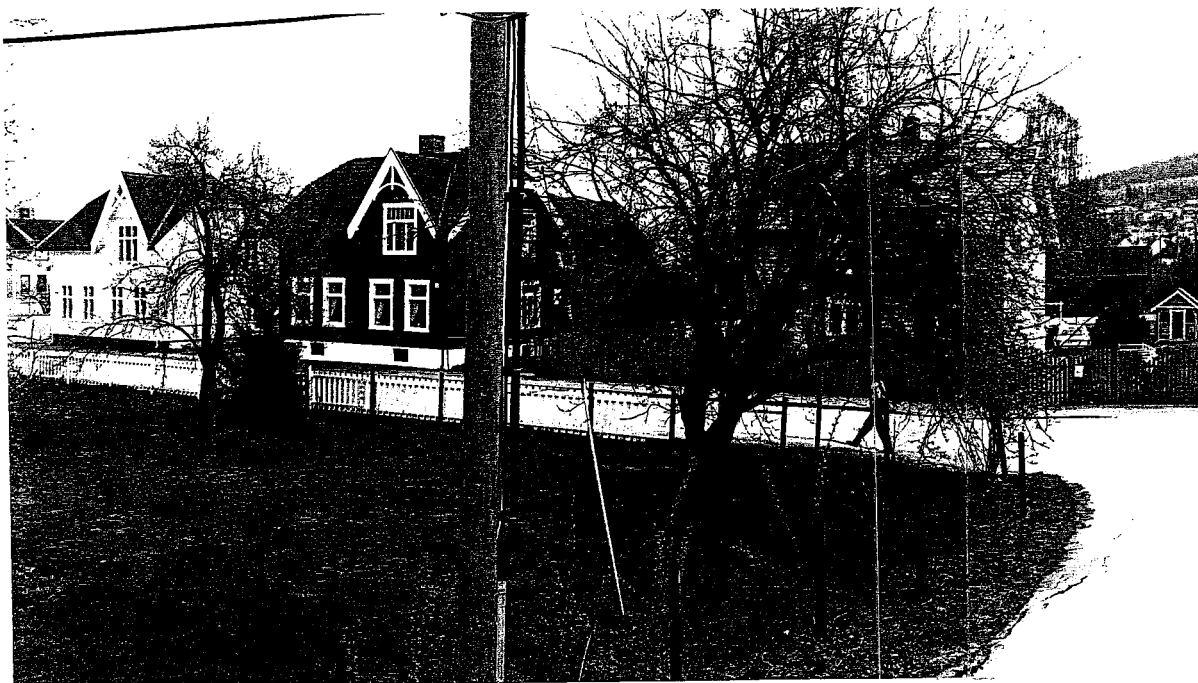
Det er først og fremst kulturminner knyttet til jernbanen som kan bli direkte berørt. Et toetasjes *sporvekslingshus* i sveitserstil står ved linjas nordvestre side like etter avgreningen. Det er ikke med i utvalget i NSB's verneplan, men representerer en nå sjelden bygningskategori. Et kulturminne som kanskje har større verdi i lokal sammenheng er "Kamelen", den bratte gangbrua som fører fra Nybyen over linja. Den skal være bygd for å lette arbeidsveien for de mange arbeiderne ved jernbaneverkstedene nord for Sundhaugen som bodde i Nybyen.



Over: Sporvekslingshuset ved Smithestram representerer en i dag sjelden bygningskategori.

Under: Nybyen ved det foreslåtte bevaringsområdet og "Kamelen". Parsellhagene og deler av hagen på Smithestram til høyre. Lassebakken skimtes så vidt øverst til venstre.







Over begge sider: Vestfoldbanen fra "Kamelen" og sørover. Amtmann Bredes gate med deler av sveitserstilsbebyggelsen i bevaringsområdet av Nybyen til venstre. Nyere boligbebyggelse til høyre.

I midten: Konnerudgata fra jernbanekrysningen mot Lassestrøm. Med gangveier og nye og gamle traséer av "Konnerudgata" blir det mange veier som møtes her i dag.

Under: Konnerudgata 48 ligger like ved Jernbaneundergangen. Den lange sidefløyen for uthusfunksjoner i to etasjer er typisk for bebyggelsen i Nybyen.

mulig indirekte virkning:

En utvidelse i retning Smithestrøm ligger så langt unna verdiene her at det fysiske inngrepet ikke får konsekvenser for miljøet. Utvidelse til dobbeltspor vil ikke få særlige konsekvenser for strukturelle kulturminneverdier, så framt den ikke fører til store endringer over Konnerudgata.

Utvidelse til dobbeltspor mot øst (innerkurven)

mulig direkte berørt:

Samme forhold som nevnt over mht. "Kamelen".

mulige indirekte virkninger:

En utvidelse i retning Nybyen vil redusere boverdien og dermed på sikt kunne virke negativt på prognosene for det foreslåtte bevaringsområdet.

Samlet

En utvidelse mot øst, i retning Nybyen ser, på grunn av nærhet, ut til å få de mest negative konsekvensene for kulturverninteressene.

Tiltak

De lett fattbare, visuelle kontrastene i området, mellom Nybyen "bak" jernbanen og bebyggelsen på moreneryggen med Smithestrøm og kirken som tyngdepunkter, er i seg selv verdifulle mht. landskapets historiske innhold. En eventuell støyskjerm vil redusere opplevelsen av disse sammenhengene, men kan tenkes fremmet særlig av hensyn til brukerne av bevaringsområdet Nybyen. En senkning av banen som allerede ligger lavt vil redusere behovet for støyskjerm og bedre muligheten for å opprettholde de visuelle sammenhengene. Det vil bli viktig at jernbaneplaner og veiplaner samordnes for en best mulig løsning med hensyn til de kulturhistoriske sammenhengene i landskapet.

Tunnelpåhogg

Tunnelpåhogg nær Smithestrøms bebyggelse eller hageanlegg vil komme i stor konflikt med kulturverninteressene. Også en berøring av parsellhagene på sletta og restene av hageanlegget nedenfor den bevarte terrassehagen vil få negative konsekvenser for helheten i området. Selv om den planlagte Rv 11 vil redusere deler av de historiske sammenhengene i området, vil jernbanetunnel med eventuell bru over Rv 11 forsterke de negative virkningene av veien.

Tunnelpåhogg sørvest for "Kamelen", i bakken under prof. Smiths allé, vil isolert sett neppe få store negative konsekvenser for kulturminneverdier. Men en slik tunnel vil ha retning mot det gamle tunområdet på Øvre Strøm, eller Lassestrøm, hvor hovedsetet for den gamle adelsgården i Strømsgodset lå. Her går også Lassebakken, en bevart, eldre videreføring av Konnerudgata. Dette er viktige elementer i kulturminnestrukturen i området. Om det blir konflikt i forhold til tunnel avhenger av grunnforholdene og inngrepsområdet størrelse, som vi ikke kjenner på nåværende stadium.

STREKNINGEN, 1. STRØM TERRASSE, KONNERUDGATA - SCHWARTZ GATE

Den eksisterende banen ligger dypt i terrenget ved Konnerudgata og fortsetter i skjæring fram til Bekkegata/Peder Søbergsgate. Deretter går den på høy fylling fram til Schwartz gate. Jernbanen følger grovt sett foten av åsen i en svært slak kurve.

lokalteter:

0602-01-05 Strømsbyen, 0602-01-06 Strøm terrasse, 0602-01-07 lindetre-rekka i 1. Strøm Terrasse, 0602-01-08 Danvik Skole, 0602-01-09 Peder Søbergsgate 37 og "Andersens Takpapp", 0602-01-10 boligfeltet "Terningmoen", 0602-01-11 boligrekka "Trevaren"

nære objekter:

Undergangene ved Danvik skole og Schwartz gate. Lindetrærne i Strøm terrasse.

bevaringsområde

Enkelteiendommen Peder Søbergs gate 37 er foreslått regulert til bevaringsområde i sentrumsplanen 1993.

beskrivelse

Vestfoldbanen går her gjennom områder som med noen få unntak er bygd ut fra århundreskiftet til slutten av mellomkrigstida. Banen er i seg selv et sterkt strukturerende element. Den følger bygrensa fra 1870, og markerer dette skillet med ulik strøkskarakter på hver side.

Bebyggelsen på Sørsida her en klar orientering mot jernbanen, en naturlig følge av at 1. Strøm terrasse følger linja. Lindealléen understreker dette forholdet. For bebyggelsen "innenfor byen" - på nordsida - varierer forholdet til jernbanen mer. Fra tydelig "baksida" karakter i Strømsbyen til orientering med frontsiden mot jernbanen i Ordfører Ingebrigtsensgt..

Boligområdene langs linja i området hører ikke bare til ulike utbyggingsepoker, men har også tilknytting til ulike sosiale prinsipper for boligreisningen. Den klare strukturen gjør dette lett fattbart og styrker det kulturhistoriske innholdet i bylandskapet.

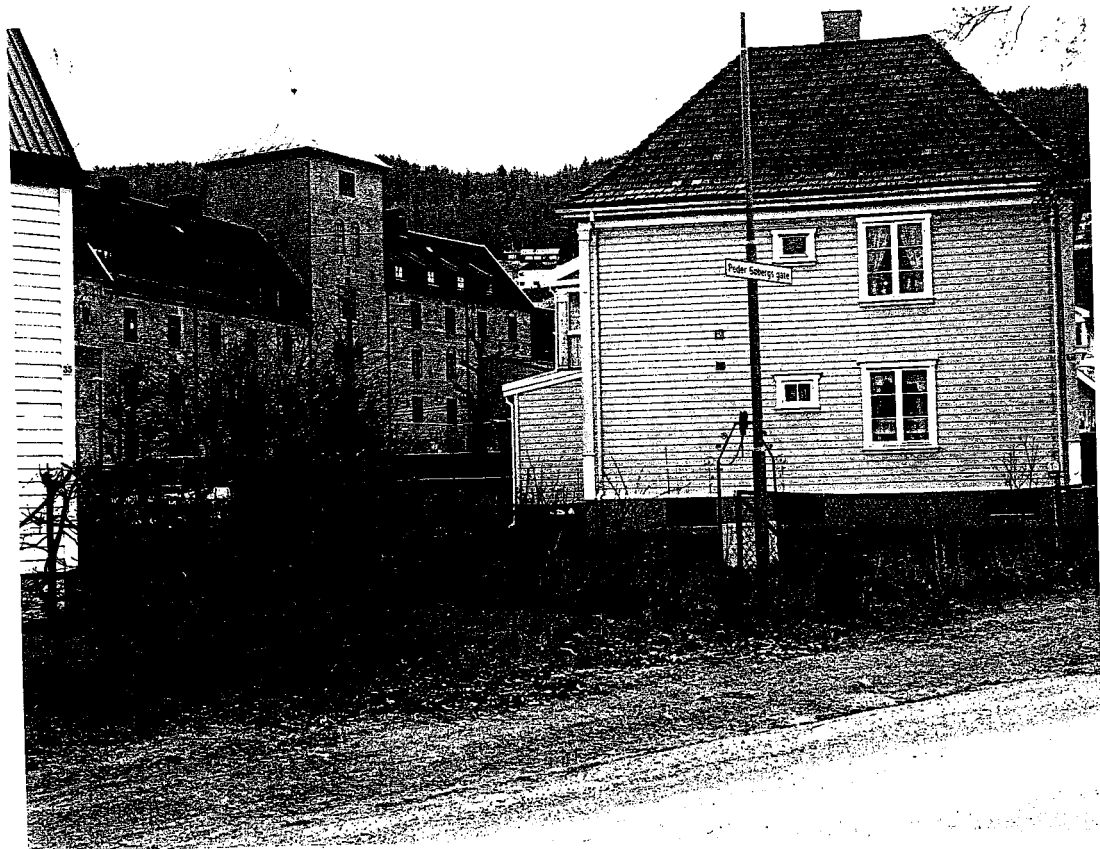
Elementene er planlagt villabebyggelse i Strøm terrasse, selvgrodd eldre forstadbebyggelse i Strømsbyen, kommunal sosial boligbebyggelse i Søbergs hageby ("Negerlandsbyen"), bedriftsbygde arbeiderboliger i "Trevaren" og etterkrigstidas borettslag i "Terningsmoen". På Søndre Danvik er det et felt med kjedete rekkehus typisk for 1980-tallet. Danvik skole har stor kulturhistorisk verdi og er et viktig monument i bybildet.



Scheitlies gate mot jernbanebrua ved Danvik skole

Den samme jernbanebrua sett ved Danvik Skole. Skolens eldste fløy fra 1907 til venstre. Det store tilbygget fra 1921 til høyre.





Fra Peder Søberg's gate 37 mot Vestfoldbanen og villaene i Strøm terrasse. Dagens bane begynner her å stige i terrenget. Danvik skole til venstre. Peder Søberg's gt. 37 er foreslått bevart i kommunal bevaringsplan (1993) som eksempel på en typisk og gjennomført nyklassisistisk villa fra 1910-tallet.

Den viktigste eldre vei som krysses (foruten Konnerudgata) er løpet Danvikbakken/Scheitlies gate ved Danvik skole, som markerer en gammel forbindelse fra Nordre Danvik mot sjøen og Strømsø. Samtidig skaper åpenheten ved undergangen verdifull, visuell kontakt mellom bydelene på hver side av linja. Bortsett fra denne undergangen er det i dag få visuelle og strukturelle sammenhenger mellom områdene på hver side av linja - i alle fall i et lokalt perspektiv.

Utvidelse til dobbeltspor mot Sør

mulig direkte berørt:

Funkis-undergangen ved Danvik Skole og ved Schwartz gate skriver seg fra overgangen til normalspor etter siste krig. De er av samme type med søylebårne fotgjengerganger på sidene. De er viktige elementer i forholdet mellom jernbanen og bydelen og har jernbanehistorisk verdi. Særlig undergangen ved Danvik skole inngår i et fin arkitektonisk samspill med skolebygningen og bebyggelsen til Scheitlies gate. Lindetrærne i 1. Strøm terrasse følger foten av jernbanefyllingen og står utsatt til. Den vil bli direkte berørt ved en utvidelse mot sør, mot Strøm terrasse. Den har stor verdi for kulturminnestrukturen og er et viktig identitetsskapende element.

mulig indirekte virkning:

En utvidelse mot 1. Strøm terrasse vil også kunne få indirekte konsekvenser for et tidstypisk, homogent og godt bevart villamiljø fra århundreskiftet. Eiendommene i 1. Strøm terrasse har hage, front og oppkjørsel til denne veien. En utvidelse med flytting av vei, event. flytting av innkjørsler, innsnevring av hager osv. her vil få negative konsekvenser for strukturen i dette villaområdet. Danvik skole ligger innskutt i

Tiltak Den eksisterende undergangen går på høy fylling i Ordfører Ingebrigtsens gate, i skjæring mot Strømsbyen. Trolig vil en mindre støyskjerm forbi Strømsbyen kun få begrensede skadevirkninger på de visuelle sammenhengene i miljøet. Selv om dagens jernbane allerede lager en barriere langs Ordfører Ingebrigtsens gate er denne av mer lokal betydning. En skjerm her vil trolig få langt, større virkning på avstand, og slå negativt ut på opplevelsen av sammenhenger mellom områder. Særlig kan Danvik skoles monumentale virkning i bybildet bli skadelidende. De eksisterende undergangene bør søkes bevart.

Tunnelpåhogg En avgrensning fra dagens trasé mot et tunnelpåhogg vil forventes å berøre relativt store arealer. Grunnforholdene er så langt ukjente og vil også påvirke størrelsene av inngrepet. Danvik skole er det kulturminnet som har størst verdi som enkeltobjekt, både som del av lokalmiljøet og som monument i en større sammenheng. Tunnelpåhogg som rammer Danvik skole vil derfor føre til betydelig konflikt. Tunnelpåhogg i Strøm terrasse vil skape hull i et enhetlig, villaområde fra århundreskiftet av stor verdi for kulturminnestrukturen i området. Det vil føre til konflikt med kulturverninteresser, men størrelsen av inngrepet vil virke inn på konfliktgraden.

STREKNINGEN SCHWARTZ GATE - COLLETTS GATE. AUSTAD

Banen ligger på fylling forbi Styrmoes dam, men går så over i skjæring under åsen i Austadparken, og bak de nordligste husene i Elsters gate. Fram mot Colletts gate ligger den igjen på fylling. Banen går i svak bue under Austad.

lokalteter: 0602-01-12-Austad, 0602-01-13 Austadgata, 0602-01-14 Styrmodammen med hageby, 0602-01-15 bolighus Elsters gate

nære objekter: Elementer i gammel oppkjørsel til Austad. Gangbru Austad, Undergangen i Colletts gate/Møllebekkveien

fredet Austad gård er fredet og hagen ansett som fredningsverdig. Austadalléen og mange trær i parken er fredet etter naturfredningsloven.

beskrivelse Vestfoldbanen kan ikke sees å ha vært et viktig element i kulturminnestrukturen i området. Banen går her store deler av strekningen i parkomgivelser. Den berører ytterområder av Austadparken, og kommer dermed inn i nærområdet til en av de mest markante lystgårdene i Drammen. Hovedbygningen i empire fikk sin utforming av Peder von Cappelen mellom 1808-13 og hovedtrekkene ved landskapsparken regnes for å være fra samme tid. Austad var Skoger kommunes kommunelokaler fram til kommunesammenslåingen i 1964.

Sør for Austad går banen gjennom et relativt tettbygd villastrøk, med bebyggelse i hovedsak fra sen mellomkrigstid og tidlig etterkrigstid. Den viktigste eldre veien som banen krysser er Austadalléen/Austad gata. Også Colletts gate/Møllebekkveien viderefører eldre veifar i området.

Utvidelse til dobbeltspor mot sør

mulig direkte berørt:

Banen går parallelt med den nordre damkanten på Styrmodammen (Andedammen) som ligger utsatt til ved en utvidelse mot sør. Dammen er egentlig et industriminne, men har i dag fått parkmessig behandling og inngår i Austadparken. Dammen ble trolig anlagt omkring 1900 som isdam for Skoger Meieribolag og har siden vært isdam for Styrmoes bryggeri. Den har kulturhistorisk verdi som en av få bevarte isdammer. Samtidig har den høy opplevelsesverdi og identitetsverdi. Inngrep som berører Styrmodammen og omgivelsene til Austadparken vil oppfattes som svært konfliktfylte.



Over: Den gamle oppkjørselen fra Austadgata til Austad er fortsatt sporbar i parken, med oppbygd vei, allétrær og steingjerder. Her sett mot Vestfoldbananen der den avskjærer den gamle veien. Under: Dagens Vestfoldbane følger terrenget ved foten av Austadparken.





Overgangen ved dagens "oppkjørsel" til Austad ble bygd ny etter krigen og brukes kun som gangvei i parken.

Vestfoldbanen fikk ved anlegget konsekvenser for den gamle Austadveien som ble flyttet ca 100 m lenger nordvest. Dagens overgang har sin utforming fra tidlig etterkrigstid med forstøtningsmurer som er eldre. Rester av gammel allé og steingjerder markerer den gamle oppkjørselen og kan bli berørt ved utvidelse. Dette er imidlertid i dag ikke særlig sentrale deler av parken og en eventuell konflikt er begrenset.

Undergangen i Colletts gate er av enklere type med gråsteinsmurte sider, og har neppe spesiell interesse.

mulig indirekte virkning.

Chr. Baumanns vei har et enhetlig boligmiljø med horisontaldelte tomannsboliger typisk for tidlig etterkrigstid. Forbi det meste av Chr. Baumannsgt. ligger jernbanen på fylling og har moderat barriere effekt mot bebyggelsen i Elstersgate. Det skulle her være plass nok til utvidelse.

På motsatt side av Styrmodammen ligger en enhetlig gruppe enkle jugendvillaer i hagebystil, for det mest bygd av jernbanefolk ca. 1920. Hovedpreg er godt tatt vare på og de utgjør en fin overgang mellom de bebygde områdene og parken. En utvidelse vil ikke berøre området direkte.

Utvidelse til dobbeltspor mot nord

mulig direkte berørt:

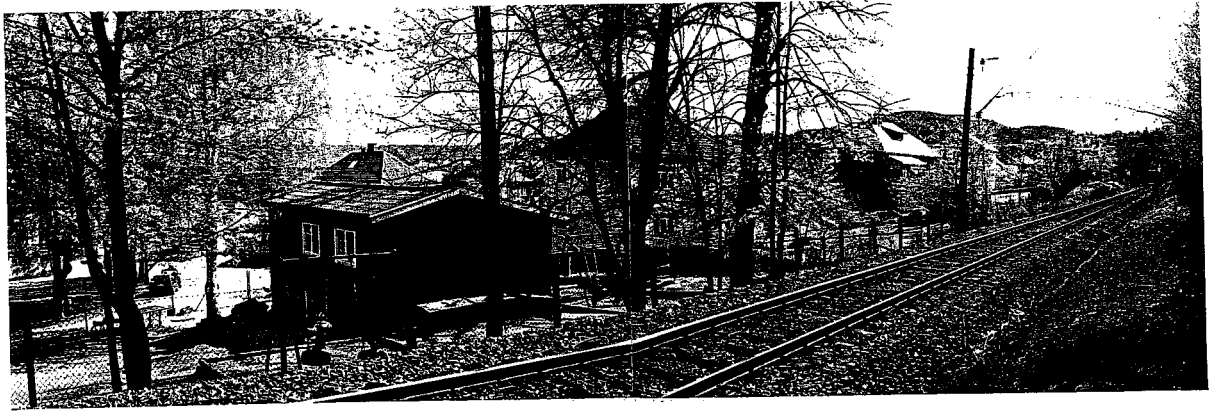
Rampene for overgangen for Austad alléen blir sterkere berørt på nordsida. Barneparken i Austad gata 47 vil bli direkte berørt, men dette kan ikke ses å ha kulturvern interesse.

mulig indirekte virkning:

Parkområdet sydover fra Schwartz gate ligger i utkanten av store offentlige idrettsanlegg og sykehjem. En utvidelse innebærer ingen store konflikter. Elstersgate har et homogent bygningsmiljø med tidskoloritt fra 1930-tallet. Her er en- og tomannsboliger preget av byggmesterfunkis og noe nyklassisisme. Hovedpreg er relativt godt tatt vare på tross av mange detaljendringer. Her er det bakhavene som vil bli berørt ved en utvidelse. Flere av husene ligger svært nær linja, inngrepet vil innebære redusert bokvalitet.

Tiltak.

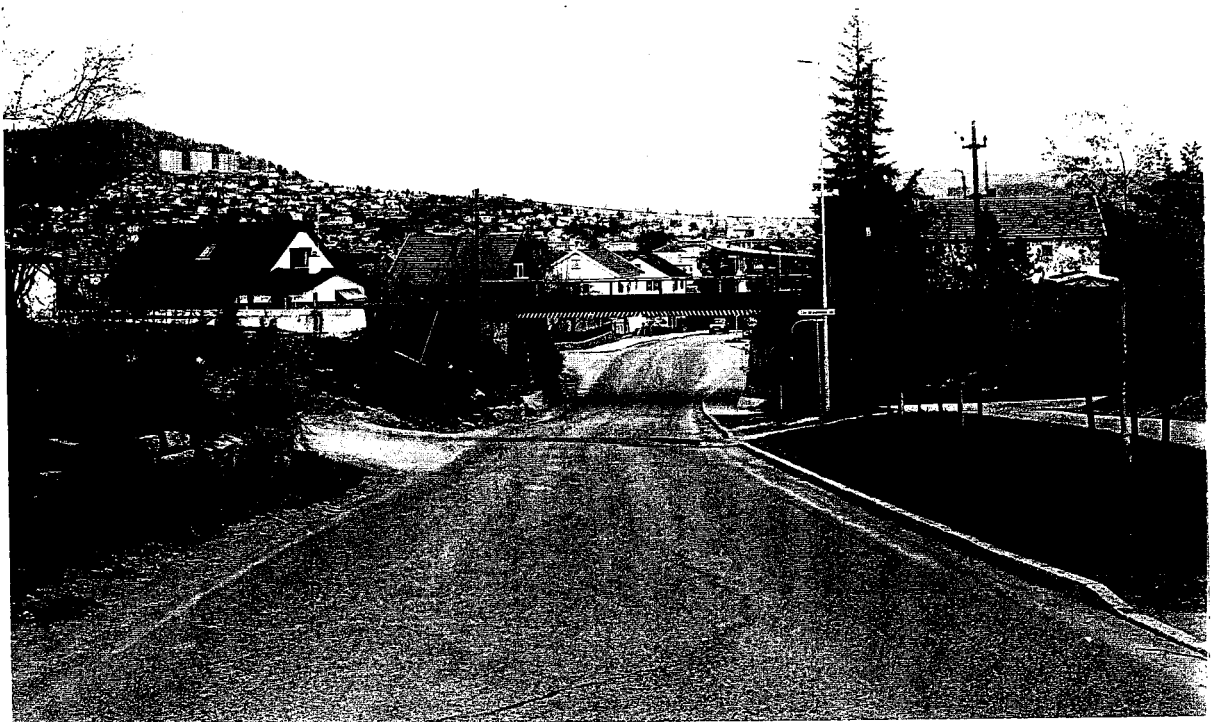
Det er viktig at eksisterende over- og underganger som viderefører gamle forbindelser, opprettholdes. Eventuelle støyskjermer for boligbebyggelsen i Elstersgate og Chr. Baumanns vei vil i liten grad slå negativt ut for visuelle sammenhenger av kulturhistorisk interesse.



*Over: Vestfoldbanen fra barneparken under Austad og sørover mot bebyggelsen i Elsters gate.
Under: Mellom Chr, Baumanns gate og Elsters gate er det en terrasse i terrenget. Banen ligger på en mindre fylling.*



Under: Nordover mot undergangen i Møllebekkveien/Colletts gate.



Det må settes store krav til banens utforming gjennom parkområdet som er et offentlig rom av stor kulturhistorisk interesse.

Andre siktlinjer, eller visuelle sammenhenger av stor kulturhistorisk interesse gjelder Austadgata - Austad gård. Austadgata er av de best bevarte opprinnelige tverrforbindelsene mellom de gamle gårdene og sjøen. Opplevelsen av denne sammenhengen sett nede fra det gamle bygningsmiljø i Austadgata på Strømsø har stor verdi. Eventuelle inngrep i parken under Austad må ta hensyn til dette.

Tunnelpåhogg

Som det skulle gå fram av drøftelsen over vil et hvert tunnelpåhogg som berører Austadparken, fra Styrmoes dam til Chr. Baumanns gate innebære store konflikter med hensynet til et av Drammens mest sentrale kulturminner. Tunnelpåhogg i Chr, Baumanns gate vil innebære konflikt på et mer lokalt nivå.

STREKNINGEN COLLETTS GATE - KLEIVENE VEITUNNEL. FRYDENHAUG

Banen ligger på fylling fram til Frydenhaug og deretter i skjæring til omtrent halvveis i bebyggelsen i Johan Sverdrups vei. Banestrekningen er rett.

Det foreligger planer for utvidelse av E18 og kryss for ny Rv 11 ved Bangeløkka med tunnelpåhogg nord for Frydenhaug. Disse planene vil få konsekvenser for Frydenhaug, men vil neppe påvirke jernbaneplanene i området, eller vurderinger av kulturminneverdier i forhold til jernbaneplanene.

lokaliteter:

0602-01-16 Frydenhaug, 0602-01-17 bolighus Johan Sverdrups vei, Frydenhaugveien.

nære objekter:

Veibru i Frydenhaugveien. Trafokiosk ved veibrua over jernbanen i Frydenhaugveien. Murvilla i Johan Sverdrups vei.

fredningsverdig

Hovedbygningen på Frydenhaug og hagen er ansett som fredningsverdige.

beskrivelse

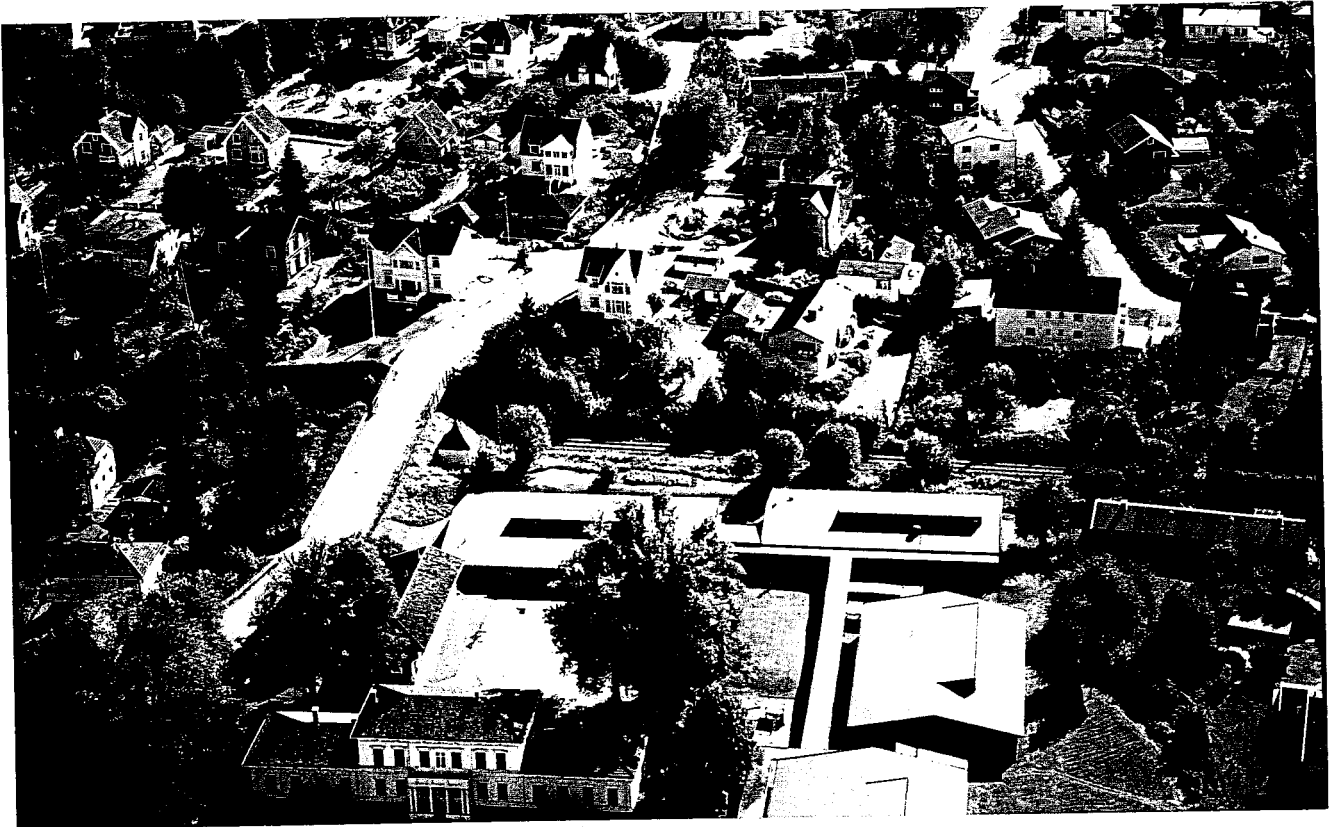
Frydenhaug representerer det tyngste kulturhistoriske elementet i området og er en av Drammens kulturskatter. Hovedbygning og hage er typisk for lystgårdsanleggene midt på 1800-tallet. I 1974 ble Frydenhaug bygd ut til spesialskole og tunet på sørsida mot jernbanen lukkes i dag av moderne lave skolebygninger. En gammel sidebygning er bevart mot veien. Skoleanlegget påvirker ikke anleggets hovedfasade mot byen.

Vestfoldbanen kan ikke sees å ha vært et viktig element i kulturminnestrukturen i området. Banen går gjennom to villastrøk, ett etterkrigs og ett fra århundreskiftet. Nærmest motorveitunnelen går banen i bratt, ubebygd terreng. Frydenhaugveien viderefører et gammel veiløp, viss verdi er redusert av inngrep i forbindelse med motorveien, bl.a. bru over motorveiskjæringen. Flere hus ble revet i denne forbindelse.

Utvidelse til dobbeltspor mot sør

mulig direkte berørt:

Veibru i Frydenhaugveien, 1940-talls preg med eldre elementer. Liten, etterkrigs murvilla i hage i Johan Sverdrupsgt. 9 ligger svært nær dagens jernbane. Huset har arkitektonisk egenverdi, men er ikke noe vesentlig element i villaområdet, som har karakter fra en annen tid.



Frydenhaug og villabebyggelsen sønnafor. Skoleanlegget fra 1970-tallet ligger mellom hovedbygningen og jernbanen. Johan Sverdrups vei tar inn til venstre etter (sør for) veibrua over banen.

indirekte virkninger.

Fra Colletts gate til Frydenhaugveien passerer Vestfoldbanen et noe uensartet boligstrøk med preg i hovedsak fra tidlig etterkrigstid. Det er eventuelt hagene som blir berørt, og inngrepet får neppe store konsekvenser for kulturminneverdier. Fra Frydenhaugveien 42 og innover Johan Sverdrups vei er det et villaområde fra århundreskiftet og mellomkrigstid. Stilpreg er godt tatt vare på og strøkskarakteren er homogen. Den bør ses sammen med tilsvarende bebyggelse på nordsida av jernbanen øst for Frydenhaug, bl.a. den nyklassisistiske huset i Frydenhaugveien nr. 39. Bebyggelsen har verdi som del av et eldre bygningsmiljø i Frydenhaugs nærområde. Et inngrep i hagene her vil innebære konflikt med områdets helhetlige preg, men så dypt som banen ligger er det lite trolig at konflikten blir svært stor.

Utvidelse til dobbeltspor mot nord

mulig direkte berørt.

Trafokiosk fra mellomkrigstida ved veibrua i Frydenhaugveien.

mulige indirekte virkninger.

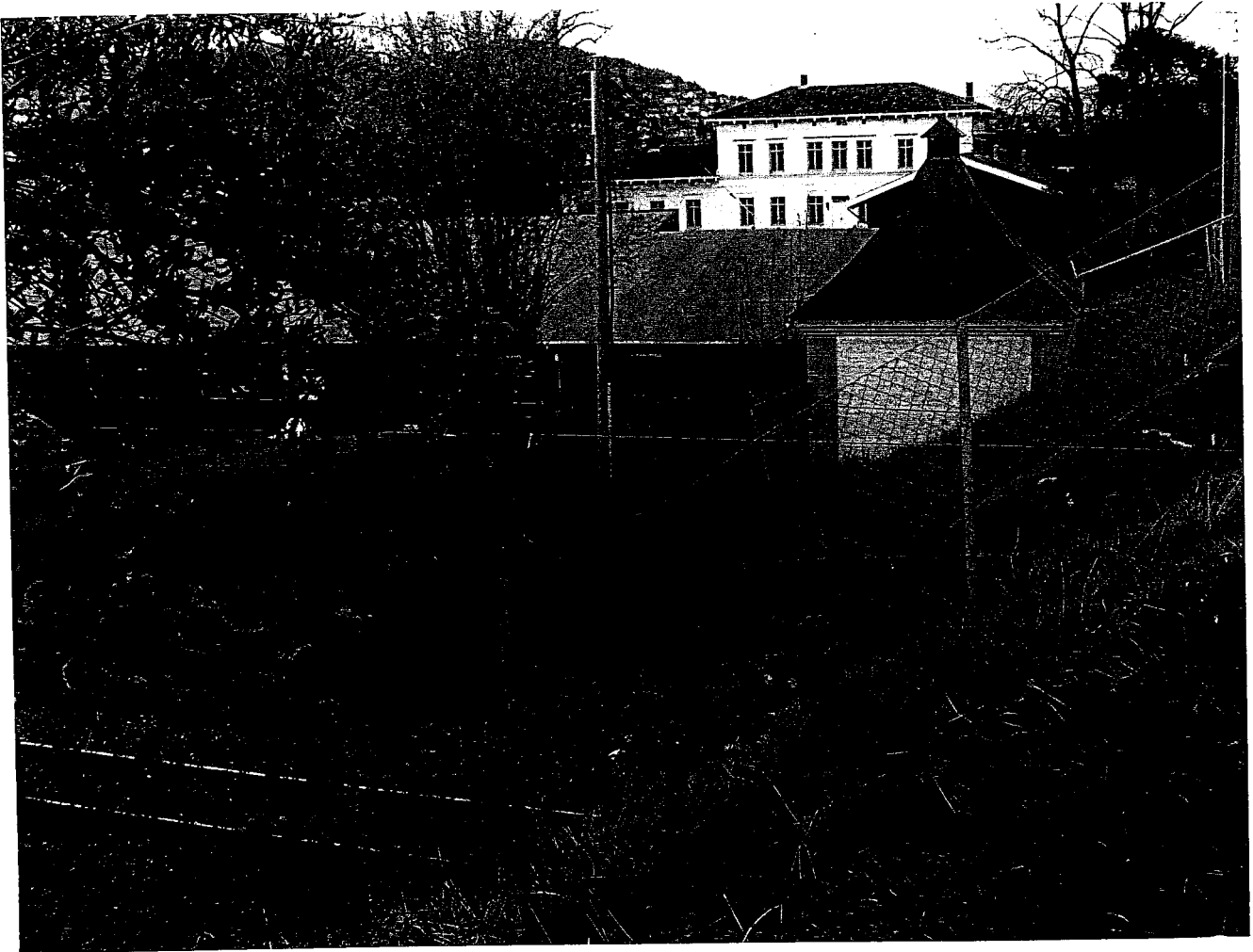
Avstand til etterkrigsvillaer i Kvernvegen er så stor at inngrepet ikke medfører konflikt. Bak institusjonsbygningene på Frydenhaug går banen i dyp skjæring. Institusjonsbygningene skjermer selve hovedbygningen og den viktigste delen av hageanlegget fra inngrepet. Det ses ingen konflikter i forhold til Frydenhaug.

I svingen bak Frydenhaugveien, mellom jernbanen og motorveien, ligger en liten gruppe større villaer fra mellomkrigstida. De har dels høy opprinnelighet og hører i strøkskarakter sammen med villaene i Johan Sverdrups vei. Avstanden fra jernbanen er ikke så stor og utvidelse her vil medføre konflikt. Konflikten må likevel anses å være av begrenset, lokal karakter.



Over: Villa i nyklassisistisk stil ved jernbanen i Frydenhaugveien 39.
Under: Johan Sverdrups vei 9a. Fortetting i hage med typisk etterkrigs hus.





Trafokiosken i Frydenhaugveien har forseggjort utforming, typisk for tidlig 1900-tall, men en trengt plassering i jernbaneskråningen ved veibrua. Frydenhaug ses i bakgrunnen.

Tiltak

Skjerm på fylling i det moderne villastrøket rett sør for Colletts gate vil neppe berøre kulturhistoriske sammenhenger. Der jernbanen ligger lavt og i skjæring vil en eventuell støyskjerm neppe få store negative virkninger for visuelle sammenhenger av kulturhistorisk verdi.

Tunnelpåhogg

Tunnelpåhogg mellom Colletts gate og Frydenhaugveien vil få konsekvenser for etterkrigs boligområde av sammensatt karakter, og kan ikke sies å påvirke viktige kulturminneverdier i området. Et inngrep i det eldre villaområdet ved Johan Sverdrups vei vil komme i større konflikt med kulturverninteresser.

STREKNINGEN FJELLSBYEN - NÆRBYVEIEN

Jernbanen går her inn i en av parsellens krappeste kurver, før den forlater tettbebyggelsen i Drammen og svinger inn i åssiden på Kobbervikdalen. Den går relativt høyt i landskapet. Lendet er kupert. Den ligger på fyllinger over leirbakkene ved "Teggern" og går inn i fjellskjæringer ved bebyggelsen i Fjellsbyen.

Lokaliteter: 0602-01-18-Fjellsbyen, 0602-01-19 Kleivene, 0602-01-20- Nærby, 0602-01-21 Kobbervik

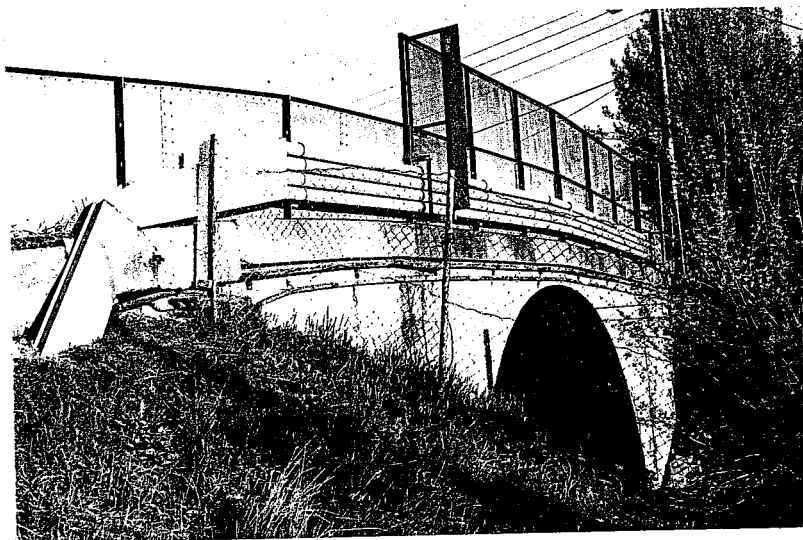
nære objekter: Veibru over jernbanen ved Kleivene.

beskrivelse Området utgjør den vestre siden av Kobbervikdalens "utløp". Terrenget er bratt med fjell i dagen og bratte leirbakker. Anlegget på Kobbervik ligger på en høyde på motsatt side av dalen. Kulturminnene fra nyere tid på vestsida kan karakteriseres som "selvgrodd", eldre forstadsbebyggelse med småkårspreg. Både nede ved Holmestranderveien og på høydene ved Kleivene (den gamle sjøveien til Fjell-gårdene) finnes slik bebyggelse.

Bebyggelsen ved Kleivene kalles i dag Fjellsbyen, før Poverudbyen. Stedet var etablert midt på 1800-tallet. Bakgrunnen var trolig rimelige tomter på skrinne, steinete jordlapper som har hatt liten verdi i jordbrukssammenheng. En "utløper" av den eldre småhusbebyggelsen ligger til Markusveien i "Kroken", i grensa mot Frydenhaug rett over Vestfoldbanens fjellskjæring.

Veibrua over jernbanen ved Kleivene sett fra Kroken i Markusveien. Eldre bebyggelse i Kleivene til venstre.





Veibrua over banen i Kleivene.

Vestfoldbanen skar seg gjennom et etablert boligområde i 1881. Bebyggelsen er sterkt fortettet opp til våre dager, og mange hus er mye ombygd, men i struktur og hovedpreg er strøkskarakteren godt tatt vare på. Fjellsbyen har stor interesse i kulturvernsammenheng, spesielt i sosialhistorisk perspektiv og som en karakteristisk bydel. Det var enkelte småbruk i området. Nærby er den eneste med bebyggelse som i hovedtrekk er bevart. Langs Nærbyveien ligger spredt villabebyggelse fra mellomkrigstida, på få unntak sterkt ombygd.

Kleivene er den viktigste veien som Vestfoldbanen overskar i dette området. Den er den av de gamle veiene i området som best har bevart eldre struktur og preg over et langt strekk. Kleivene forteller om gamle forbindelseslinjer og har strukturert bebyggelse. Vegen har høy kulturverninteresse. Kleivene er i dag stengt for gjennomfartstrafikk oppe ved jernbanekrysningen.

Naturforekomstene nær Fjellsbyen har gitt grunnlag for næringsutnyttning, dels av industriell karakter. Terrenget i den åpne parken og idrettsplassen mellom Frydenhaug og Kleivene har fått sin utforming etter tegltakene til "Teggern", Drammens Teglverk, som var i drift fra 1898 til 1928. Mange små steinbrudd i åssiden mot Kobbervikdalen forteller om utnyttelse av granittforekomstene.

Utvidelse til dobbeltspor mot sør

mulig direkte berørt:

Veibru, i hovedsak etterkrigs utforming.

mulige indirekte virkninger:

Jernbanen går langt opp i åsen, i utkanten av parkområdet etter det gamle teglverket og krysser øverste biten av det like før Kleivene. Så sant de nederste husene i "Kroken" ikke blir berørt, kan en utvidelse her ikke ses å ha konsekvenser for kulturminner.

Gjennom Fjellsbyen går linja i skjæring, med bebyggelse tett på hver side. Nærmest banen på sørsida ligger husene i Ørka. Området hører med til det tidligst bebygde, med hus lokalisert etter en liten gårdsvei til det forsvunne småbruket Ørka. Vegen fungerer i dag som smal tilkjørselsvei til eiendommene. Bebyggelsen er preget av sveitserstilen og senere endringer. I et kulturvernperspektiv er de først og fremst verdifulle som del av helheten i området. Atkomsten til eiendommene i Ørka vil neppe få plass ved en utvidelse her. En utvidelse kan dermed få store konsekvenser for strukturen og helheten.



Over: Vestfoldbanen gjennom Ørka. Den eldste bebyggelsen til venstre. Hus fra mellomkrigstid til høyre.

Under begge sider: Fra Fjellsbyen mot Frydenhaug, øverst i "Rosendalen". Dagens jernbane krysser her et stort sammenhengende parkdrag og svinger i dag utenom sletta i forgrunnen. Den passerer i skobeltet litt inn i bildet. Bebyggelsen på knausene til venstre er i hovedsak av yngre dato.



Etter tettbebyggelsen i Ørka går jernbanen i bratt fjellterreng uten nær bebyggelse. Det har vært små stikkveier fra Holmestrandsveien og opp til Fjellsbyen over jernbanen. Det kjennes ingen rester det knytter seg store kulturverninteresser til.

Nærby er et småbruk, med et lite "rekketun" i skråningen ganske høyt over jernbanen. Tunet har verdifull, eldre bebyggelse med tradisjonelt preg og er en viktig del av landskapsbildet fra flere kanter.

Ved foten av fjellskrenten langs *Holmestrandsveien*, på hver side av et mindre industriområde, ligger to små klynger med småkårsbebyggelse typisk for innfartsveier.

Det knytter seg store kulturverninteresser til disse lokalitetene, som imidlertid ikke synes å være utsatt for inngrep i forbindelse med jernbaneutvidelese, annet enn mulige indirekte virkninger under anleggstiden.

Spredd villabebyggelse i *Nærbyveien*, fra mellomkrigstida og med blandet autentisitet, synes ikke å være utsatt eller innebære konfliktpotensiale.

Utvidelse til dobbeltspor mot nord

mulig direkte berørt

Veibru, som nevnt over.

En utvidelse mot nord kan få direkte konsekvenser for deler av den eldste bevarte bebyggelsen i Kleivené, to hus som ligger svært nær banen og hører til en gruppe hus av høy alder. En vannposthytte skal ha vært utgangspunkt for det ene huset. Den andre har det vært handel i. Selv om begge er noe endret, har de stor interesse, både som del av Fjellsbyen og som del av den gamle veien, Kleivenes, miljø.



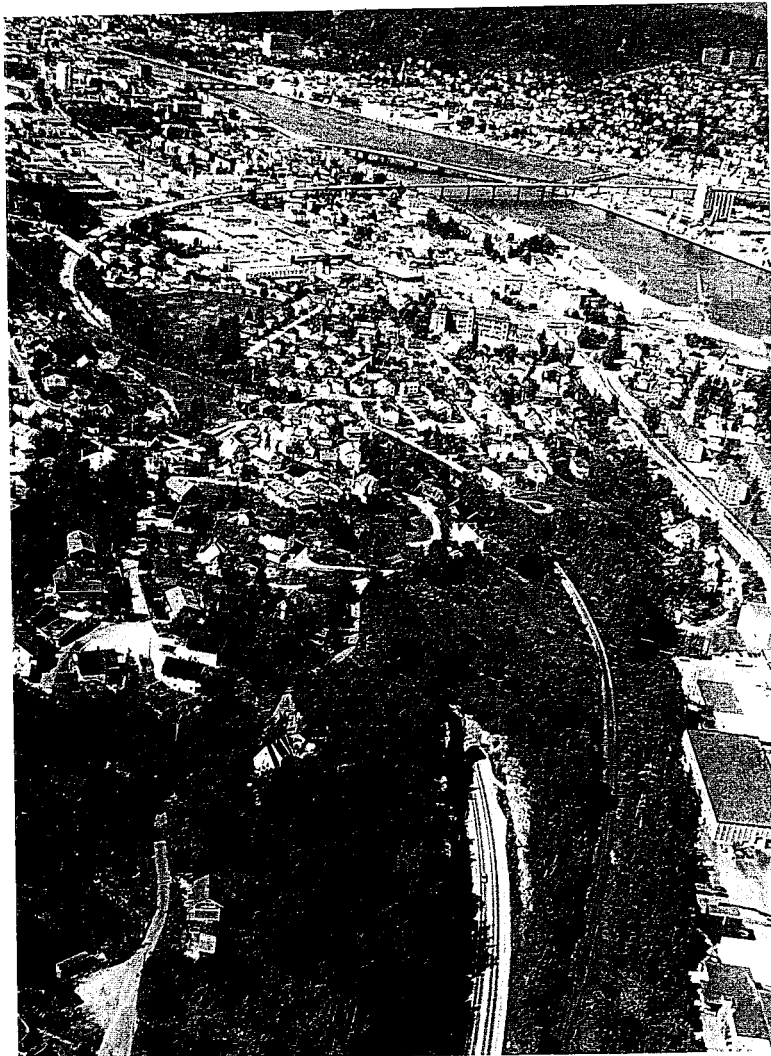
Bebyggelsen øst for Kleivene er yngre, kjedete, vertikalt delte rekkehus i Wærnersgt og en gruppe nyklassisistiske tomannsboliger i fortsettelsen av Verven. Her ses ingen store kulturverninteresser. Det er god plass og en utvidelse vil neppe føre til store strukturelle endringer. Ved Ørka øverst i Verven kommer Vestfoldbanen ut av tettbebyggelsen. Her er åpen slette, uten spor av verken småbruket Ørka som en gang lå her, eller Vestfoldbanens stoppested på Ørka.

Samlet

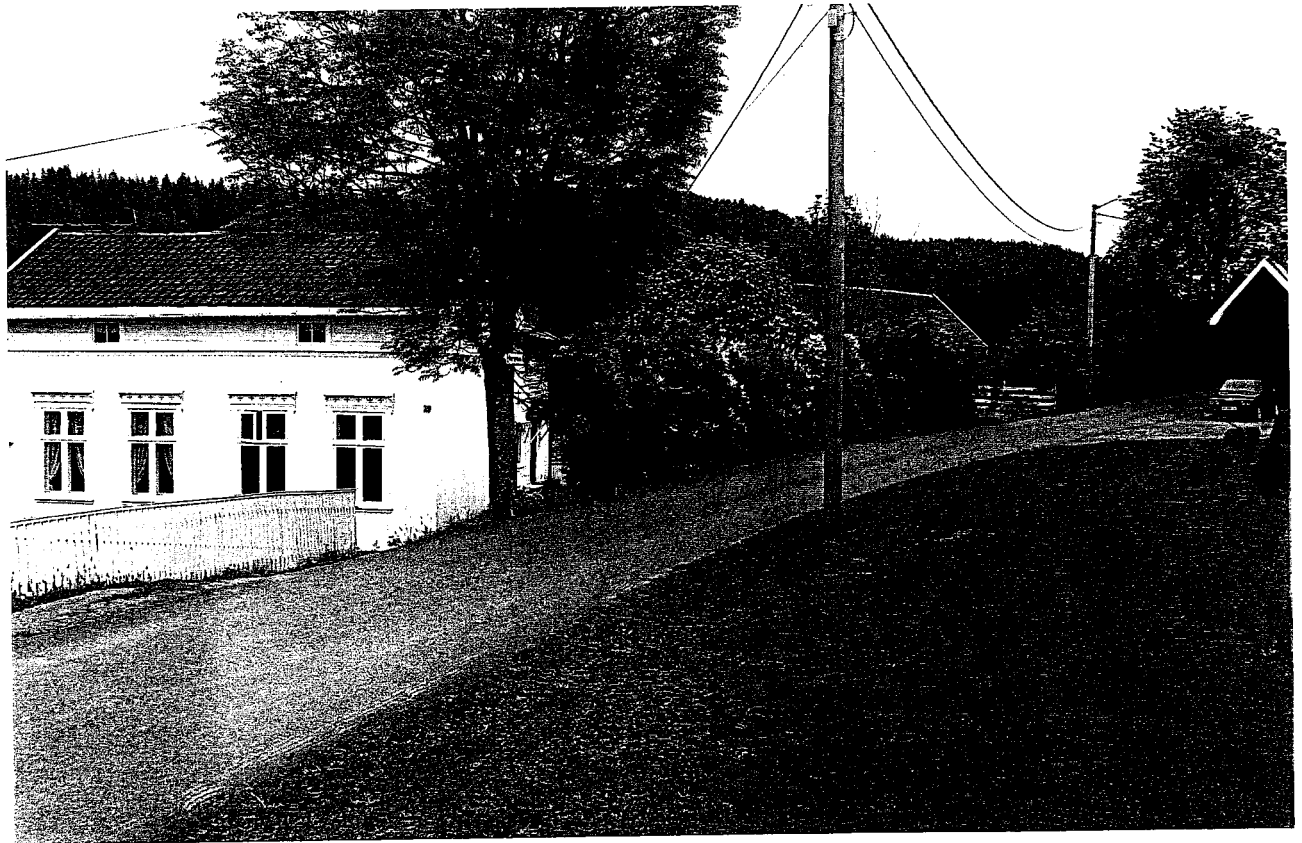
En utvidelse på begge sider vil føre til konflikter med kulturverninteresser i Fjellsbyen. Inngrep i den eldre bebyggelsen som ligger direkte til Kleivene, rett nord for jernbanen, berører i større grad sammenhengende strukturer av interesse utover det rent lokale, enn bebyggelsen i Ørka.

Tunnelpåhogg

Det ville være nærliggende å rette ut kurven om Fjellsbyen med tunnelpåhogg i "Rosendalen", den øverste delen av en tidligere bekkedal ned mot Teglverket "Teggern". Inngrepet vil trolig direkte berøre noen yngre eller sterkt ombygde bolighus innerst i dalen, men ligge lavt i forhold til eldre bebyggelse til Kleivene. Her er et sammenhengende område eldre bebyggelse og et svært karakteristisk og verdifullt parti av Fjellsbyen. Det må tas hensyn til denne bebyggelsen under anleggstiden og i utforming av inngrepet. En kort kulvert som opprettholder tilgjengelighet til parken kan være en løsning. Med disse forbehold ses ingen stor negative konsekvenser for kulturminner av tunnelpåhogg her.



Fra Nærby og Fjellsbyen mot byen. De åpne jordene markerer småbruket Nærby. Holmestrandsvegen ses til høyre, Vestfoldbanen og E18 i forkant. Vi ser tunnelåpningen til E18 mot Kobbervikdalen.

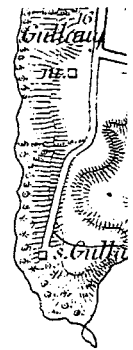
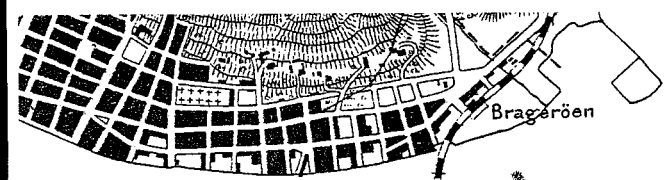


Nærbyveien ved småbruket Nærby

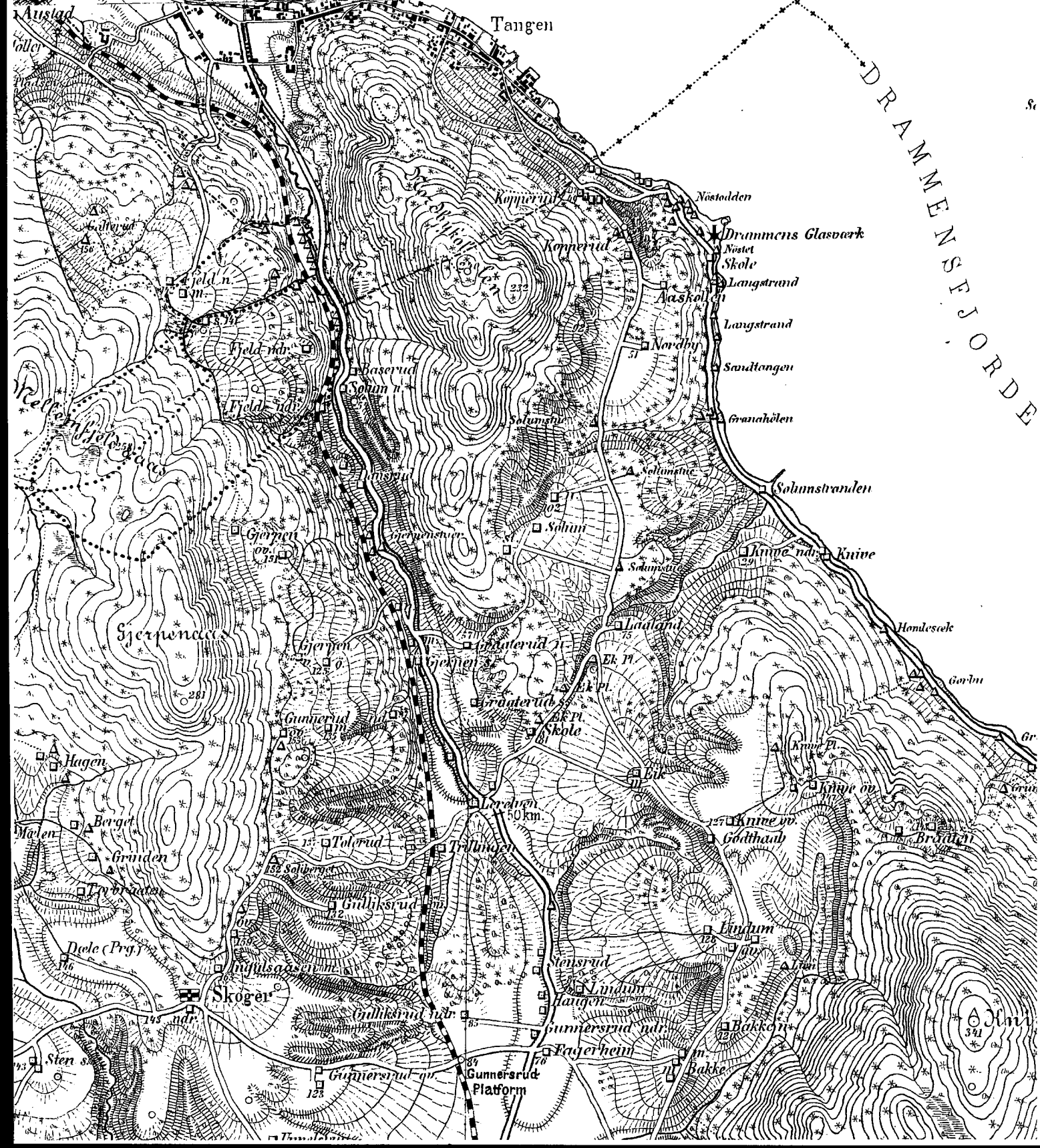
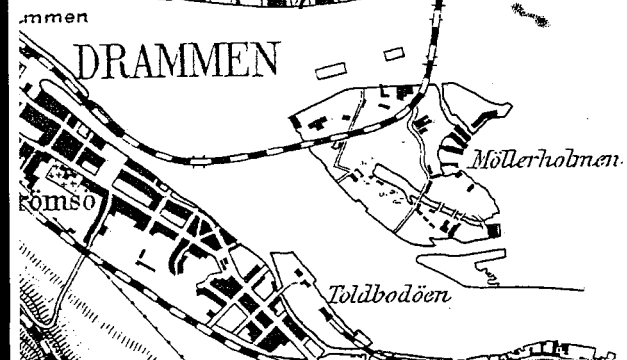
<p>Utsikten fra Austadparken mot Frydenhaug. Mellom de to lystgårdsanleggene ligger boligbebyggelse fra 1930- og 1950-tall. Dagens spor ses bak det blå huset i forgrunnen.</p>	<p>Bildet er tatt fra "Kamelen" og nordover. Nybyen, Vestfoldbanen og Strømorenens rygg med Smithestrøm og Strømsgodset kirke lenger inn, skaper et landskap med klare kontraster og et høyt kulturhistorisk innhold. Parsellhagene danner en fin overgang til bevarte elementer av barokkhagen på Smithestrøm.</p>		
<p>"Kamelen", gangbrua fra Nybyen mot Smithestrøm og Sundland-området.</p>	<p>Helleristningene i Skogerveien er både elegante og naturtro.</p>	<p>Kleivene i Fjellsbyen fra Vestfoldbanen mot "Torvet". "Selvgrodd" preg og blanding av gammelt og nytt over tid preger bebyggelsen.</p>	<p>Austadgata er en av de gamle vannveiene mellom gårdsbebyggelsen i åsene og fjorden som har bevart sitt gamle løp. Siktlinjer gjør her sammenhengene fortsatt lett fattbare.</p>
<p>Hovedbygningen på Austad fikk sin utforming i 1808-13. Den har en ren klassisistisk hagefront. Søylene i "tempelgavlen" er støpt på Cappelens jernverk på Eidsfoss. Hagen er i hovedsak en romantisk landskapsarkitektur, men kanskje er de terrassene vi ser i plenen rester av en eldre barokkhage.</p>	<p>Rik snekkerdekor preger fortsatt enkelte av gårdene i Nybyen.</p>	<p>Frydenhaug er presset av moderne kommunikasjoner og nye anlegg planlegges. Vestfoldbanen går bak anlegget og svinger rundt Fjellsbyen øverst til høyre i bildet. Nederst i det grønne parkdraget lå "Teggern", Drammens Teglverk fra 1898 til 1928, med leirtakene i bakkene mot sør.</p>	

Kulturmiljø 0602-02 Kobbervikdalen

	<i>side</i>
OVERSIKTSDATA	85
HISTORIKK OG BESKRIVELSE	87
<i>Den eldste bosetningen</i>	87
<i>Gårdene områder</i>	87
<i>Gårdslandskapet</i>	89
<i>Plass-og småhusbebyggelsen</i>	89
<i>Annen næring</i>	90
<i>Kommunikasjoner</i>	92
OPPSUMMERING OG VURDERING	94
VIRKNING OG KONFLIKTVURDERING	95
<i>Utvidelse til dobbeltspor</i>	95
<i>Tiltak</i>	95
<i>Tunnelpåhogg/utrettinger</i>	95
BILDEMONTASJE	97



DRAMMENSFJORDEN



DRAMMENSFJORDEN

Kulturmiljø 0602-02 Kobbervikdalen

Oversiktsdata

KOMMUNE

Drammen

TRASÉALTERNATIVERUtvidelse til dobbeltspor med utretting.
Tunnel.**KARTBLAD**Økonomisk kartverk: CJ 040-5-2, CJ 040-5-4
Prosjektkart D3, D4, D5**GÅRDSNUMMER**

23 Søndre Fjell	30 Dansrud
26 Nordby	31 Gunnerud
27 Nordre Solum	32 Torrud
28 Store Solum	33 Eik
29 Gjerpen	

**FØR-REFORMATORISKE
LOKALITETER**

0602/02/CJ 040-5-4/2 Gravrøys

NYERE TIDS LOKALITETER

0602-02-01	Dælene
0602-02-02	Dansrud
0602-02-03	"Gjerpenstuene"
0602-02-04	Nedre Gunnerød
0602-02-05	Trillingen

AVGRENSING

Området utgjør det nordligste av Kobbervikdalen, fra det store steinbruddet i dalen til Nedre Eik ved kryssingen av Rv. 31 med E18. Sønnafor er arbeidet med utvidelse til dobbeltspor igangsatt.

Jernbanens influensområde begrenser seg her i det vesentlige til den vestlige dalbunnen, men kulturmiljøet er utvidet med de tilgrensende gårdenes eiendommer for å få satt arealbruken gjennom tid i et riktig perspektiv. Vi har latt de østre og vestre "grenser" være åpne. Beskrivelsen av dagens kulturminner vil imidlertid konsentreres til jernbanens nærmeste miljø.

VERNESTATUS OG PLANFORHOLD

automatisk fredete kulturminner

Automatisk fredet kulturminne på Store Solum gnr/bnr 28/1, 13.

kommuneplanens arealdel

Kommuneplanens arealdel, plankart sept. 1991. Dalbunnen er "hvitt område", dvs. ikke disponert. Planlagt nytt næringsområde ved Eikhaugen og ved steinbruddet i dalen. Åssidene på begge sider av dalen er markert som LNF. Arbeid med planlagt utretting, utbedring av E18 i samme trasé er satt igang.

NATURGRUNNLAG OG AREALBRUK

Hovedelementene i naturlandskapet er de stor åsene, Nordbykollen i øst mot fjorden og Gjerpenåsen/Fjellåsen i vest sammen med den dype, trange Kobbervikdalen som har skåret seg ned mellom disse. De fruktbare jordbruksområdene ligger på østsiden av åsene, i Nordbykollen vender de mot fjorden, i Gjerpenåsen mot Kobbervikdalen. I dalbunnen og i dalsidene er det bratte leirbakker, som gjennomskjæres av dype bekkedaler. I åsene er det mye bart fjell i dagen, en biotittgranitt som i steinindustrien går under navnet Drammensgranitt, og som er lett å bearbeide og ta ut i store blokker. Elva i Kobbervikdalen renner ut ved Kobbervik i Drammens gamle byområde. Den kalles Leirelva eller Dælabekken. Ved Eik endrer landskapet seg, her slutter Kobbervikdalen og Skoger og Sandes brede leirjordsbygder begynner.

Kommunikasjon med flere lag hovedveier, tilknytningsveier og jernbane, samt store, moderne næringsområder dominerer mye av arealbruken. Men her er også et vesentlig område med boligbebyggelse, i hovedsak selvgrodd, men også feltutbygd. Jordbruket ligger perifert i forhold til dalbunnen, men det er et tradisjonelt jordbrukslandskap i åssidene. Et belte med utmark og skog ligger mellom dalen og innmarksområdene i høyden.

Historikk og beskrivelse

Den eldste bosetningen

spor etter steinalderboplasser

De eldste sporene etter menneskelig aktivitet innenfor dette avgrensede kulturmiljøet finner vi på gårdene Eik og Nordre og Store Solum. Herfra er det kjent flere funn av økser og øksefragmenter fra både eldre og yngre steinalder. Funnene tyder på at det på østtiden av Kobbervikdalen har ligget flere boplasser i steinalderen, der de naturlige terrassene i åsskråningene over Kobbervikdalen har vært egnede tilholdssteder for en tidlig fangst- og fiskebosetning.

den første jordbruksbosetningen?

Sporene etter en tidlig jordbruksbosetning i de samme områdene er mer mangelfulle. Flere av gårdsnavnene tyder imidlertid på at man her kan ha hatt en fast jordbruksbosetning i eldre jernalder. Gårdene Eik og Fjell med sine naturbeskrivende navn hører trolig til blant de eldste. Fra Fjell kjenner vi ikke til funn, men på Eik (Låland gnr/bnr 33/1) er det funnet en rund klebergjenstand med hull i midten og hull for oppheng. Datering og funksjon er usikker, kanskje kan det være en form for tyngde fra yngre jernalder eller middelalder.

gravhaug ved Gråterud

Områder med gravhauger indikerer gjerne hvilke gårder som var bosatt i jernalderen. Innenfor vårt område er det kun registrert 1 gravhaug, nemlig på Store Solum gnr/bnr 28/1,13. Haugen som er bygget av bruddsteiner ligger kant i kant og vest for gårdsveien til Gråterud, på østsiden av Kobbervikdalen. Fra haugen har det vært vid utsikt over mot vestsiden av dalen.

gamle gårdsnavn

Foruten Solum, Fjell og Eik kan også Gjerpen ha hørt til bl.a. de tidligst bosatte gårdene i området. Navnet er sammensatt av -vin i betydningen "naturlig eng, beite" og hører med blant de eldste navneklassene som kan gå helt tilbake til romertid. Vi kjenner foreløpig ikke til funn eller faste fornminner fra denne gården.

yngre rud-gårder

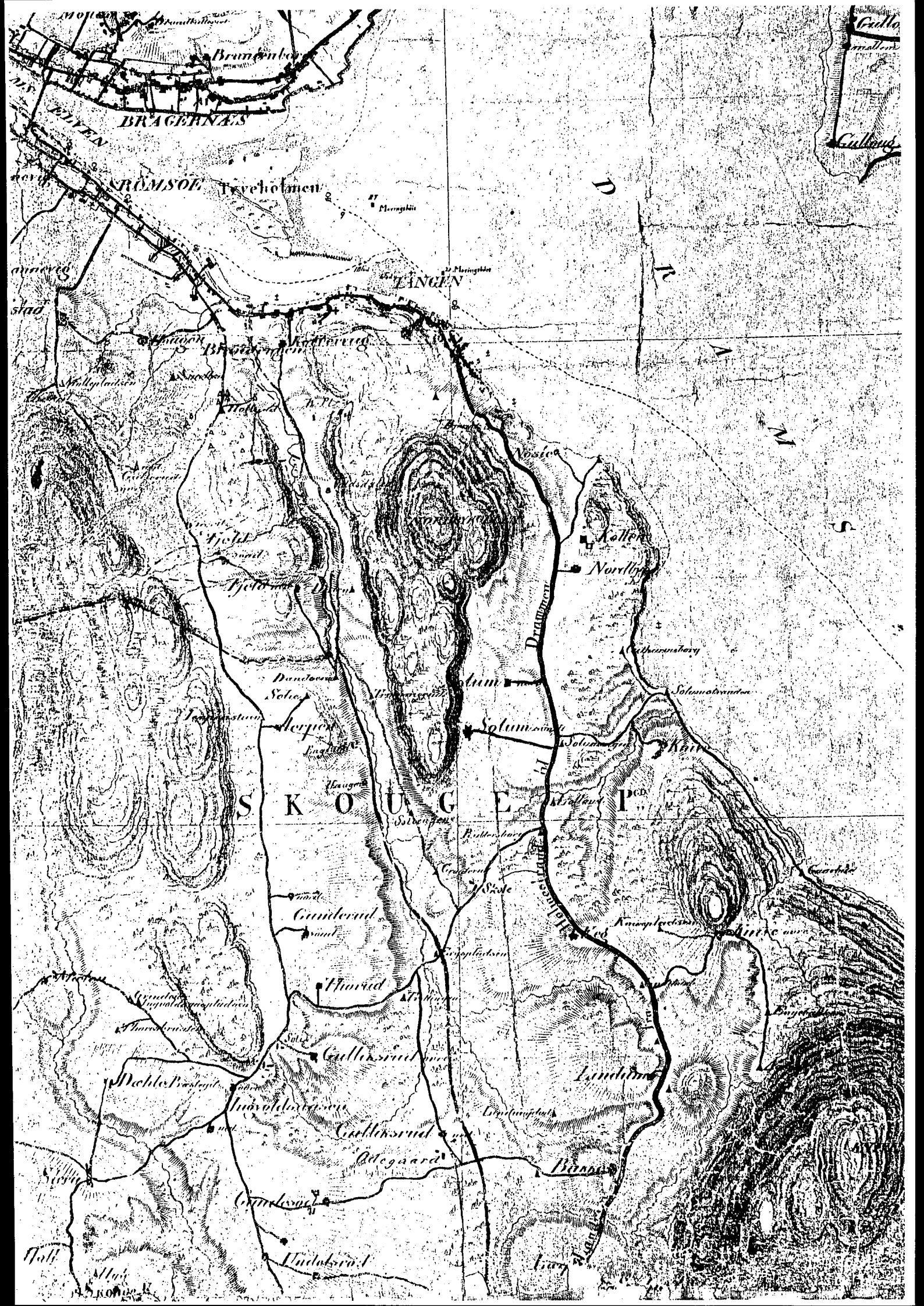
I løpet av middelalderen skjer det tydelig en større ekspansjon når det gjelder gårdsetablering på vestsiden av Kobbervikdalen. Midt i dalsiden ligger rud-gårdene på rekke; Gunnerud, Torrud (Torrud), Gulliksrud og Gunnarsrud. Alle disse gårdene er kjent fra skriftlige kilder fra middelalderen, men kun en av dem har funn som kan dateres til denne perioden. Dette gjelder Torrud, gnr. 32, hvor det er funnet en liten jernsaks.

Gårdenes områder

Leirelva som skilleelv

Kobbervikdalen har vært et typisk grenseområde mellom de store, gamle eiendoms- og bruksarealene i området. Leirelva er en gammel grenseelv. Det er gamle gårder med store arealer som grenser til elva på østsida. Kobbervik lengst nord faller utenfor dette kulturmiljøet, og er nærmere omtalt under Drammen. Sør for Kobbervik følger Nordby, Solum og Eik. Det er først og fremst "baksiden" av disse gårdene som vender mot Kobbervikdalen, mens tunområder og innmark er vendt mot fjorden.

Kun et mindre areal av Eik hører med til Kobbervikdalen. Gården har sine eldre primærområder ved gamle Kongevei og ligger i et landskapsskille, som en avgrensning av dalen mot sør. Som en stor gård fra den tidligste gårdsetablerings-tida, må man likevel regne med at Eik har hatt stor betydning for bruken av Kobbervikdalen gjennom tidene.



BRAGENAS

SRUMSOE Tveholmen

LANGEN

SKOUGE

SOLUM

Gullerud

Hundsvik

Gullerud

Altegaard

Gullerud

Hundsvik

Bævre

Bævre

Kolle

Nordby

Solum

Solum

Solum

Solum

Solum

Solum

Solum

Solum

D

R

N

M

S

Gullerud

Gullerud

Gullerud

Gullerud

Gullerud

Gullerud

Gullerud

Gullerud

Gullerud

Gullerud

Gullerud

Gullerud

Gullerud

Gullerud

Gullerud

Gullerud

Primærområdene til gårdene på vestsida ligger også høyt i åssiden, med gårdsareale som strekker seg ned til elva i den dype dalen. Her ligger fra nord Fjell, Gjerpen, Gunnerud og Torrud. (Vi har valgt å følge skrivemåten, Torrud, som er brukt i ØK. I bygdeboka kalles gården Tolerud.)

Fjell

Fjell vender seg både mot Drammen bys fjordlandskap og Kobbervikdalen. Gjennom Fjell går også gamle, noe kronglete administrative grenser, idet Mellom Fjell hører til Skoger, mens Nordre Fjell og Søndre Fjell har vært en del av Strømsgodset og fulgt dette sognet siden. Fjell med sin høye alder, store utstrekning og framskutte posisjon i landskapet har naturlig nok også vært viktig for Kobbervikdalen. Gårdsnavnet plasserer gården i samme gruppe som Eik.

Solum

Solum er likevel den langt største gården i egnen. Den besto fram til 1718 av tre matrikkelgårder, Nordre Solum, Mellom Solum og Søndre Solum. De to siste ble i 1718 til Store Solum, og har siden ikke vært delt i underbruk. Målt i matrikkelskyld var Store Solum rundt 1930 den største gården i Skoger herred, med Austad på andre plass. Store Solum har herregårdspreg med bebyggelse og parkanlegg som skiller den ut.

De andre gårdene i området, på vestsiden av dalen og på Eik, har fulgt en mer vanlig utvikling m.h.t. gårdsdelinger og utskilling av plasser og mindre tomter. Gårdsbebyggelsen er tradisjonell, med mange eldre innhus og uthus bevert.

Gårdslandskapet

De gamle tunområdene til gårdene i vestsiden ligger høyt langs Fjellsveien. Vestenfor er det skog og utmarksområder. Innmarka er samlet rundt tunene og strekker seg noe ned i dalsidene som er gjennomskåret av flere bekker. Disse har vært naturlige eiendomsgrenser. De dype bekkedalene har vært fine beiteområder, noe landskapet ennå bærer preg av. De bratte bakkene er tydelig terrasserte slik de gjerne blir etter langvarig beiting av kyr. Trolig var mye av dalbunnen før brukt som eng. Slik kan folk ennå huske det, og flere plassnavn på eldre kart har navnet eng knyttet til seg.

Plass- og småhusbebyggelsen

utkantområde og innfartsvei

Boligbebyggelsen langs den gamle Holmestrandsveien er i dag et viktig element i området. Som en foretting av områder med eldre husmannsplasser og annen småhusbebyggelse har den trolig lange tradisjoner - og viser en vanlig utvikling. Det er karakteristisk at man finner slik bebyggelse i utkant og grenseområder av de gamle gårdsområdene, samtidig som lokaliseringen ved innfartsvei til byområde også er typisk.

lange tradisjoner

Holmestrandsveien fra 1863 har vært svært viktig og strukturerende for den bebyggelsen vi ser i dag, men trolig kan tradisjonen for plassbebyggelse her strekkes lenger tilbake i tid. Både Grimseths kart fra 1826 og et militærkart fra 1805 viser at dalen da var bebygget med flere plasser eller annen stuebebyggelse. Dansrud kommer fram i skriftlige kilder alt i 1680 som plass under Gjerpen. Den er trolig blant de eldste og ble egen gård på 1700-tallet. Det finnes også andre plassnavn med rud som andre ledd og som indikerer en bosetting som kan strekkes noe bakover i tid, Som Baserud, Gråterud, Finnsrud og Tromerud(?). Dalen er en boplass midt i Kobbervikdalen på Nordbysida, som vi finner igjen i 1827.

Kobbervikdalen og Drammensfjorden i 1826. Kart i 1:20 000 oppmålt av ltn. Grimseth. Veien gjennom Kobbervikdalen kom først i 1863 og er tegnet på siden. Det gjelder trolig også noen av trekantsymbolene for boligbebyggelse i Fjellsbyen.



Engene ligger på østsida av dalen og var plass under Solum. En eldre vei forbinder plassen med hovedtunet og skal ha vært del av kirkevei til Skoger kirke.

gamle stuehus på østsida av dalen

Anlegget av E18 og industriutbyggingen har ødelagt flere av disse plassene. Best bevart mht. til bygninger og omgivelser er Engene eller Solum-Engene som ligger øst for E18 like ved bensinstasjonen. Småbruket Dalen lenger nord på samme side er også relativt godt bevart, samt en gammel stue på Gråterud som ligger inneklemt mellom næringsbygninger.

langs gamle Holmestrandvei

Bebyggelsen på vestsida ligger i et smalt, kupert belte mellom jernbanen og gamle Holmestrandvei. De ligger i klynger som markerer de gamle gårdsgrensene. Dette er typiske marginale områder i forhold gårdenes jordbruksdrift. Det er registrert hus fra før 1900 (SEFRAK-reg) spredt langs hele veien fra Dansrud til Eik, men ingen er oppgitt å være særlig eldre enn fra sist på 1800-tallet. Flere kan imidlertid etter utseende å dømme skjule langt eldre hus.

endringer og fortettinger i vår tid

I hovedtrekk er disse miljøene ved nybygg og endringer preget av boligbebyggelse fra vår egen tid. Også de eldre husene er mye ombygd. Det er ikke bevart driftsbygninger eller annet som forteller om det småbruket flere av disse opprinnelig drev. Sørøver t.o.m. Gunnerud er det suksessiv fortetting over tid som preger bygningsmiljøet. Ved Torrud/Trillingen domineres bildet av feltutbygging fra etterkrigsår.

Annen næring

Dalens midte er i dag dominert av store industrianlegg på rad. Med unntak for steinbruddene lenger ned, har industrien ingen lange tradisjoner i området, men er et resultat av vår tids kommunale planlegging. Næringsparken dekker i dag de gamle jordene og engene som før preget dalbunnen.

Selv om Leirelva er årviss og vannrik er det ikke kjent utnyttelse til sagbruk eller mølledrift fra eldre tid. Det heter seg i Skogerboka at Skogersokningene manglet vannkraft til å hevde seg i sagbruksnæringa. Ved Nordbys og Solums strandtomter mot fjorden kom det imidlertid tidlig industrielle virksomheter av ulike slag.



Bebyggelsen på Øvre Dansrud ligger på en liten kolle i dalen, der den åpner seg og flater ut etter stigningen fra Kobbervik. Framhuset, som ligger på toppen, er i dag omgitt av yngre bolighus. Huset har sveitserstilens hovedtrekk, men er endret i detaljer.

Ved "Gjerpenstuene". Ennå ligger to av de eldre stuene ved den gamle hovedveien. Her er det i hovedsak skikkelse og plassering som røper alderen. I knausene mot jernbanen er det yngre hus. Næringsanlegg og store parkeringsplasser preger den andre siden av veien.



Kommunikasjoner

hovedveiene gikk utenom

Kommunikasjonene er dominerende i dagens bilde av Kobbervikdalen. Før midten av 1800-tallet lå Kobbervikdalen perifert i forhold til de viktigste allfarveiene. Den bratte, trange dalen med elva og åsene rundt var i virkeligheten et stengsel for annet enn lokal ferdsel. Den viktigste allfare veien fulgte Kobbervik-kleivene rundt Nordbykollen.

Langveisfarende har nok i de eldste tider helst tatt vannveien rundt deler av området. Biskop Jens Nilssøn reiste fra Gilhus i Lier til Nordbystranda. Gårdsnavnet Nøsted gir også indikasjoner om båtferdsel og landingsplass i eldre tid. Kongeveien fra 1670-tallet fulgte Kobbervik-kleivene og holdt seg til østbygda videre sørover til Tuft. Vilkårene for landveis ferdsel ble sterkt forbedret rundt 1800. Kongeveien ble opprustet og lagt om sist på 1700-tallet, og i 1813 sto den første brua over Drammenselva ferdig.

*kirkeveier til Skoger
"Torrudbakkane"*

Veiene som krysser Kobbervikdalen mot Skoger kirke må man imidlertid regne med har lange tradisjoner. Kart fra 1826 og 1890 viser forbindelse fra Kongeveien over Eikhaugen (dagens Rv. 31) og videre over Trillingen opp "Torrudbakkane" over Torrud mot kirken. Veien kan ha vært en av de viktigere østvest forbindelsene i området. En gammel olle i dalbunnen (utbygd til vannforsyning for byggefeltet "Korea") kan kanskje ses i sammenheng med veien. I dag er denne veiforbindelsen erstattet av veien lenger sør over Gunnarsrud mot Skoger nye kirke.

Den gamle veien er sporbar i lokalt veinett fram til jernbanen ved Trillingen, men eksisterer kun et kort stykke på vestsida av linja. Den gikk i jordekanten mot Torrud og er i dag pløyd bort. Ved befaring i bekkedalen er det ikke påvist eventuelle eldre far etter denne gamle ferdselslinja, men hulveiligende spor i skråningen vest for jernbanen lenger sør kan kanskje ses i en slik sammenheng.

over Gunnerud

Lokale informanter forteller også om en kirkevei fra Solum som har krysset dalen over Engene mot Gunnerud og som blir oppfattet som "allmenn". Da det ble stoppested på Gunnerud fikk denne veien økt betydning. Gunnerudveien er i dag fortsatt i bruk som gårdsvei og turvei.

over Fjell til byen

Vi må likeens regne med at Fjellsveien er gammel og har hatt betydning for allmenn ferdsel. Den forbinder gårdene som ligger høyt i Kobbervikdalens vestsida med Skoger kirke og med den gamle allfarveien over gårdene i Strømsåsen - samt ikke minst med Liersund, det trolig eldste og lenge det viktigste fergestedet over Drammenselva. På kart fra 1805 og 1826 er Fjellsveien tegnet med forbindelse til Strømsøby - i 1805 over Austad, i 1826 over Kleivene i Fjellsbyen.

kjørevei i Kobbervikdalen 1863

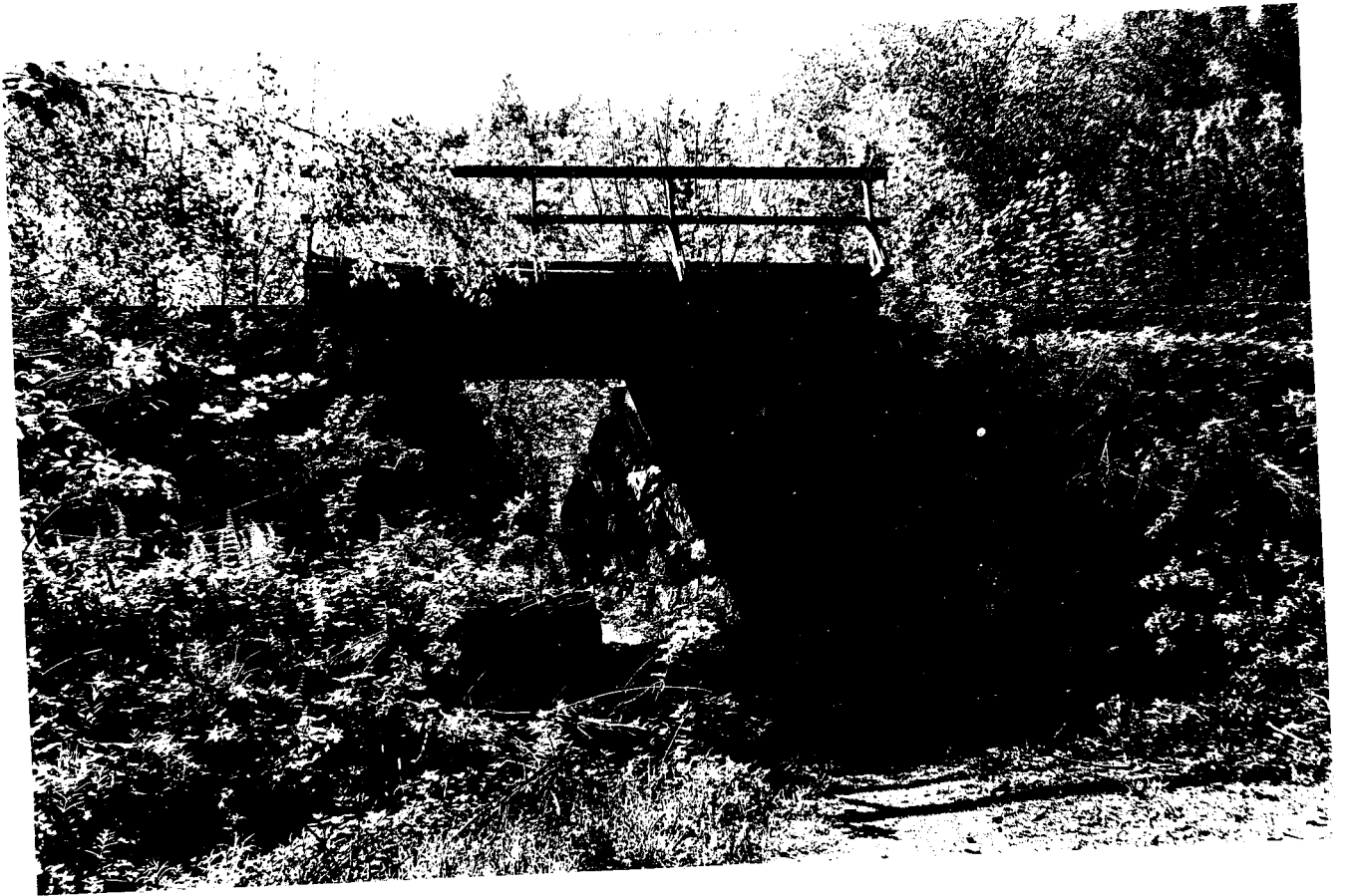
Som et ledd i opprustingen av hovedveiene midt på 1800-tallet, ble det bygd ny vei gjennom Kobbervikdalen i 1863. (påtegnet ltn. Grimseths kart fra 1826 i ettertid). Til og begynne med må veien i Kobbervikdalen har overflødiggjort Fjellsveien som gjennomfartsvei, for på kart fra 1869 og 1890 er det ikke lenger tegnet noen sammenhengende vei her. Først i 1904 ble den opprustet igjen som Fjellsveien/Skogerveien.

E18

E18 ble bygd om til firefelts motorvei på 1970-tallet og den gamle Holmestrandveien ligger som en lokalvei mellom boliger og industrien i området. Det er for øvrig flere generasjoner av E18 her. En noe eldre trasé ender som en blindtarm i dalens østside nord for bensinstasjonen.

Vestfolbanen

Hovedveien gjennom Kobbervikdalen fra 1863 fikk stor virkning for områdets videre utvikling. Det kan neppe sies om Vestfoldbanen, som ble ført gjennom området i 1881. Den ble lagt i utkanten av gårdenes primærområder, i de bratteste partier langt nede i dalen. De mange små driftsveier og forbindelseslinjer mellom gårdstuna på høyden og dalen ble opprettholdt med overganger og bruer. En tid på 1900-tallet (1929-1945) var det stoppested ved Gunnerud.



Jernbaneovergangen ved Dælene.

Stua på Finnsrud i midten. Som de andre småhusene langs veien er dent mye modernisert. Veien opp til Gunnerud krysser jernbanen like bak husene.



OPPSUMMERING OG VURDERING

Tross sterk utbygging og arealendringer i nyere tid, kan Kobbervikdalen "leses" i klart avgrensede, parallelle soner som forteller om dalens utvikling. Det er åssidene med de gamle gårdene, den gamle Holmestrandsveien med småhusbebyggelsen, Vestfoldbanen, flere lag motorvei med E18 og moderne næringspark i dalens midte.

I forhold til jordbruksbygda og de "opprinnelige" gårdene ligger Kobbervikdalen marginalt til, men sammenhengen vises ved de gamle driftsveiene som krysser dalen og den eldste boligbebyggelsen, hvorav flere trolig har sin bakgrunn i gamle husmannsplasser.

Kulturminnene i Kobbervikdalen forteller først og fremst om kommunikasjon og utviklingen av et område med småkårsbebyggelse. Holmestrandsveien fra 1863 forteller om en ny epoke i veiutbygging. De gamle plassene i dalen og den nye veien har gitt grunnlag for en bebyggelse typisk for innfartsveier til større tettsteder, karakterisert av langsom utvikling og fortetting. Det gamle veiløpet og de eldste husene gir, tross mange moderniseringer, aldersdybde og karakter til bebyggelsen. Dette har kulturverninteresse, knyttet mer til helheten enn til enkeltelementer. De klare skillene mellom de parallelle "sonene", gjør at dette fortsatt kan oppleves tross sterk utbygging i området.

Vestfoldbanen forteller også 1800-tallets kommunikasjonshistorie, men har hatt liten innvirkning på utviklingen i dalen.

De viktigste kulturverninteressene i banens nærområde er knyttet til den gamle Holmestrandsveien som veiløp og bolighusbeltet langs denne med de eldste husene i særdeleshet, samt de gamle tverrveiene som krysser dagens bane og over-/undergangene ved banen.

Vestfolbanen ved Gunnerud



Virkning og konfliktvurdering

Detaljplaner foreligger ikke og alternativene som skal vurderes her er utvidelse av eksisterende bane til dobbeltspor kontra tunnel. Lokalisering av evt. tunnelpåhogg er ikke bestemt.

Utvidelse til dobbeltspor

mulig direkte berørt

Direkte berørt blir først og fremst kulturminner knyttet til jernbanen. Gråsteinsmurte underganger ved Dælene og Gjerpen. Samt planovergang med oppmurt vei, jernbanefylling og forseggjort stikkrenne ved Gunnerud.

Hustuffer ved Dælene ligger utsatt til ved utvidelse. Ellers kan det ikke ses at den eldste bebyggelsen vil bli direkte berørt, den ligger i hovedsak lengst ut mot den gamle Holmestrandsveien.

kryssende gamle veier

Konflikten med de gamle planovergangene fører indirekte til en konflikt med hensynet til de gamle, kryssende veifarene i området. De har i dag mistet mye av sin betydning i driftssammenheng, men har stor lokal verdi som turveier, i formidlingssammenheng og som historiske dokumenter over bruken av området.

Det største konfliktnivået ved inngrep i dagens jernbane ligger i forholdet til de gamle veiene og baneovergangene.

kulturminnestrukturen

Dagens bane smyger seg langs det bratteste hengt ganske lavt i åssiden. Den går dels i fjellskjæringer, dels på fyllinger. Den ligger naturlig i landskapsskillet mellom dalbunnen og åssiden. Det kan til en viss grad sies at banen har vært strukturerende for fortettingen av beltet med eldre plassbosetting mellom gamle Holmestrandvei og jernbanelinja, men bildet hadde på grunn av terrenget neppe vært særlig annerledes uten jernbanen.

Det kan ikke ses at en utvidelse til dobbeltspor fører til store konflikter m.h.t. til hovedelementene i kulturminnestrukturen i området.

bolighusmiljøet

Mulig direkte konflikt med yngre enkelthus kan ikke ses å være store i forhold til hensynet til bygningsmiljøet som helhet. En utvidelse mot vest vil spare bebyggelsen best og er å foretrekke, selv om det vil føre til enkelte større skjæringer enn dagens bane. Dette kan neppe ses som særlig konfliktfullt i dagens teknifiserte landskap i Kobbervikdalen.

Tiltak

Det er i kulturvernets interesse at de gamle tverrveiene opprettholdes. Den viktigste i forhold til dagens situasjon er vegen over Gunnerud, men vegen over Gjerpenstuene og Dansrud kan også ha en bevaringsverdi som bør avklares nærmere. Om mulig bør elementer av de gamle over-/undergangene søkes bevart. Eventuell støyskjerming av boligbebyggelsen vil ikke bryte viktige siktlinjer. I det småkuperte landskapet vil den trolig kunne innpasses uten å virke for forstyrrende.

Tunnelpåhogg/utrettinger

Ved Dælene/Dansrud er banens krappeste kurver i området. Det mest naturlig sted for utretting eller tunnelåpning vil være her. En utretting vil komme i konflikt med bygningsmiljøet ved Dansrud, med både den eldre og yngre bebyggelsen. Den gamle hovedbygningen på Dansrud har særlig verdi som et av de eldste bostedene i Kobbervikdalen, og på grunn av sin markerte beliggenhet på høyden. Et inngrep i denne høyden vil få negative virkninger for kulturminnestrukturen.

Et eventuelt tunnelpåhogg vil først og fremst få konsekvenser for kulturminnene ved Dælene, hustuffer, jernbanebru og veifar, men også muligens Dansrud. Kulturminnene ved Dælene har verdi særlig i formidlingssammenheng og inngrepet fører til konflikt med kulturverninteresser.

De nevnte konflikter er likevel av mer begrenset, lokal karakter.

Høyderyggen med gårdene over Kobbervikdalen sett fra Eik. Byggefeltet "Korea" ses litt til venstre for midten og tunet på jordet over er Torrud. I kanten av jordet til venstre gikk før den gamle ferdssveien mot Skoger kirke. Skoger nye kirke ses på åskammen til venstre.

Øvre Dansrud-bruket ligger på en markert høyde i dalen. Yngre bolighus omkranser det gamle tunområdet.

Kobbervikdalen med industriområde, bolighus, gamle og nye ferdssårer og gårdslandskap ligger i ulike soner innover dalen. Gårdstunet på Nedre Gunnerød ses til høyre.

Småbruket Dalen ligger for seg selv på østsida av Kobbervikdalen. Bolighuset har bevart det opprinnelige preget.

Jernbanebru ved Gjerpen, over en av de mange veiene fra gårdene i høyden ned til eiendommer og hovedveien i bunnen av dalen.

*Stabbe-
steiner
kanter
Gunnerud-
veien ned
mot
jernbane-
over-
gangen*

Torrud sett fra Fjellveien. Gårdene på hver side av Kobbervikdalen ligger høyt og fritt og har utsyn mot fjorden.

Anvendt litteratur

- Alsвик, H. Kultur og kunsthistorisk tverrsnitt. *Drammen en norsk østlandsbys utviklingshistorie*, b. 1-4, 1961-1981.
- Bakkerud, W. Danvik Skole Drammensskolens jubileumsnummer. Utgitt til byjubileet 1986
- Bugge, A. 1925: *Den norske trøelashandelens historie. Bind 1*. Skien.
- Crumlin-Pedersen, Ole 1991: Søfart og samfund i Danmarks vikingtid. I:P. Mortensen og B.M. Rassmusen red. Fra Stamme til Stat i Danmark 2. Høvdingsamfund og Kongemagt. *Jysk Arkæologisk Selskabs Skrifter*.XXII:2. s. 181-208. Aarhus universitetsforlag.
- Drammens Tidende, Nybyen - Drammens "West.End", gjennnitt artikkel fra 1911 i *Rundtom Drammen 1-1990*. Drammen.
- Farbregd, O. 1986: Elveosar - gamle sentra på vandring. *Spor - fortidsnytt fra midt-Norge*. Nr 2. s. 6-12. Trondheim.
- Fyrileiv, T.F. *Frydenhaug skole*, Drammenskolens jubileumsnr, 1986.
- Grieg, S 1943: *Vestfold's Oldtidsminner*. Oslo.
- Hafsten, U. 1983: Shore-level changes in South Norway during the last 13000 years. *Norsk geografisk Tidsskrift 2*.
- Halden, H. red. 1991. Gamle boplasser. Stier og veier. *Folk og Får, Skoger historielag 1991*
- Haugfoss, J. 1993. Haven på Austad. *Rundtom Drammen, nr. 4-1993* Drammen.
- Kraft, J. E. 1822: *Topografisk-Statistisk Beskrivelse over Kongeriget Norge, 2. del*. Christiania.
- Knudsen, T. A. 1992: Fra åsside til elveos - gamle navn. Gårdene gav navn til bydelene. *Rundtom Drammen. nr. 1-1992, 5. årgang* s. 18- 23, s. 24-31, Drammen.
- Lagerkvist, K. 1991. Drammen utvider. *Rundtom Drammen, nr. 3-1991*. Drammen.
- Lagerkvist, K. 1992. Sølveien til Bragernes. *Rundtom Drammen, nr. 2-1992* Drammen.
- Ola Laukli, Byens faste skoler gjennom 350 år, *Rundtom Drammen 2/1991*,
- Laukli, O. 1992: Store arbeidsplasser hadde egne skoler. *Rundtom Drammen, nr. 1-1992*. s. 14-16. Drammen.
- Liestøl, A. 1959: Landheving og stadnamn. *Maal og minne*. s. 143-155. Oslo.
- Løken, T. 1972: fangstgroper og veideristninger ved Drammenselven. *Nicolay nr. 12*. s. 7-11. Oslo.
- Michalsen, I. 1982. Fjellsbyen (Poverudbyen) - en bydels fødsel og utvikling. *Katalog nr. 152, 1982. Skolesjefen i Drammen*.
- Mikkelsen, E. 1975: Mesolithic in South-eastern Norway. *N.A.R., Vol. 8, No, 1*. s. 19- 35.
- Mikkelsen, E. 1977: Østnorske veideristninger - kronologi og øko-kulturelt miljø. *VIKING Bind XL*. s. 147- 201. Oslo.
- Mikkelsen, E. 1989: Fra jeger til bonde. *Universitetets Oldsaksamlings Skrifter nr. 11*. Oslo.
- Mork,
- Munch, J. S. 1961: Drammen og omlandet i oldtiden. I Pedersen, T. (red) *Drammen en norsk østlandsbys utviklingshistorie. Bind 1. s. 11- 47*. Drammen.
- Mykleby, A. 1992. Hage etter slottsgartnerens plan. *Rundtom Drammen. nr. 2-1992*, Drammen.
- Norsk jernbaneklubb, Stiftelsen Råstad stasjon. Fra Jarlsbergsvarten til Intercity. 1991
- Pedersen, T. 1912, 1921 *Drammen en norsk østlandsbys utviklingshistorie. Første del. Anden del*. Drammen.
- Pihl, Karin 1989. Kjærlighetsstien og Poverudbyen. *Rundtom Drammen. nr. 4-1989*, Drammen.
- Pihl, Karin og Pihl, Per. 1968 Oversikt over utviklingen av Drammen. Generalplan for Drammen 1966-90, rapport 8 1975. Drammen kommune.
- Rud, A. 1979. Drammen byleksikon. Drammen
- Rustad, A.(red)1931: *Skogerboken. Herredets historie m. v.* Drammen.
- Rygh, O. 1907: *Gaardsnavne i Jarlsberg og Larviks amt*. Kristiania.
- Sellæg, J. 1993. Hus i sentrum. Bevaring av kulturminner i Drammen sentrum. Drammen kommune Teknisk sektor. Drammen 1993
- Sellæg, J. 1989. Byen brenner. *Rundtom Drammen. nr. 3-1989*, Drammen. Jo Sellæg Stedsnavn - Lassebakken på Øvre Strøm, "Rundtom Drammen" 2/1990
- Sellæg, J. En bytur for 150 år siden. *Rundtom Drammen. nr. 3-1990*, Drammen.
- Sellæg, J. Fra gårdsbruk til lystsete. *Rundtom Drammen. nr. 4-1992*, Drammen.
- Sellæg, J. Navn på gård og grunn i Strømsgodset. *Rundtom Drammen. nr. 1-1992*, Drammen.
- Sellæg, J. Lystsetene: Store Landfall, første lystgård?. *Rundtom Drammen. nr. 2-1993*, Drammen.
- Sellæg, J. Strømsgodset - et jordegods. *Rundtom Drammen. nr. 4-1993*, Drammen.
- Sellæg, J. Liersundet og sundstedet *Rundtom Drammen. nr. 4-1993*, Drammen.
- Sellæg, J. Lystgårdene: Blokkhaugen. *Rundtom Drammen. nr. 4-1993*, Drammen.
- Jo Selæg, Det begynte på Tangen, *Rundtom Drammen 3/1994*.
- Sellæg, J. De ukjente lystgårder. *Rundtom Drammen. nr. 4-1994*, Drammen.
- Schandy, F.H. Strømsø bydelshistorie, b.III, 1988.
- Dale, I. Kirken på hagen. *Rundtom Drammen. nr. 4-1993*, Drammen.
- Sommerfeldt, W. P. Rydningsmenn, pionerer i Skoger. *Rundtom Drammen. nr. 2-1993*, Drammen.
- Thorson, O.W. *Drammen - en norsk østlandsbys utviklingshistorie*, b. 2 og 3, 1962, 1972,
- Thorson, O.W. og Nøkleby, B. *Drammen - en norsk østlandsbys utviklingshistorie*, b.4 1981.
- Thorson, O.W. Nyttige svenske krigsfanger. (panoramabilder av Strømsøside ca 1905) . *Rundtom Drammen. nr. 2-1990*, Drammen.
- Tollefsen, T. Byplaner - veiplaner - bykirurgi. *Byggkunst 2-1994*
- Veirud, B. Drammen - to byer langs elva. *Byggkunst 2-1994*
- Vibe, J. 1995. Buskerud amt. *Norges land og folk*. 1895. Kristiania.
- Østmo, E., Skar, B., Skre, D. 1990: *Hurumprosjektet. Sluttrapport*. Universitetet i Oslo, Institutt for arkeologi, kunsthistorie og numismatikk. Oslo.


Andre kilder


- Karlberg, I: Delrapport fra registrering av automatisk fredete kulturminner, parsell A, B, deler av M,O, Q, deler av R og S. *Kulturminneprosjektet Vestfoldbanen* 9. juli 1993.
- SEFRAK-kortarkiv, kartfesting. Fylkeskulturetaten Buskerud.
- Ny RV 11, Drammen - Mjøndalen, *Samlerappor*t Statens vegvesen Buskerud, Drammen okt. 1994.
- Ny E76, Drammen - Mjøndalen, Visuelle perspektiver, Statens vegvesen Buskerud, Drammen (1994?).

Kartografiske kilder


- Statens Kartverk, avd. Buskerud.
- Økonomisk kartverk 1:5 000, 1:10 000, 1971, 1:5 000. 1977.81
- Statens Kartverk, Hønefoss: Rektangelkart 1826,14D2, 1:20 000, ltn. Grimseth, Buskerud Amt 1854, 1881. Kroki over En Del af Stømsø med Skovstrækninger, 1:25 000, udatert, rundt 1900. Bykart Drammen 1:4000 Fr. Julin 1870 og N.S: Krum 1888, 1900 og 1906, samt bykart 1926.
- Rektangelkart 1:25 000, 1890. Diverse rektangelmålinger. 1:100 000. , 1886 - 1939.
- Linjekart Vestfoldbanen 1:10 000, 1881, NSB Kartarkiv, Bane Region Sør, Drammen

KARTFORKLARING

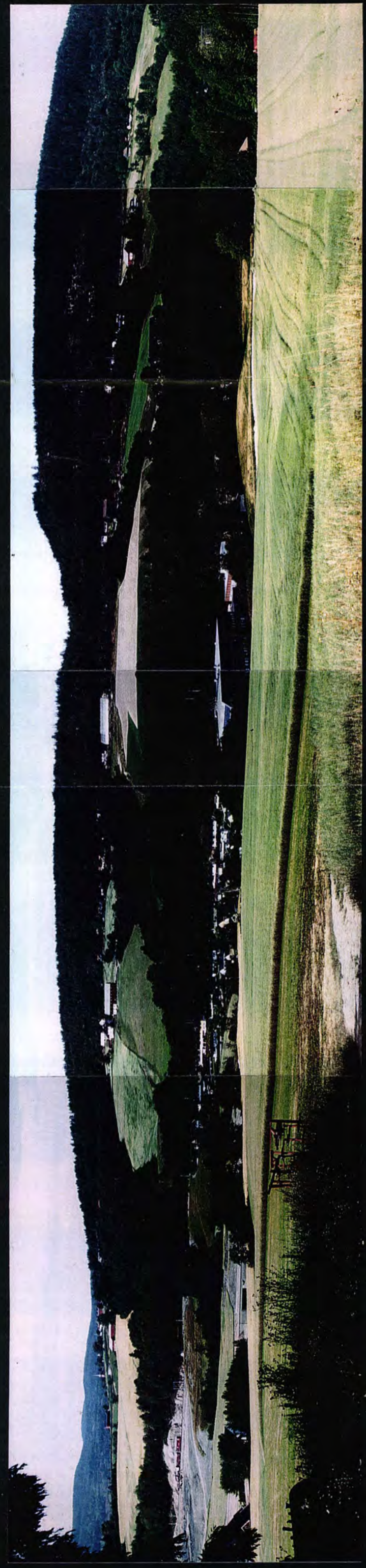
KULTURMILJØGRENSE 

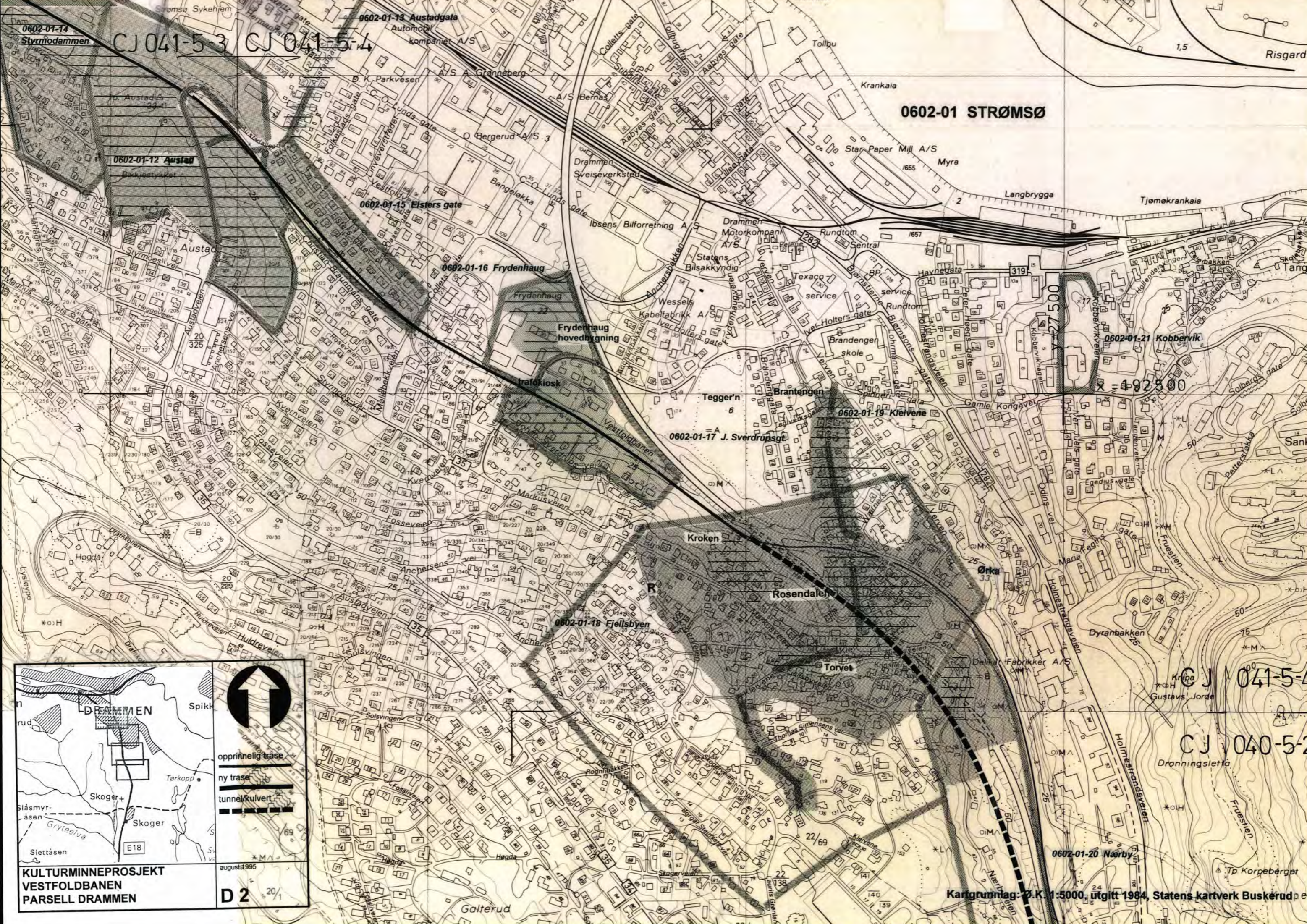
LOKALITETER NYERE TID: 

OMRÅDER AV VERDI: 

OMRÅDER AV HØY VERDI: 







opprinnelig trase

ny trase

tunnel/kulvert

KULTURMINNEPROSJEKT

VESTFOLDBANEN

PARSELL DRAMMEN

august 1995

D 2

0602-01 STRØMSØ

Korpeberget

Nordbykollen

0602-02 KOBBERVIKDALEN

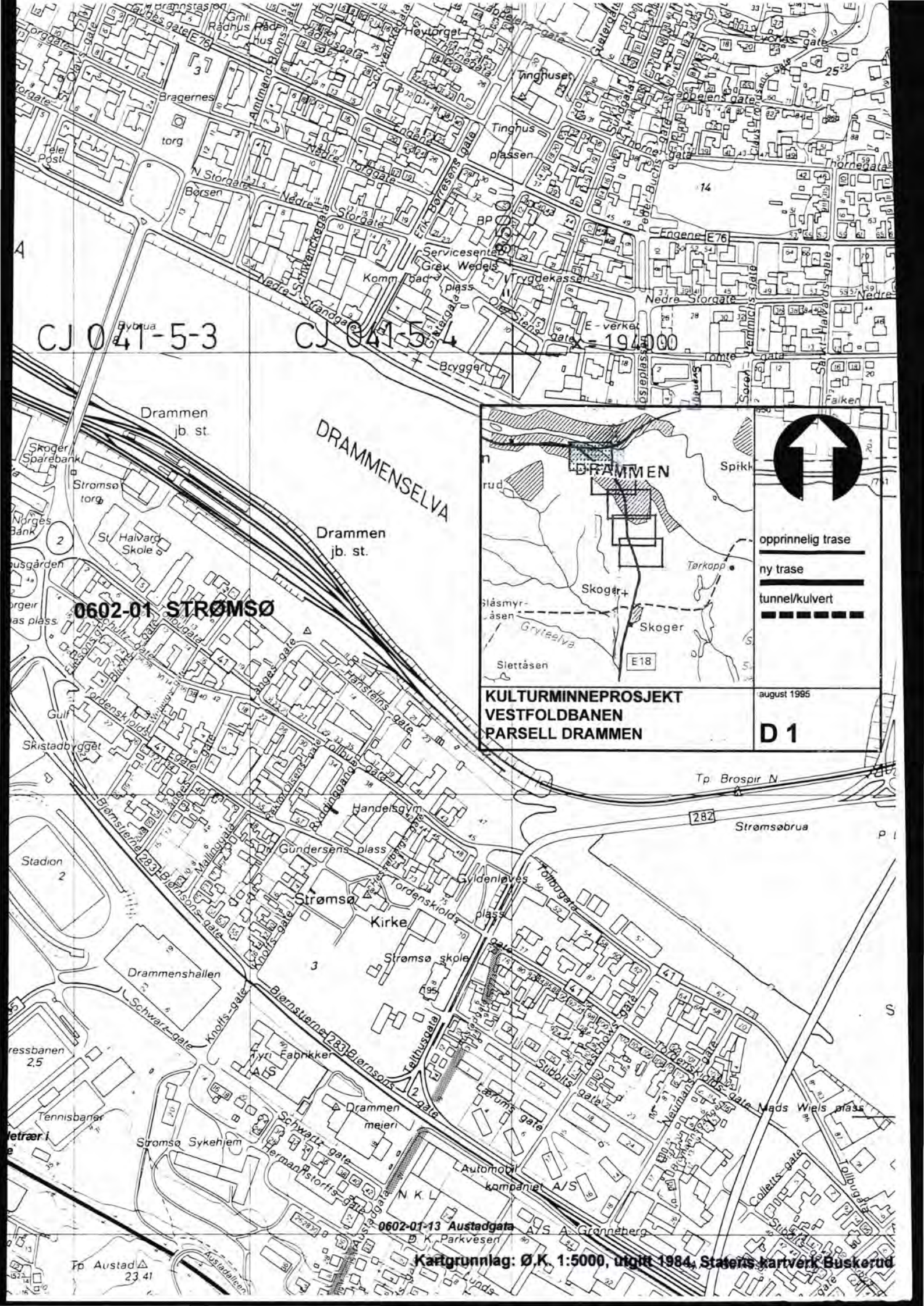
DRAMMEN

- opprinnelig trase
- ny trase
- tunnel/kulvert

KULTURMINNEPROSJEKT
VESTFOLDBANEN
PARSELL DRAMMEN

august 1995

D 3



CJ 041-5-3

CJ 041-5-4

1:194000

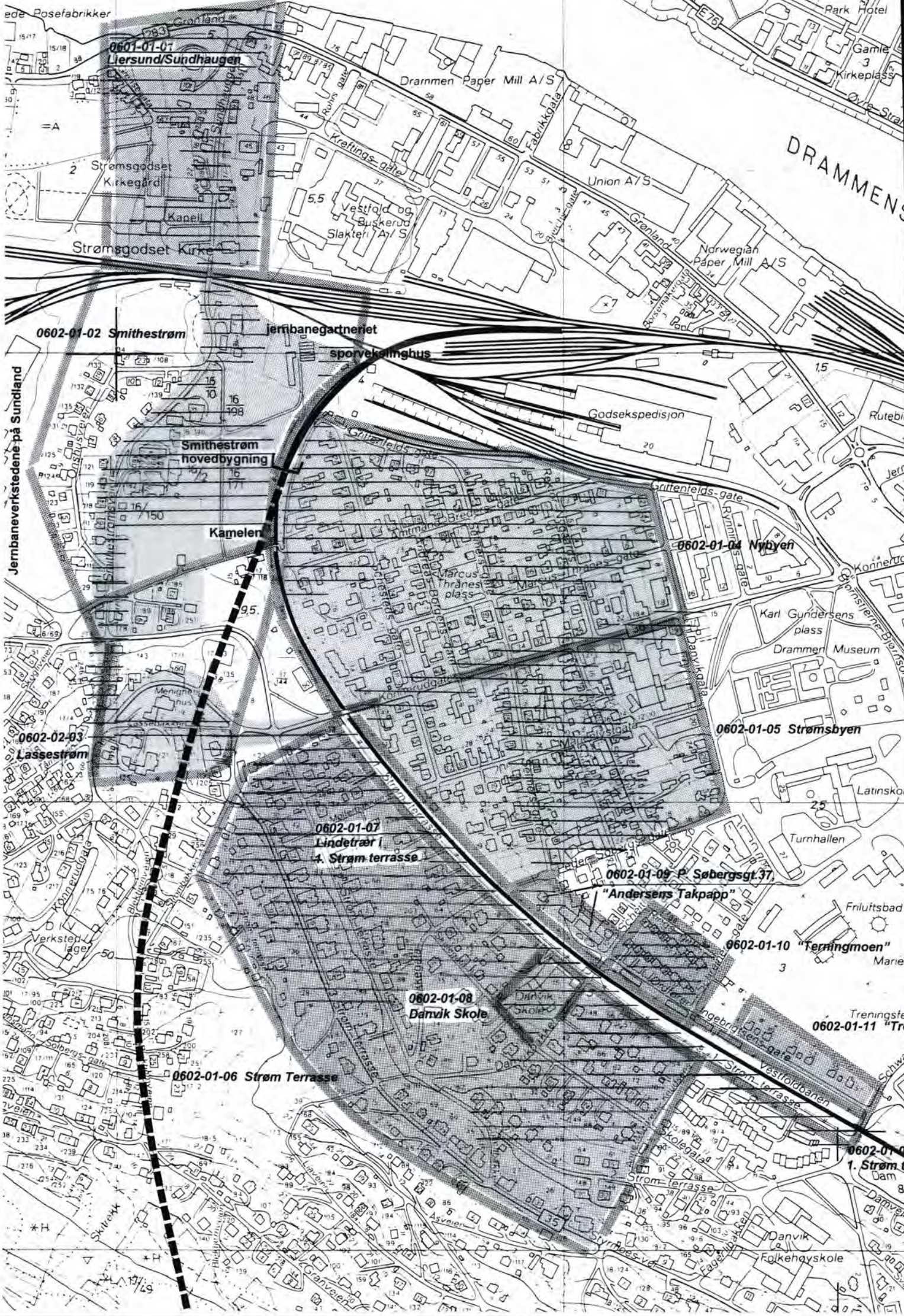
0602-01 STRØMSØ

<p>oppinnelig trase</p> <p>ny trase</p> <p>tunnel/kulvert</p>		
<p>KULTURMINNEPROSJEKT VESTFOLDBANEN PARSELL DRAMMEN</p>		<p>august 1995</p> <p>D 1</p>

0602-01-13 Austadgata A/S A. Grønneberg
D. K. Parkvesen

Kartgrunnlag: Ø.K. 1:5000, utgitt 1984, Statens kartverk Buskerud

Øp Austad 23.41



0601-01-07
Liersund/Sundhaugen

0602-01-02 Smithestrøm

Jernbaneverkstedene på Sundland

Smithestrøm hovedbygning

Kamelen

0602-02-03 Lassestrøm

0602-01-07 Lindetrær i 4. Strøm terrasse

0602-01-04 Nybyen

0602-01-05 Strømsbyen

0602-01-09 P. Søbergsgt. 37, "Andersens Takpapp"

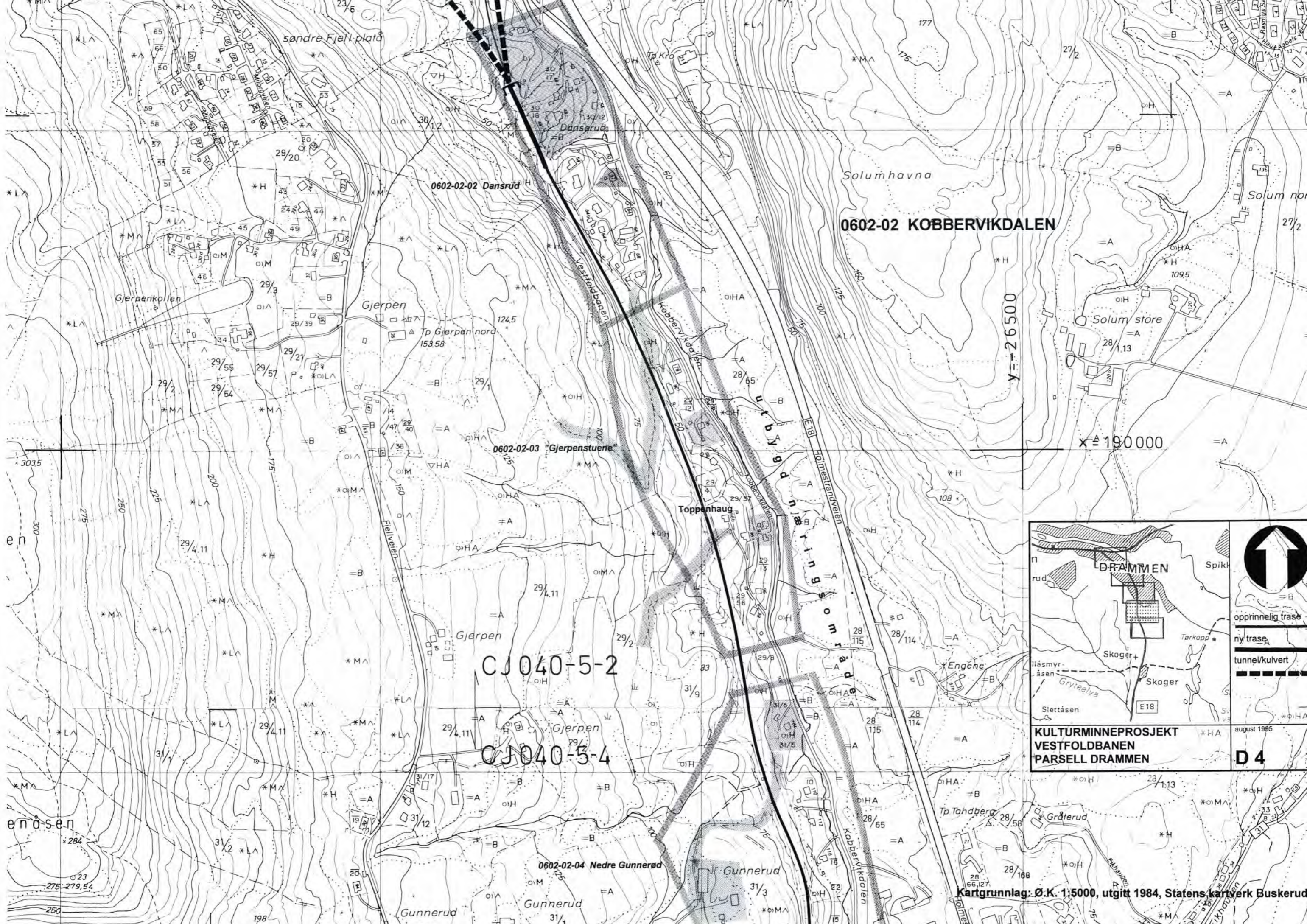
0602-01-10 "Terningmoen"

0602-01-08 Danvik Skole

0602-01-06 Strøm Terrasse

0602-01-11 "Trev"

0602-01-07 1. Strøm ter Dam



0602-02 KØBBERVIKDALEN

0602-02-02 Dansrud

0602-02-03 "Gjerpenstuen"

CJ040-5-2

CJ040-5-4

0602-02-04 Nedre Gunnerud

y = 26500

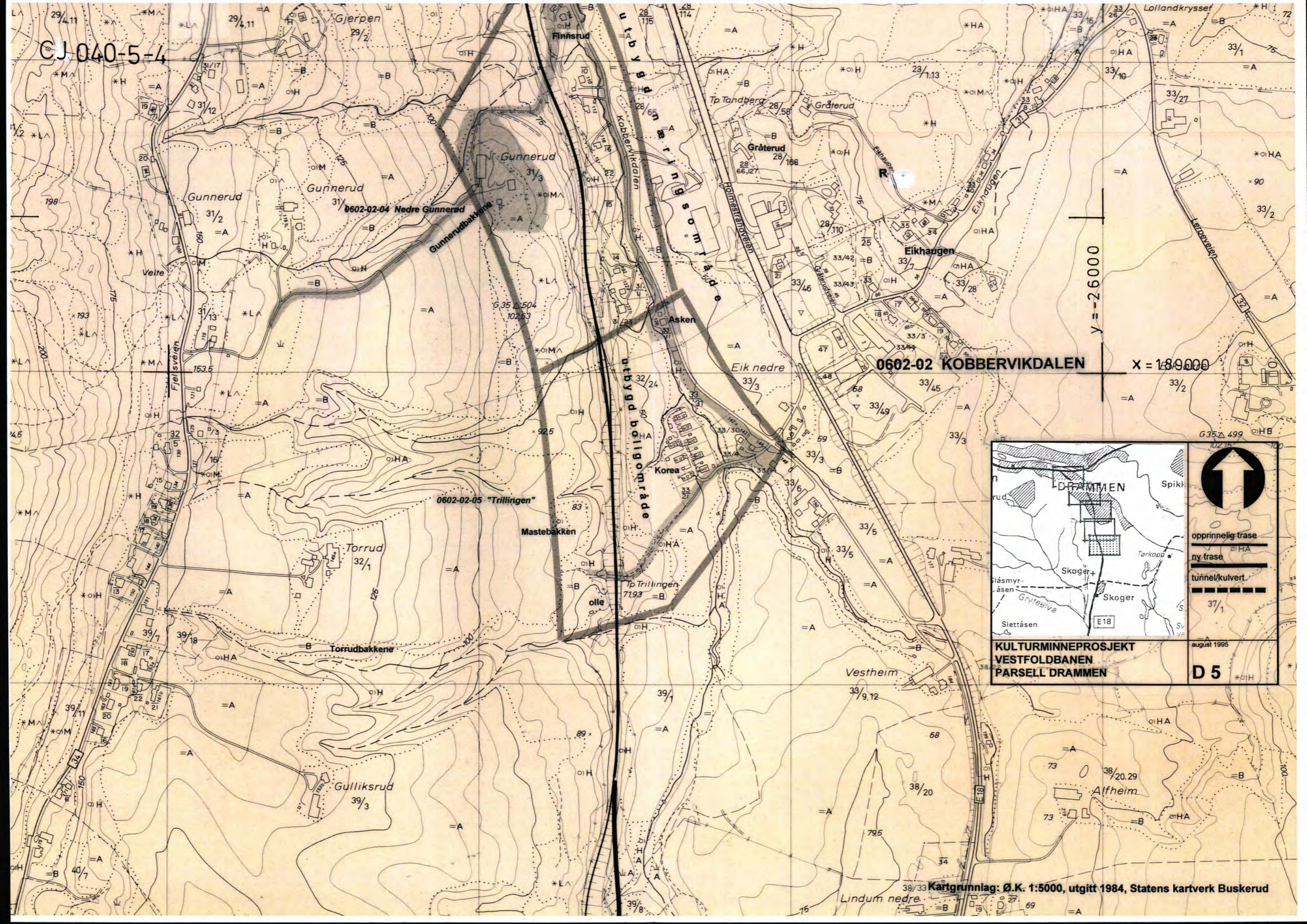
x = 190000

**KULTURMINNEPROSJEKT
VESTFOLDBANEN
PARSELL DRAMMEN**

august 1985

D 4

CJ 040-5-4



0602-02-04 Nedre Gunnerud

0602-02 KOBBERVIKDALEN

X = 189000

Y = -26000

**KULTURMINNEPROSJEKT
VESTFOLDBANEN
PARSELL DRAMMEN**

august 1995

D 5

Lokaliter nyere tids kulturminner

LOKALITET	0602-01-01 SUNDHAUGEN/LIERSUND
KOMMUNE	Drammen
KULTURMILJØ:	0602 -01 Drammen
GNR./BNR.	16/flere
GÅRDSNAVN	Nedre Strøm
KARTREF.	ØK: CJ 041-5-3, PROSJ: D1
AVGRENSING	Morenehøyden fra sundet fram til jernbaneskjæringa. Med bebyggelsen langs Sundhauggata og Grensegata.
BELIGGENHET	Morenehøyden ved Drammenselvas søndre bredd, ca. 1 km vest for Bybrua. Ved RV 283
HISTORIKK	<p>Sundstedet på søndre elvebredd kalles i litteraturen Øvre Sund, Sundhaugen, Liersund, Liersundtangen og Sundhaugtangen. I nyere tid er de tre første mest brukt. Søndre elvebredd her framsto før sandbanker og utfyllinger, som en markert tange. Opprinnelig var det selve sundet som kaltes Liersund. Øvre Sund er en noe yngre betegnelse, etter at det kom fergetrafikk over til Strømsø by. Sundhaugen er brukt både om bebyggelsen og om morenehaugen. Fra gammelt av del av gården Nedre Strøm (Smithestrøm). Navnegården Strøm strekker seg på begge sider av elva. (Straum firir vestan Lidasundi og Straum firir austan Lidasundi). Liersund ligger mellom Sundland og Grønland.</p> <p>Fram til brua over Drammenselva ble bygd 1813(1812?), var dette et meget viktig fergested hvor det meste av transporten over elva foregikk. Her ble det bygd flytebru under krigen i 1716. Flere, trolig svært gamle allfarveier har grenet ut på hver sida av Liersund. Navnet viser til den gamle tilhørigheten til Lier prestegjeld. Over dette sundet gikk bl.a. Strømsgodsets og Konneruds vei til Frogner kirke i Lier - inntil det ble kirke på Bragernes og senere på Strømsø på 1600-tallet - og kirke på selve Sundhaugen i 1843. Fra sørsida gikk veier over Austad mot Kobbervikkleivene og mot Fjell, Over Lassestrøm en viktig vei til Konnerud med lenge den viktigste veiforbindelsen til Strømsø fra Skoger. Veiene over Austad og Konnerud førte til Skoger kirke. Trolig var det fast fergemann i Liersund fra middelalderen. Det var fergetrafikk over Liersund til 1955.</p> <p>Det kom tidlig tettbebyggelse på Liersund. I 1636 var det her en klynge på 18 hus. Liersundbebyggelsen lå lenge for seg i forhold til tettbebyggelsen på Strømsø. Etter at bybrua kom, mistet stedet mye av sin betydning. Elvebakkene på hver side av morenen ble tidlig brukt til opplagsplass for trelast. Etterhvert som veien langs elvebreddene ble farbar, kom det småkårsbebyggelse. Siden har dette utviklet seg til nærings- og industriområder. I dag er Liersund omkranset av flere kulturhistorisk verdifulle industrianlegg. Det er store jernbanetomter på hver side.</p> <p>Bydelen Liersund eller Sundhaugen kom med i Drammen ved bysammenslutningen i 1811. Grensene ble trukket tett rundt bebyggelsen, og stedet lå som en administrativ øy for seg selv fram til byutvidelsen 1870. Strømsgodset kirke fortsatte å ligge utenfor byen. Befolkningen i Liersund var knyttet til fergetrafikken og arbeidet på trelasttomtene. Eiendommene ble kjøpt "fri" fra Smithestrøm da utparselleringen av gården begynte etter 1867.</p> <p>På høyden like ved kirken lå lystgården Blochhaugen tidlig på 1800-tallet, senere villaeiendommen Sundhaugen.</p>
KULTURMINNENE	<p>SUNDHAUGGATA og GRENSEGATA er spart for store endringer og følger gammelt løp. Sundhauggata går rett opp fra spissen av den "gamle tangen" og Grense-gata fra vest løper sammen med denne. Sundhaug gata går over i Smithestrømveien (ved jernbaneskjæringa?) og følger moreneryggen videre sørover.</p> <p>TETT TREHUSBEBYGGELSE langs Sundhauggata og Grensegata i bakkene ned mot sundet og litt inn på høyden. Småkårspreg. Markert alderspreg i struktur og enkeltbygninger.</p> <p>GRØNLAND 110, Sundhaugen(i dag menighetssenter) har bakgrunn som lystgården Blochhaugen. Her ligger i dag en staselig villa tegnet av ark Chr. Arbo for kpt. Meyer i 1912., huset er typisk for 1910-tallets arkitekttegnede panelarkitektur med stilhistoriske forbilder - her fra barokk og rokokko. Huset har monumental beliggenhet og stor synlighet.</p> <p>STRØMSGODSET KIRKE fra 1843 ligger på moreneryggen mellom Smithestrøm og Sundhaugen. Enkel og mindre trekirke med stor synlighet i bybildet. Kirkens arkitekt var blant landets fremste, stadskonduktør Chr. Grosch.</p> <p>RANDSFJORDBANEN fra 1868 skar seg gjennom morenen like ved kirken. Dagens veibru over skjæringa er en eldre jernbanebru i fagverk som ble flyttet hit på 1920-tallet.</p>

VURDERING

Moreneryggen ved sundet, med bebyggelse og gamle veiløp, utgjør et kulturmiljø av svært høy verdi. Området er et ankerfeste i Drammens kulturhistoriske landskap, hvor selve morenen - naturgrunnlaget, utgjør en vesentlig dimensjon. Enkeltbygninger og bebyggelses-struktur er av stor verdi. Området dokumenterer byhistorie og er særlig knyttet til den eldste historien, med det gamle sundstedet og gårdene Strøm på hver side. Her er bevart hus som dokumenterer flere epoker i stedets utvikling. Må ses i sammenheng med den øvrige bebyggelsen på moreneryggen sør for jernbaneskjæringa, hvor Smithestrøm er tyngdepunktet.

SEFRAK

ingen opplysninger

KILDER

Jo Sellæg, Lystgårdene: Blochhaugen, Liersundet og sundstedet, Rundtom Drammen. nr. 4-1993. Jo Sellæg, Hus i sentrum, Drammen kommune 1993. Jo Sellæg, Liersundet og sundstedet, Rundtom Drammen, nr. 4-1993. Karin og Per Phil, Generalplan for Drammen, historisk del 1968, nytrykk ved revisjon 1975, rapport 8. Anton B. Rustad, Skogerboken, herredets historie, Dm. 1931. Pers. info. Jo Sellæg. Drammen byleksikon 1979.

Statens Kartverk, Hønefoss: Rektangelkart 1826,14D2, 1:20 000, ltn. Grimseth. Buskerud Amt 1854, 1881. Kroki over En Del af Strømsø med Skovstrækninger, 1:25 000, udatert, rundt 1900. Bykart Drammen 1:4000 Fr. Julin 1870 og N.S: Krum 1888, 1900 og 1906, samt bykart 1926. Rektangelkart 1:25 000, 1890. Diverse rektangelmålinger 1:100 000, 1886 - 1939. Linjekart Vestfoldbanen 1:10 000, 1881, NSB Kartarkiv, Banedivisjon sør, Drammen.

LOKALITET	0602-01-02 SMITHESTRØM
KOMMUNE	Drammen
KULTURMILJØ:	0602 -02 Drammen
GNR./BNR.	16/flere
GÅRDSNAVN	Nedre Strøm
KARTREF.	ØK: CJ 041-5-3, PROSJ: D1
AVGRENSING	Smithestrøm med nærmeste omgivelser. Fra Jernbaneskjæringa i nord til gangveien fra Kamelen i sør. Fra Vestfoldbanen i øst til Onshuusveien i vest
BELIGGENHET	Midtre del av Strøm-morenen, mellom Sundhaugen og Lassestrøm.
HISTORIKK	<p>Strøm hører med til de eldste gårdsnavngruppene, og gården hadde strategisk beliggenhet på hver side av Drammenselva, på morenehøyden som deler Drammensdalen. Strøm-gårdene hadde bebyggelsen på høyden, jordveien på hver side av morenen. Smithestrøm er gården Nedre Strøm. Del av Strømsgodset som kom på selveierhånd - dvs byborgerhånd ved salg i 1683. Navn etter fam. Smith som satt her i tre generasjoner i over 100 år. Gabriell Smith, som drev stort i trelast- og sagbruk la ved giftermål Nedre Strøm til sitt eiendomskompleks midt på 1700-tallet. Sønnen Anders Smith tok bolig i den nye bygningen som moren hadde latt oppføre.</p> <p>Smithestrøm eller Nedre Strøm ble delt i 1867, og et gårdsbruk rett nord for hovedgården ble etablert (Smithestrømveien 1). Dette var også oppstarten til at de mange småtomtene ved Liersund ble frikjøpt. De to Nedre Strømgårder ble sammenslått i 1901. I 1931 var det 40 mål dyrket mark tilbake, foruten den store haven og gårdstunet. Stort gråsteinsfjøs for 50-60 kyr på hovedgården, revet "for en del år siden" (Skogerboka 1931), lå sør for gårdsplassen. Et stort areal utparsellert før 1930, til boliger og til NSB. Grosserer E. Onshuus og gårdbruker P. Aabel eiere fra 1900, Onshuus alene fra 1916.</p> <p>Området lå i hovedtrekk utenfor byen ved byutvidelsen i 1870. Byutviklingen stoppet ved Vestfoldbanen, men grensa gikk noe lenger vest her.</p>
KULTURMINNENE	<p>SMITHESTRØM er et utpreget lystgårdsanlegg, med bygninger og mange elementer fra hageanlegget intakt. Nåværende hovedbygning oppført av mestersnekker Brede Rantzau for Petronelle Smith 1767-1778. Et av få bygg i landet utformet etter rokokkostilens idealer. Monumental beliggenhet med stor synlighet. Hovedbygningen ligger på kanten av moreneryggen over østskråningen, som er utnyttet til hageanlegg med terrasser - i dag et sjeldent element i landssammenheng. Fløybygninger på motsatt side. Deler av trelysthus m.m. nede på sletta øst for terrassehagen trolig rester av hageanlegg fra Onshuus tid. Parsellhagen på sletta mot Nybyen oppleves som en forlengelse av Smithestrøm-hagen og passer fint til anleggets karakter.</p> <p>Veien på morenehøyden er blant de eldste ferdselsårer i Drammen. Veien som skrår fra Smithestrøm nordøstover til jernbanegartneriet, er en gammel forbindelse til elvebredden ved Grønland. Intakt fram til jernbanesvingen og jernbanegartneriet, planovergang nedlagt 1967. Veien sørover fra "Kamelen" (se under) går i et gammelt eiendomsskille mellom Øvre Strøm og Nedre Strøm og kan ha eldre tradisjoner. (Skillet vises også som eiendomstruktur i Nybyen)</p> <p>SMITHESTRØMVEIEN 1 opprinnelig gårdsbruk skilt ut 1867, s.sl. igjen 1901. Bygningene ervervet av NSB for "lenge siden" iflg. lokale informanter. Brukt til boliger for ansatte. Her er stor, murt hovedbygning i sveitserstil, sidebygning og stort stabbur. Låve revet. Stiltrekk i hovedsak godt bevart. Bebyggelsen har en markert beliggenhet på høyden.</p> <p>VILLABEBYGGELSE. Smithestrømveien 5 er en stor sveitservilla med dragestilelementer, fra århundreskiftet. Markant beliggenhet mellom Smithestrømveien 1 og hovedgården. Sveitserhus ved Smithestrømveien sør for hovedgården. Hovedvekten av bebyggelsen, som ligger ved Onshuusveien vest for Smithestrømveien, er funkisvillaer med 1930-talls preg.</p> <p>JERNBANEMINNER. Vestfoldbanen har vært et viktig strukturerelement i området og ligger som en grense mot Nybyen. JERNBANEGARTNERIET fra tidlig etterkrigstid. Ombygde hus. SPORVEKSLINGSHUS fra 1925 iflg. NSB's bygningsregistreringer ("Sundland vekselhytte"), ligger på nordsida av Vestfoldbanens spor like ved gartneriet. Tilnærmet sveitserstil i to etasjer, pipe, mindre tilbygg. "KAMELEN" lokal betegnelse på fotgjengerovergang mellom Nybyen og Smithestrømveien. Etter tradisjonen bygd fordi så mange arbeidere på jernbaneverkstedene i Sundland bodde i Nybyen. Den dårlige forbindelsen (før "Kamelen") var et problem i samtiden i flg. artikkel i Drammens Tidende 1911, gjengitt i Rundtom Drammen 1/1990) En eldre planovergang her erstattet med trappegang i 1939? - iflg. notat på linjekart over Vestfoldbanen.</p>

GRENSESTEIN for bygrense 1870 i hage på gnr. 17/343 (ved "Kamelen").

VURDERING

Hovedbygningen på Smithestrøm er fredet. Hagen ansett som "fredet" iflg. brev fra Harry Fett 1930-tallet (hos eier Jo Sellæg). Smithestrøm er et tyngdepunkt i kulturminnearven i Drammen. Den fredete bygningen og hageanlegget representerer lystgårdskulturen og plankeadelen sist på 1700-tallet. Hus og hage har høy arkitekturverdi og sjeldenhetsverdi. Samtidig markerer anlegget også en svær gammel og viktig gård ved Drammensvassdraget. Bebyggelsen og veien på moreneryggen må ses i sammenheng med Sundhaugen og Liersund med det gamle fergestedet. Morenens side mot øst framstår ennå som relativt ubebygd mot Nybyen, mens de store bygningene på Smithestrøm, tunet på Smithestrømvn.1 og Strømsgodset kirke markerer høyderyggen. Det er sjelden man kan oppleve et slikt verdifullt natur- og kulturelement i et ellers tettbygd bystrøk. Det klare skillet som Vestfoldbanens myke linje her skaper mellom Nybyen ("byen bak jernbanen") og morenehøyden med Smitestrøm-anlegget, gir positive kontraster til landskapsopplevelsen og høyner dets kulturhistoriske innhold. Inngår sammen med de andre lysgårdene i området som en svært karakteristisk og viktig del av det historiske landskapet på Strømsøsidea

SEFRAK

Ufullstendig
0602 502 008
0602 502 009
0602 502 010

KILDER

Sellæg, J. Strømsgodset - et jordegods, *Rundtom Drammen, nr. 4-1993*. Artikkel i *Drammens Tidende* 1911, gjengitt av red. i *Rundtom Drammen 1-1990*. Karin og Per Phil, 1968 Oversikt over utviklingen av Drammen. Generalplan for Drammen 1966-90, rapport 8 1975. Drammen kommune. Anton B. Rustad, *Skogerboken, herredets historie, Dram. 1931*. Pers. info. Jo Sellæg. *Drammen byleksikon 1979*.

Statens Kartverk, Hønefoss: Rektangelkart 1826,14D2, 1:20 000, ltn. Grimseth, Buskerud Amt 1854, 1881. Kroki over En Del af Stømsø med Skovstrækninger, 1:25 000, udatert, ca. 1900. Bykart Drammen 1:4000 Fr. Julin 1870 og N.S: Krum 1888, 1900 og 1906, samt bykart 1926, 1939. Diverse rektangelmålinger. 1:100 000. , 1886 - 1939. Linjekart Vestfoldbanen 1:10 000, 1881, NSB Kartarkiv, Banedivisjon sør, Drammen

LOKALITET	0602-02-01 LASSESTRØM
KOMMUNE	Drammen
KULTURMILJØ:	0602 -02 Drammen
GNR./BNR.	17/flere
GÅRDSNAVN	Øvre Strøm, "Lassestrøm"
KARTREF.	ØK: CJ 041-5-3, PROSJ: D1
AVGRENSING	Lassestrømbakken med tilgrensende eiendommer, Veien fra "Kamelen" i nord, Smithestrømveien vest.
BELIGGENHET	Lasse-Strøm ligger på høyden av morenen, sør for Smithestrøm og noe høyere Ligger til Smithestrømveien, i dennes kryssing med Konnerudgata.
HISTORIKK	<p>Strømgårdene og de fleste gårdene omkring ble i 1543-44 kjøpt av adelsmannen Peder Hansen Litle (hovedsete Fossesholm). Gikk i arv i over 100 år. Lagt til Gunder Langes (til Fritsø) gods i 1623. Øvre Strøm ble hovedsetet for Strømsgodset etter at Gunder Lange slo seg til her i 1630-årene. Godset besto til Gyldenløve begynte å selge stykkevis på 1680-tallet. Oppdeling av Øvre Strøm begynte i 1747, med salg av løkker på området som bl. a. deler av Nybyen ligger på i dag.</p> <p>Øvre Strøm kalles Lasse-Strøm etter losoldermann og toller Johan Henrik Lassen som overtok på 1760-tallet. Bygde ny hovedbygning. Lassen-familien hadde gården i nær 100 år. Lassens hovedbygning brant rundt 1870. Livørestuen 1915. "Før den tid var hele gårdens bebyggelse og situasjonen i strøket omkring meget annerledes enn senere." (Skogerboka 1931). Veien svingte til venstre om gårdsplassen etter "den gamle bakke" opp mot gården. Traff gamle Konnerudvei.</p> <p>Slutt med egentlig gårdsbruk på 1890-tallet. Ved salg i 1897 ble hovedbygning og have skilt fra gården - som ble gjenstand for sterkt utparsellering, bl.a. med Strøm terrasse. Skogen hogd ned. Skoger el-verk hadde i mange år sine kontorer ved Lassebakken. Gården har senere vært bibliotek og menighetshus.</p> <p>Øvre Strøm knutepunkt for vei fra Konnerud, Liersund, Austad og vei mot Strømsø. Konnerudgata/Konnerudveien (ved "Gamlebakkene") er den eldste vei fra Drammen til gravesamfunnet på Konnerud. Lassebakken er et eldre løp av veien mot Strømsø som gikk gjennom gårdstunet, og var opprinnelig navn på store deler av den nåværende Konnerudgata som kan ha vært Øvre Strøms vannvei. Svingen rundt høyden med gården var anlagt før 1926, iflg. kart fra da, og bebygd med hus på nordsiden..</p> <p>I Krysset Smithestrømsveien - Konnerudgata lå inntil 1925 børsemaker Larsens haggelfabrikk, med sitt høye tårn var den et landemerke i området.</p>
KULTURMINNENE	<p>Ingen synlige rester etter adelssetet i Strømsgodset eller Lassens gård. Bygningsmiljøet i det gamle tunområdet preges av store bolighus i sveitserstil fra århundreskiftet og yngre bolighus. Hovedbygningen som ble reist etter brannen i 1870 står. Det er et tradisjonelt halvannetasjes sveitserhus, mye ombygd. To andre større sveitserbygninger har lav bygningsmessig opprinnelighet. Området er sterkt utbygd med hus fra ulike epoker. Spredt eldre bebyggelse med sveitserstilspreget langs Smithestrømveien. Tidlig 1900-talls hus på nordsida av svingen i Konnerudgata. I nord, til parken ved Smithestrøm, ligger et mindre felt med godt bevarte nyklassiske bygninger ved en arm av Smithestrømveien; nr. 9, 11 og 13. En villa med sveitserstiltrekk (mye ombygd) nede ved planovergangen mot Nybyen.</p> <p>Lassebakken brukes som gangvei og har bevart sitt smale løp, rett opp bakken til den gamle tunplassen.</p>
VURDERING	Selv om det gamle tunområdet ligger på en framskutt høyde, er omgivelsene så utbygd med veier og hus at tunområdet i liten grad markerer seg i landskapet. Særlig veiutbyggingen med Prof. Smiths allé og Konnerudgata bryter en del med de gamle linjene langs moreneryggen nordover mot Nedre Strøm. Verdiene knytter seg til Lassebakken og restene av gårdsbebyggelsen som markerer det gamle hovedsetet, mer som struktur enn enkeltobjekter.
SEFRAK	<p>0602 802 001 bolighus, Lassebakken 1, Øvre Strøm</p> <p>0602 802 002 bolighus, Lassebakken 2, Øvre Strøm</p> <p>0602 802 003 bolighus, Lassebakken 3, Øvre Strøm</p> <p>0602 502 011 bolighus, Smithestrømveien 21</p> <p>0602 502 017 bolighus, Smithestrømveien 19</p>

KILDER

Jo Sellæg, Stedsnavn - Lassebakken på Øvre Strøm, Rundtom Drammen 2/1990. Jo Sellæg, Strømsgodset - et jordegods, Rundtom Drammen nr. 4-1993. Karin og Per Phil, Generalplan for Drammen, historisk del 1968, nytrykk ved revisjon 1975, rapport 8. Anton B. Rustad, Skogerboken, herredets historie, Dm. 1931. Pers. info. Jo Sellæg. Drammen byleksikon 1979.

Statens Kartverk, Hønefoss: Rektangelkart 1826,14D2, 1:20 000, ltn. Grimseth. Buskerud Amt 1854, 1881. Kroki over En Del af Stømsø med Skovstrækninger, 1:25 000, udatert, rundt 1900. Bykart Drammen 1:4000 Fr. Julin 1870 og N.S: Krum 1888, 1900 og 1906, samt bykart 1926. Rektangelkart 1:25 000, 1890. Diverse rektangelmålinger 1:100 000, 1886 - 1939. Linjekart Vestfoldbanen 1:10 000, 1881, NSB Kartarkiv, Banedivisjon sør, Drammen.

LOKALITET	0602-01-04 NYBYEN
KOMMUNE	Drammen
KULTURMILJØ:	0602 -02 Drammen
GNR./BNR.	110/flere
GÅRDSNAVN	Øvre Strøm, Nedre Strøm
KARTREF.	ØK: CJ 041-5-3, PROSJ: D1
AVGRENSING	Avgrenset av Vestfoldbanen, jernbanetomtene, Danvikgata, Konnerudgata,
BELIGGENHET	I svingen der Vestfoldbanen tar av fra hovedbaneområdet på Strømsø
HISTORIKK	<p>Den første oppdeling av Øvre Strøm begynte i 1747. Halvard Olsen Strøm kjøpte da den del av gården som bl.a. danner Nybyen - nord for Konnerudgaten, ned til Lortebekken og bort til Smithestrøm. Denne eiendom delte han i 3 like store langstrakte løkker som lå parallelt med hverandre, fra Konnerudveien og nordover. Disse løkker ble eid i lang tid fremover av byborgere som brukte dem til avsløkker, og det aller meste av dem gikk inn i byen i 1870. Den første bymessige bebyggelsen på Strøms-løkkene kom sør for Konnerudgata, på et felt kalt Strømsbyen. Det var etablert før området ble innlemmet i Drammen by i 1870. Rundt århundreskiftet var det duket for bebyggelse nord for Konnerudgata. Den nye bebyggelsen ble naturlig nok hetende Nybyen. I 1899 ble det utarbeidet reguleringsplan for løkkene på Strømsøsidea. Området mellom Vestfoldbanen og Tangensporet til Austadgata fikk rutenettsplan. (Drammens historie, b.II, Krums kart fra 1888 har også tegnet på rutenettsplan for Nybyområdet.) Eksisterende veier som Konnerudgata, samt deler av de gamle løkkgrensene har vært strukturerende for planens retning. Grensen mellom Nedre- og Øvre Strøm vises fortsatt i eiendomsgrensene nord for Amtmand Breders gate.</p> <p>Nybyen vokste fram rundt århundreskiftet. Noen få hus kom før 1900, den største utbyggingen fant sted mellom 1900 og 1915. Utbyggingen startet som en fortetting ved den gamle løkkebebyggelsen som lå til Danvikgata. Jernbaneanlegg og Vestfoldbanen avgrenset ekspansjonsmulighetene mot nord og vest. Utbygging og salg av tomter ble i stor grad kanalisert gjennom to entreprenører, Murmester Haakon Gulbrandsen og sløydlerer Nic. Larsen. Området øst for Danvikgata var lenge ubebygget og ble først bebygget med boligblokker i 1950-årene.</p> <p>Naboskapet til jernbanestasjonen og jernbaneverkstedet på Sundland (anlagt 1909) gjorde Nybyen til det naturlige boligområde for ansatt på jernbanen. Men Vestfoldbanens spor ble oppfattet som en barriere for folks arbeidsvei, går det fram av en artikkel i Drammens Tidende 1911 (gjengitt i Rundtom Drammen 1/1990). Gangbrua "Kamelen" ble et resultat av dette. Iflg. notat på et linjekart over Vestfoldbanen (datert 1881) ble en eldre planovergang her erstattet med trappegang i 1939. Annet notat nevner overgangen 1934? - utydelig.</p>
KULTURMINNENE	Én- og tomannsboliger i sveitserstil eller byggmesterjugend. Flere bygd etter samme typetegning og satt opp samtidig. Høye halvannen-etasjes sveitserhus med mange spisse arkoppbygg, typiske for sen sveitserstil. Et karakteristisk trekk er sidefløy med opprinnelige uthus i to etasjer. Opprinnelig preg i bygningskropper godt ivarettatt. Vekslende autentisitet i detaljer, men mange svært opprinnelige. Mange sidefløyer innredet til boligformål i dag. Svært enhetlig, homogent preg. Noen har små forhager, de fleste relativt dype bakhager.
VURDERING	Nybyen er en typisk "forstad", bygd som svar på utviklingen av det industrialiserte bysamfunnet ved århundreskiftet. Det er et tilnærmet rent boligområde, med de store fabrikkene og verkstedene i nærområdet som sin forutsetning. Det meste er bygd ut under et relativt kort tidsrom, noe som også er med å gi et homogent bygningsmiljø, mht. stil og tidspreg. Området har en klart oppfattbar karakter. Vestfoldbanen som grense og kontrasten mellom områdene på hver side er med å understreke dette. Flere enkeltbygninger samt områdets planstruktur er godt bevart. Nybyens verdier er annerkjent i kommunens planarbeid ved at de områder som grenser opp til Vestfoldbanen er foreslått som bevaringsområde. I en større sammenheng er Nybyen, sammen med Vestfoldbanen som "bygrensene", lystgårdsanlegget Smithestrøm og morenebebyggelsen ved Sundhaugen, med på å gi bylandskapet i dette området et særlig rikt sammensatt kulturhistorisk innhold av høy verdi.
SEFRAK	0602 602 001 Bolighus Vestfoldveien 7
ikke fullstendig	0602 602 002 Bolighus Vestfoldveien 5
	0602 602 003 Bolighus Vestfoldveien 3
	0602 602 004 Bolighus Sehestedsgt. 29

0602 602 005 Bolighus Sehestedsgt. 27
 0602 602 006 Bolighus Sehestedsgt. 25,
 0602 602 007 Bolighus Sehestedsgt. 23
 0602 602 008 Bolighus Sehestedsgt. 21
 0602 602 009 Bolighus Amtmand Breders gate 26
 0602 602 010 Bolighus Amtmand Breders gate 28
 0602 602 011 Uthus Amtmand Breders gate 28
 0602 602 012 Bolighus Amtmand Breders gate 30
 0602 602 013 Uthus Amtmand Breders gate 30
 0602 602 014 Bolighus Amtmand Breders gate 33
 0602 602 015 Bolighus Amtmand Breders gate 31
 0602 602 016 Bolighus Amtmand Breders gate 29
 0602 602 017 Bolighus Amtmand Breders gate 27
 0602 602 018 Uthus, Amtmand Breders gate 27
 0602 602 019 Bolighus Sehestedsgt. 19A
 0602 602 020 Bolighus Sehestedsgt. 17B
 0602 602 021 Uthus Sehestedsgt. 17B
 0602 602 022 Bolighus Sehestedsgt. 17A
 0602 602 023 Uthus Sehestedsgt. 17A
 0602 602 024 Bolighus Sehestedsgt. 17
 0602 602 025 Uthus Sehestedsgt. 17
 0602 602 026 Bolighus Sehestedsgt. 15
 0602 602 027 Bolighus Sehestedsgt. 13
 0602 602 028 Bolighus Sehestedsgt. 11
 0602 602 029 Bolighus Sehestedsgt. 9
 0602 602 030 Bolighus Sehestedsgt. 24
 0602 602 031 Bolighus Konnerudgt. 48
 0602 602 032 Leiegård Sehestedsgt. 10
 0602 602 033 Marcus Thranesgt 16
 0602 602 034 Leiegård Danvikgt. 8
 0602 602 035 Leiegård Danvikgt. 8
 0602 602 036 Bolighus Amtmand Breders gate 19

KILDER

Jo Sellæg, Strømsgodset - et jordegods, Rundtom Drammen 4/1993. Jo Sellæg, Hus i sentrum, Drammen kommune 1993. Artikkel i Drammens Tidende 1911, gjengitt av red. i Rundtom Drammen 1/1990. Karin og Per Phil, Generalplan for Drammen, historisk del 1968, nytrykk ved revisjon 1975, rapport 8. Anton B. Rustad, Skogerboken, herredets historie, Drm. 1931. Pers. info. Jo Sellæg. Drammen byleksikon 1979.

Statens Kartverk, Hønefoss: Rektangelkart 1826,14D2, 1:20 000, ltn. Grimseth. Buskerud Amt 1854, 1881. Kroki over En Del af Stømsø med Skovstrækninger, 1:25 000, udatert, noe etter 1881. Bykart Drammen 1:4000 Fr. Julin 1870 og N.S: Krum 1888, 1900 og 1906, samt bykart 1926. Rektangelkart 1:25 000, 1890. Diverse rektangelmålinger 1:100 000, 1886 - 1939. Linjekart Vestfoldbanen 1:10 000, 1881, NSB Kartarkiv, Banedivisjon sør, Drammen.

LOKALITET	0602-01-05 STRØMSBYEN
KOMMUNE	Drammen
KULTURMILJØ:	0602 -02 Drammen
GNR./BNR.	110/flere
GÅRDSNAVN	Øvre Strøm
KARTREF.	ØK: CJ 041-5-3, PROSJ: D1
AVGRENSING	Avgrenset mot Peder Søbørgs gate i sør (Gml grense mot Nordre Danvik) og Konnerudgata i nord, Danvikgt. i øst og Vestfoldbanen i vest.
BELIGGENHET	Sør for Nybyen og vest for Strøm terrasse.
HISTORIKK	Strømgårdene hadde løkker helt ned til Strømsø torg. Allerede i 1747 begynte eieren av Øvre Strøm å parsellere ut løkker hvor byborgerne kunne avle og eventuelt sette opp hus. På noen av disse løkkene utviklet det seg tidlig bymessig bebyggelse. Dette gjelder et område sør for Konnerudgata. Amtskartet fra 1854 viser ingen tett bebyggelse her. Kvartalene mellom Christen Smiths gate, Smalgangen, Selmers gate og Marienlystgata er i ferd med å fortettes med hus iflg. Julins kart fra 1870. Utviklingen av dette området mot forstadsbebyggelse i enkle trehus startet fra disse kvartalene. Lenge lå de som en øy for seg selv. Kroms kart fra 1888 viser tomtene mot jernbanen ubebygde, men kart fra 1900 har enkelte hus her. Da var også utbyggingen av Nybyen nord for Konnerudgata begynt. Som for Nybyen har jernbanen vært en grense for Strømsbyens utvikling i vestlig retning. Strømsbyen ble innlemmet i Drammen by i 1870, men regulert først i 1896-99.
KULTURMINNENE	Den eldste kjernen i Strømsbyen viser tydelig fortsatt et eldre lag av bebyggelse enn omgivelsene rundt, både i gatestruktur, som er smalere enn resten av området, og i husenes form - selv om mange hus er mye endret. Husene i de ytre områdene mot jernbanen har mer villapreg enn de eldste. Her dominerer sveitserstilen på tomtene nærmest Konnerudgata. Mens tomtene mot jernbanen lenger sør er senere utbygd med hus i nyklassisisme, samt enkelte fortetninger med relativt nye hus. Eiendommene langs jernbanen har alle relativt store "bakhager" mot banen. Husenes front og innganger er orientert motsatt vei. Konnerudgata 51, som ligger opp mot jernbanen, har hus fra de siste 10-år. Marienlystgt. 31, som også ligger nærmere banen, har et moderne ytre, men kan ha en eldre kerne og vises på kart fra 1900.
VURDERING	I hovedtrekk er dette samme type bebyggelse som Nybyen, men inntrykket er mindre homogent. Dette skyldes dels den eldste kjernen, det egentlige "Strømsbyen" - et positivt element som gir tidsdybde til miljøet. Men det skyldes også at området har flere hull i den eldre bebyggelsen, og det har større bygningsmessige endringer. Husene i den eldste delen er mye endret i det ytre, men kan likevel ha stor bygningshistorisk interesse. Området har kulturhistorisk verdi sett som en enhet i samspill med nærområdene. I tillegg til dette knytter det seg spesiell interesse til den eldste kjernen og bebyggelsen mot Konnerudgata.
SEFRAK	Mange registreringer. For vidtgående å ta med her.
KILDER	Jo Sellæg, Strømsgodset - et jordegods, Rundtom Drammen 4/1993. Jo Sellæg, Hus i sentrum, Drammen kommune 1993. Artikkel i Drammens Tidende 1911, gjengitt av red. i Rundtom Drammen 1/1990. Karin og Per Phil, Sellæg, Drammen. historisk del 1968, nytrykk ved revisjon 1975, rapport 8. Anton B. Rustad, Skogerboken, herredets historie, Drm. 1931. Drammen, en norsk østlandsbys historie, 1921, 1962. Drammen byleksikon 1979. Statens Kartverk, Hønefoss: Rektangelkart 1826,14D2, 1:20 000, ltn. Grimseth. Buskerud Amt 1854, 1881. Kroki over En Del af Stømsø med Skovstrækninger, 1:25 000, udatert, noe etter 1881. Bykart Drammen 1:4000 Fr. Julin 1870 og N.S: Krum 1888, 1900 og 1906, samt bykart 1926. Rektangelkart 1:25 000, 1890. Diverse rektangelmålinger. 1:100 000, 1886 - 1939. Linjekart Vestfoldbanen 1:10 000, 1881, NSB Kartarkiv, Banedivisjon sør, Drammen.

LOKALITET	0602-01-06 STRØM TERRASSE
KOMMUNE	Drammen
KULTURMILJØ:	0602 -02 Drammen
GNR./BNR.	17/ flere, 18/ flere
GÅRDSNAVN	Øvre Strøm, Nordre Danvik
KARTREF.	ØK: CJ 041-5-3, PROSJ: D1
AVGRENSING	De tre Strøm-terrasser fra Konnerudgata til Anne Margrethe Knudsens gate
BELIGGENHET	Ligger vest for Vestfoldbanen og Strømsbyen og sør for Lassestrøm
HISTORIKK	<p>Strøm terrasse er i hovedsak parsellert ut av Øvre Strøm og Nordre Danvik. Øvre Strøm ble drevet som gårdsbruk fram til 1890-tallet. Etter et salg av det meste av jordveien i 1897 begynte en mer omfattende utparsellering. I 1904 var det skilt ut ca. 90 matrikelnr. Haakon og C.J. Gulbrandsen kjøpte 40 mål jord og begynte en systematisk oppførelse av villaer. Det ble villarekkene i Strøm terrasse, med gatene 1., 2., 3., (og 4?). Utparselleringen av Nordre Danvik begynte for alvor i 1911. Strøm terrasse ligger i sin helhet utenfor bygrensen av 1870. Vestfoldbanen ble strukturerende ved at 1. Strøm terrasse følger linjas vestsida. 2. Strøm terrasse, nord for Danvikbakken, skal være en videreføring av en av de eldste veiene i åssiden; den gamle allfarvegen som gikk mellom de opprinnelige gårdene i åssiden. Den fortsatte videre i Styrmoes vei. Danvik skole ligger "kilt inn" i villabebyggelsen.</p> <p>I 1906 ble Bygningsloven gjort gjeldene for et område på Gulskogen, Strøm og Danvik. I 1912 kom en reguleringsplan for Strøm-området som brøt med sjakkbrett-planene og tok hensyn til terrenget. Da var det alt bygd 120 hus her.</p>
KULTURMINNENE	<p>Bebyggelsen i 1. Strøm terrasse har sine innganger og fasader vendt mot gata. Også de øvre villarekkene har samme orientering, selv om de da får "baksidene" mot gatene. Tomtene har store hager. Hovedtyngden av hus er oppført i de første 10-år av 1900-tallet. Noen få nærmest Konnerudgata er fra rett før 1900. Sveitserstilen dominerer, med innslag av jugendstil og nyklassisisme. De fleste er villaer på halvannen etasje med verandaer. Bebyggelsen har bevart opprinnelige hovedtrekk godt, og mange hus har relativ høy grad av opprinnelighet i detaljer.</p>
VURDERING	<p>Som Nybyen er Strøm Terrasse en typisk forstad - bygd som svar på utviklingen av det industrialiserte bysamfunn ved århundreskiftet. Det er en ren boligby, med arbeidsplassene i byen og industrien i nærområdet som sin forutsetning. I forhold til Nybyen har området mer villapreg og større tomter, og viser tilknytning til et annet sosialt skikt. "Villarekkene" utgjør et tidsenhetlig, tidstypisk og homogent område med karakter og særpreg. I samspill med andre boliggrupper, fra andre tidsperioder i nærområdet, er "villarekkene" et element som gir området tidsdybde og innhold av stor kulturverninteresse.</p>
SEFRAK	<p>Mange registreringer, for vidtgående å ta med her. Krets 602-801, -802, -803</p>
KILDER	<p>Karin og Per Phil, Generalplan for Drammen. historisk del 1968, nytrykk ved revisjon 1975, rapport 8. Anton B. Rustad, Skogerboken, herredets historie, Dram. 1931. Drammen, en norsk østlandsbys historie, 1981. Pers. info. Jo Sellæg. Drammen byleksikon 1979.</p> <p>Statens Kartverk, Hønefoss: Rektangelkart 1826,14D2, 1:20 000, ltn. Grimseth. Buskerud Amt 1854, 1881. Kroki over En Del af Stømsø med Skovstrækninger, 1:25 000, udatert, noe etter 1881. Bykart Drammen 1:4000 Fr. Julin 1870 og N.S: Krum 1888, 1900 og 1906, samt bykart 1926. Rektangelkart 1:25 000, 1890. Diverse rektangelmålinger. 1:100 000, 1886 - 1939. Linjekart Vestfoldbanen 1:10 000, 1881, NSB Kartarkiv, Banedivisjon sør, Drammen.</p>

LOKALITET	0602-01-07 LINDETRÆR, UNDERGANGER - 1. STRØM TERRASSE
KOMMUNE	Drammen
KULTURMILJØ:	0602 -02 Drammen
GNR./BNR.	17/-, 18/-, 19/-
GÅRDSNAVN	Øvre Strøm, Søndre og Nordre Danvik
KARTREF.	ØK: CJ 041-5-3, PROSJ: D1
AVGRENSING	
BELIGGENHET	1. Strøm terrasse, sør for Vestfoldbanen
HISTORIKK	<p>Trolig plantet i mellomkrigstida, etter 1921. Fotografi av Danvik skole etter byggetrinnet som var ferdig i 1921 (i Skogerboka fra 1931), viser at trærne ikke var plantet da. Fotografi som viser Drammen Idrettsanlegg ved et fotballstevne i 1947, viser vel utvokste trær - anslått ca. 20 år gamle iflg. tlf. opplysning fra Parkseksjonen, Drammen kommune. Fotografiet henger i idrettsseksjonens kontorer.</p> <p>Endringer ved jernbaneundergangen for Danvikbakken regulert 1939 (opplysning fra Parkseksjonen, Drammen kommune). Overgang til normalspor 1949, EL-drift 1957.</p>
KULTURMINNENE	<p>Lindealléen strekker seg langs hele 1. Strøm terrasse, fra Konnerudgata til Schwartz gate. Følger foten av Vestfoldbanens skråning/fylling.</p> <p>To funksipregete søylebårne underganger for jernbanen i tilknytning til 1. Strøm terrasse. Ved Danvikbakken/Scheitlies gate og Schwartz gate. Trolig bygd på 1940-tallet.</p>
VURDERING	Er et karakteristisk og identitetsskapende element. Binder områder sammen og mildner jernbanens barrierevirkning.
SEFRAK	
KILDER	Anton B. Rustad, Skogerboken, herredets historie, Dm. 1931. Drammen, en norsk østlandsbys historie, 1921, 1962.

LOKALITET	0602-01-08 DANVIK SKOLE
KOMMUNE	Drammen
KULTURMILJØ:	0602 -01 Drammen
GNR./BNR.	1
GÅRDSNAVN	Nordre Danvik
KARTREF.	ØK: CJ 041-5-3, PROSJ: D1
AVGRENSING	Begrenset til skoleanlegget.
BELIGGENHET	Omkranset av bebyggelsen i Strøm terrasse.
HISTORIKK	<p>Bygd utenfor Drammen by, i Skoger kommune, på nordre Danviks grunn. Bygd som svar på den sterke boligutbyggingen av Strøms og Danviks arealer. Ble bygd nederst i Danvikbakken, midt i byggefeltet til Strøm terrasse. Første byggetrinn på 6 klasseværelser i to etasjer sto ferdig i 1907. Ble straks for liten. Neste byggetrinn ferdig i 1921, med en mye større fløy med spesialrom. Hadde i 1931 19 klasserom. Mindre utvidelser mot sørvest i nyere tid.</p> <p>Det første skolehuset i Strømsgodset kom i 1783 (Nedre Eikervei 13). Det er et av de eldste i landet. Den første "moderne" skolen kom på Rødskog 1887. Danvik kom som den neste i 1907.</p>
KULTURMINNENE	De ulike byggetrinnene er føyd sammen til et helhetlig, flerfløyet anlegg. Den eldste fløy ligger parallelt med jernbanen lengst sør. Jugendstilen preger formspråket til den store fløyen fra 1921. Detaljer er nok noe redusert, men hovedtrekkene ved den opprinnelige arkitekturen er godt bevart.
VURDERING	Skoleanlegget dominerer i villabebyggelsen og har stor synlighet i bybildet. Det kan ses som et tidstypisk monument over folkeopplysning og byutviklingen. Det har stor symbolverdi og identitetsverdi.
SEFRAK	
KILDER	<p>William Bakkerud, Danvik skole, Drammenskolens jubileumsnr., 1986. Anton B. Rustad, Skogerboken, herredets historie, Dram. 1931. Drammen byleksikon 1979.</p> <p>Statens Kartverk, Hønefoss: Rektangelkart 1826,14D2, 1:20 000, ltn. Grimseth. Buskerud Amt 1854, 1881. Kroki over En Del af Strømsø med Skovstrækninger, 1:25 000, udatert, noe etter 1881. Bykart Drammen 1:4000 Fr. Julin 1870 og N.S: Krum 1888, 1900 og 1906, samt bykart 1926. Rektangelkart 1:25 000, 1890. Diverse rektangelmålinger. 1:100 000, 1886 - 1939. Linjekart Vestfoldbanen 1:10 000, 1881, NSB Kartarkiv, Banedivisjon sør, Drammen.</p>

LOKALITET	0602-01-09 PEDER SØBERGSGATE 37 OG "ANDERSENS TAKPAPP"
KOMMUNE	Drammen
KULTURMILJØ:	0602 -02 Drammen
GNR./BNR.	110/337, 110/415
GÅRDSNAVN	Nordre Danvik
KARTREF.	ØK: CJ 041-5-3, PROSJ: D1
AVGRENSING	Avgrenset til eiendommene Peder Søbørgsgt 37 og Scheitlies gate 14
BELIGGENHET	Rett nord for Danvik skole, på motsatt side av jernbanelinja.
HISTORIKK	<p>De to eiendommene ble opprinnelig bygd til "Vestfoldveien" (nåværende Ordfører Ingebrigtsensgt.) som startet ved Peder Søbørgs gate og som gikk langs jernbanen. Området hører til det senere utbygde på de gamle løkkene. Grensa for Strømsbyens bebyggelse gikk lenge i Peder Søbørgs gate. Her var grensa mellom Øvre Strøm og Nordre Danvik.</p> <p>Scheitlies gate 14 først bebygd. Næringsbygningene vises alene på bykartet fra 1906. Iflg. informant var det "Andersens Takpapp" som først etablerte seg her. (Firmaet skal være fra 1898, men bebyggelsen vises ikke på kart fra 1900.) Andersens Takpapp var lenge i drift her. "Strøms Mekaniske" kjøpte lokalene i 1971 og har siden holdt til her. "Strøms Mekaniske" begynte som "Bangeløkka verkstedindustri."</p> <p>Peder Søbørgsgt. 37 er en villa fra ca 1910. Det trekantede kvartalet med villaen og verkstedet var utbygd i 1926 iflg kart fra da.</p>
KULTURMINNENE	<p>De to eiendommenes hus ligger orientert langs jernbanen, en følge av at her gikk tidligere Vestfoldveien. Vestfoldgate-areale er nå lagt til eiendommene som grenser til jernbanen. Peder Søbørgsgt. 37 er en toetasjes villa med hage. Stiluttrykket er nyklassisisme, og huset har høy grad av opprinnelighet i helhet som detaljer.</p> <p>To mindre industribygninger på Scheitlies gate 14. Bare det sør/østligste er gammelt. Har vært bygd om og på flere ganger, men har et vist alderspreg bevart. En tror det opprinnelig var bolig i delen nærmest Scheitlies gate. Den nord/vestligste bygningen ble satt opp av Strøm Mekaniske etter 1971. Den ble da tilpasset den gamle i form.</p>
VURDERING	Peder Søbørgs gate 37 har høy arkitektonisk egenverdi, ved siden av at huset er et godt eksempel på sin hustype. Scheitlies gate har kulturverninteresse, er eksempel på den småindustrien som etablerte seg blant bolighusene på løkkene og som nå på det meste er borte.
SEFRAK	
KILDER	<p>Jo Sellæg, Hus i sentrum, Drammen. kommune 1993. Pers. info. Jørgen Moen. Drammen, en norsk østlandsbys historie, b. IV 1981</p> <p>Statens Kartverk, Hønefoss. Bykart Drammen 1:4000 Fr. Julin 1870 og N.S: Krum 1888, 1900 og 1906, samt bykart 1926. Rektangelkart 1:25 000, 1890. Diverse rektangelmålinger: 1:100 000, 1886 - 1939. Linjekart Vestfoldbanen 1:10 000, 1881, NSB Kartarkiv, Banedivisjon sør, Drammen.</p>

LOKALITET	0602-01-10 BOLIGFELTET "TERNINGMOEN"
KOMMUNE	Drammen
KULTURMILJØ:	0602 -01 Drammen
GNR./BNR.	110/fl.
GÅRDSNAVN	Nordre Danvik
KARTREF.	ØK: CJ 041-5-3, PROSJ: D1
AVGRENSING	Kvartalet ordfører Ingebrigtsens gate, Scheitlies gate, Rings gate, Schreiners gate.
BELIGGENHET	Ligger like nordvest for Vestfoldbanen, på motsatt side av jernbanen ovenfor Danvik skole.
HISTORIKK	<p>Området mellom Ringsgate og Vestfoldbanen lå ubebygd til etter siste krig. Bygd ut som borettslag for jernbaneansatte (Jernbanens Borettslag?). Borettslaget stiftet 1947 og området ble umiddelbart bebygd. Populært kalt "Terningmoen", som en karakteristikk av den funksjonalistiske utformingen.</p> <p>De tilgrensende kvartalene med Søbergs Hageby nordøst og nordvest ble bebygd rundt 1918. Her var den dels kommunalt-støttede Søbergs Haveby, på folkemunne kalt "Negerlandsbyen" - angivelig fordi mange som bodde her jobbet på jernbaneverkstedet som lokomotivpussere (?) og kom svarte hjem fra arbeidet.</p>
KULTURMINNENE	Kjedete halvannen-etasjes murhus i to rekker. Enkel funksjonalistisk utforming, med slake saltak og knappe utstikk. Hovedsakelig mur, med tre i mellombygg. Godt bevart. Ligger noe inn fra gata med for- og bakhager.
VURDERING	Tidstypisk og særpreget bygningsmiljø. Representerer sosial boligbygging i etterkrigstida. Arkitektonisk verdi som eksempel på funksjonalistisk utforming av denne type bomiljø. Har også høy verdi i samspill med boligkvartaler fra andre epoker i nabolaget; som hagebyhusene i Søbergs hageby, "Trevaren", Strømsbyen og Strøm terrasse.
SEFRAK	
KILDER	Pers. info. Jo Sellæg, Fru Eriksen, Ordf. Ingebrigtsensgt.9. Statens Kartverk, Hønefoss. Bykart Drammen 1:4000 Fr. Julin 1870 og N.S: Krum 1888, 1900 og 1906, samt bykart 1926.

LOKALITET	0602-01-11 BOLIGREKKA "TREVAREN"
KOMMUNE	Drammen
KULTURMILJØ:	0602 -02 Drammen
GNR./BNR.	
GÅRDSNAVN	Søndre Danvik
KARTREF.	ØK: CJ 041-5-3, PROSJ: D1
AVGRENSING	Ordfører Ingebrigtsens gate fra Scheitlies gate til Schwartz gate.
BELIGGENHET	Nordsida av Vestfoldbanen på Søndre Danvik
HISTORIKK	Bedriftsboliger bygd av "Drammen Trevare" i 1920. A/S Drammen Trevare var en av de større industribedriftene i Drammen, anlagt sist på 1890-tallet på løkkene ved Austadgata. Ikke gjenoppbygd etter brann i 1927. Husrekka går fortsatt under navnet "Trevaren". Etter at A/S Drammen Trevare brant har det, iflg. folk på stedet, bodd mange jernbanearbeidere i husene.
KULTURMINNENE	6 like trehus med haver på rad langs Vestfoldbanen. Enkle halvannen-etasjes trehus i grupper på to og to med felles uthus mellom. Uthuset er delt langs mønet. Både bolighusene og uthusene er trukket fram mot gata. Bolighusene har trappegang på baksida. Strukturen ser ut til å være som opprinnelig etter gamle foto og kart fra 1926 å dømme. Også i bygningskropper og hovedpreg er husene opprinnelige, men i detaljer ser de ut til å være en del endret. Trolig nøktern jugend-/hagebystil opprinnelig. Barnehage på hjørnetomt mot Scheitlies gate.
VURDERING	Utgjør et homogent bygningsmiljø. Sammenstillingen og de vertikaldelte uthusene i gatelinje gir det arkitektonisk særpreg og tidskoloritt, selv om detaljer er endret. Som eksempel på bedriftsbygde arbeiderboliger har rekka sosialhistorisk verdi. Har også verdi som et element i samspill med boligområder i nabolaget av andre typer og fra andre tidsepoker.
SEFRAK	
KILDER	Anton B. Rustad, Skogerboken, herredets historie, Drm. 1931. Thorson, O.W. og Nøkleby, B. Drammen, en norsk østlandsbys historie IV, 1981, s 558, foto s.95. Karin og Per Phil, Generalplan for Drammen. historisk del 1968, nytrykk ved revisjon 1975, rapport 8. Pers. info. Jo Sellæg. Bykart Drammen 1:4000 Fr. Julin 1870 og N.S: Krum 1888, 1900 og 1906, samt bykart 1926. Rektangelkart 1:25 000, 1890. Diverse rektangelmålinger. 1:100 000, 1886 - 1939. Linjekart Vestfoldbanen 1:10 000, 1881, NSB Kartarkiv, Banedivisjon sør, Drammen.

LOKALITET	MAL 0602-12 AUSTAD
KOMMUNE	Drammen
KULTURMILJØ:	0602 -02 Drammen
GNR./BNR.	20/-
VERNESTATUS	Hovedbygning fredet etter bygningsfredningsloven 1923. Alleer og trær i parken fredet etter Naturvernloven i 1964.
GÅRDSNAVN	Austad
KARTREF.	ØK: CJ 041-5-3, CJ 041-5-4, PROSJ: D2
AVGRENSING	Austad hovedgård med parkområde
BELIGGENHET	
HISTORIKK	<p>Austad er fra gammelt av en av sognets største gårder. I eldre tid to selvstendige bruk. Nordre Austad og Østre (Søndre) Austad - trolig det senere Frydenhaug. Større innslag av selveiere tidlig på 1600-tallet, men var gått inn i Sehesteds eiendomskompleks før 1650. Selveiergods fra 1697. Har mølle eller kvernbruk 1803 - til gårdens behov. Rektangelkart fra ca. 1900 viser flere industrisymboler i vassdraget bak Austad, de eneste i området. Paul Glud (eier 1697-1719) kjøpte begge Austadbruk som senere har vært brukt under ett. Ble amtmann over Buskerud i 1695 og bosatte seg på Austad.</p> <p>Peder von Cappelen eier 1793-1837. Borgerskap som kjøpmann på Strømsø 1784. Trelast og etterhvert forskjellige industrielle bedrifter. Austad trolig kun landsted før ny hovedbygning ble oppført på samme sted 1808. Skipsreder og trelasthandler Hans A. Kiær kjøpte Austad i 1842. Familien Kiær beholdt Austad i flere generasjoner - fram til 1928. Fam. Kiær er også knyttet til bedrifter utenfor sognet, ikke så nært til Austad, hvor det vekslet mer om de bodde. Austad hadde (1931) unngått parsellering og besto av 431 mål dyrket mark. Til Austad lå Galterud ved skogkanten og Mølleplassen.</p> <p>Skoger kommune vedtok i 1931 å kjøpe Austad med hovedbygning og park. Hovedbygningen ble innredet til herredshus og rettslokaler. Ved sammenslutningen mellom Skoger og Drammen i 1964 ble Austad skjenket Drammen museum. Blir brukt til representasjon.</p>
KULTURMINNENE	<p>Anlegg med hus og hage slik det i det vesentlige framstår i dag, fikk sin utforming i Peder Cappelen's tid. Det står fire eldre bygninger igjen etter gårdsanlegget; hovedbygning, forrådshus, kuskebolig og lysthus. Hovedbygningen oppført 1808-13, etter at den gamle brant ned i 1807. Ble da delvis bygd på den tidligere bygningens grunnmur. Etter tradisjonen oppført med hjelp av svenske krigsfanger som da befant seg i Drammen. Jernsøylene i front støpt på Cappelen's jernverk på Eidsfoss. Streng klassisistisk utforming, empire i hovedsak, Louis-Seize i detaljer. Inngangsparti mot sør bygd ut med glassgang i Kiær's tid.</p> <p>Tre terrasser foran hovedbygningen kan stamme fra tiden før Cappelen, og være rester av en eldre barokkhage, men dette er ikke dokumentert. Samtidig med ny hovedbygning ble parken gjenstand for omfattende omlegging, nå etter idealene til den "engelske landskapshage". "Austad ble nærmest inkarnasjonen av tidens ånd. En hovedbygning med en fasade som et gresk tempel, med praktfull utsikt mot fjord og åser, omgitt av tilfeldig anlagte tregrupper av lind og alm på tuktede gressbakker, innrammet av harmonisk buete trerekker og alléer" (sitat Jens Haugfos 1993). Foruten alléer og trerekker innen parkområdet var og er veien til Austad fra byen markert med allé. Den eldste oppkjørselen ble lagt om da Vestfoldbanen ble anlagt i 1881, men vises fortsatt godt. Den går noe sørøst for dagens Austadallé og ender blindt i gjerdet mot banen, rett ovenfor Austadgata. En 7, 8 store trær (mest lind) samt deler av et steingjerde marker veien, som i dag er en mindre brukt sti. (Trærne skal se nyplantete ut på foto fra ca. 1870.) Den nye alléen tar en større sving mot vest for å lette overgangen over jernbanen. Her er det plantet lønn, alm og bjørk i hovedsak som rekke på vestsida av veien.</p>
VURDERING	<p>Et av Drammens mest markante kulturminner. Stor synlighet i bybildet. Hus og hage har høy estetisk verdi. Utformingen av hus og park representerer lystgårdskulturen - en viktig epoke i Drammens historie. Markerer samtidig en av de opprinnelige gamle gårdene innerst i Drammensfjorden. Det har en særlig verdi at så store deler av park og hage fortsatt ligger ubebygde og kan oppleves både som et sted å være og som en del av bybildet. Inngår sammen med de andre lystgårdene i området som en svært karakteristisk og viktig del av det historiske landskapet på Strømsøsidea.</p>
SEFRAK	

KILDER

Jens Haugfos, Haven på Austad, Rundtom Drammen 4/1993. Jo Sellæg, Fra gårdsbruk til lystsete, Rundtom Drammen 4/1992. Jo Sellæg, Hus i sentrum, Drammen. kommune 1993. Karin og Per Phil, Generalplan for Drammen, historisk del 1968, nytrykk ved revisjon 1975, rapport 8. Anton B. Rustad, Skogerboken, herredets historie, Dram. 1931. Drammen, en norsk østlandsbys historie, 1921, 1962, 1972, 1981. Pers. info. Jo Sellæg. Drammen byleksikon 1979.

Statens Kartverk, Hønefoss: Rektangelkart 1826,14D2, 1:20 000, ltn. Grimseth. Buskerud Amt 1854, 1881. Kroki over En Del af Strømsø med Skovstrækninger, 1:25 000, udatert, noe etter 1881. Bykart Drammen 1:4000 Fr. Julin 1870 og N.S: Krum 1888, 1900 og 1906, samt bykart 1926. Rektangelkart 1:25 000, 1890. Diverse rektangelmålinger: 1:100 000, 1886 - 1939. Linjekart Vestfoldbanen 1:10 000, 1881, NSB Kartarkiv, Banedivisjon sør, Drammen.

LOKALITET	0602-01-13 AUSTADGATA
KOMMUNE	Drammen
KULTURMILJØ:	0602 -02 Drammen
GNR./BNR.	20/-
GÅRDSNAVN	Austad
KARTREF.	ØK: CJ 041-5-3, CJ 041-5-4, PROSJ: D2
AVGRENSING	Gateløpet fra Tordeskjoldsgata til Austad.
BELIGGENHET	Forbinder Austad og byen.
HISTORIKK	<p>Austadgata har sitt utspring i det sørøstlige hjørnet av Gyldenløves plass, fra Tordenskiolds gate, og går fram til Austadparken, hvor den fortsetter mot Austad som Austadalléen. .</p> <p>Har sin rot i gammel sjøvei for gården Austad. Ble integrert i parken til lystgårdsanlegget Austad. Alléen fra Austad skal ha ført helt ned til bygården, Cappelengården i Tollbugata 54 (Jens Haugfos 1993). Lagt om, på grunn av Vestfoldbanen i 1881, i en større sving mot nordvest med bru over jernbanen.</p> <p>Av eldre kart kan man se at bybebyggelsen har spredt seg gradvis sørover langs Austadgata. På 1888-kartet stanser den nord for Tangensporet, dagens Bjørnstjerne Bjørnsons gate. Sør for banen var det løkker. Rett før 1900 ble A/S Drammen Trevare etablert rett sør for Tangensporet, og like etter kommer bolighusrekke tvers overfor denne i Schwartz gate. Strekningen sørover mot banen var ubebygget i 1926, men er i 1939 tettbygget med hus helt inn i Elsters gate</p>
KULTURMINNENE	<p>Den eldre bebyggelsen langs Austadgata, i kvartalene mellom Tordenskiolds gate og Bjørnstjerne Bjørnsons gate, har preg av høy alder. Små og store hus har vokst opp over tid langs et gateløp som krummer seg svakt og som i seg selv røper høy alder. Etter næringsbygg-sonen langs Bjørnstjerne Bjørnsons gate er bygningsmiljøet langs gata dominert av nyklassisistiske hus fra mellomkrigstida. Her er også rester av alléen bevart.</p> <p>Den gamle oppkjørselen går noe sørøst for dagens Austadallé og ender blindt i gjerdet mot banen (sørsida), rett ovenfor Austadgata. En syv - åtte store trær (mest lind) samt steingjerde marker veien, som i dag er en mindre brukt sti. (Trærne skal se nyplantete ut på foto fra ca. 1870) Den nye alléen tar en større sving mot vest for å lette overgangen over jernbanen. Her er det plantet lønn, alm og bjørk - i hovedsak som rekke på vestsida av veien.</p> <p>Hovedbygningen på Austad og parken er synlig og en viktig del av gatebildet - helt fra de gamle gatepartiene nede i Strømsbyen til det nærmeste partiet opp mot Vestfoldbanen.</p>
VURDERING	<p>Austadgata er et bevart element fra de eldste strukturene i området. Sammen med Bromannsgangen representerer Austadgata de gamle tverrvegene mellom de opprinnelige gårdene og fjorden. Det er i dag bare disse som er bevart over et lengre stykke. Den visuelle sammenhengen mellom Austadgata og gården viser denne sammenhengen på en særlig tydelig måte. Samtidig representerer den strukturer av betydning for den gamle byen. Austadgata har stor kunnskapsverdi og opplevelsverdi.</p>
SEFRAK	
KILDER	<p>Jens Haugfos, Rundtom Drammen 4/1993. Jo Sellæg, Rundtom Drammen 4/1992. Karin og Per Phil, Sellæg, Drammen. historisk del 1968, nytrykk ved revisjon 1975, rapport 8. Anton B. Rustad, Skogerboken, herredets historie, Drm. 1931. Drammen, en norsk østlandsbys historie, 1921, 1962, 1972, 1981. Pers. info. Jo Sellæg. Drammen byleksikon 1979.</p> <p>Statens Kartverk, Hønefoss: Rektangelkart 1826,14D2, 1:20 000, ltn. Grimseth. Buskerud Amt 1854, 1881. Kroki over En Del af Stømsø med Skovstrækninger, 1:25 000, udatert, noe etter 1881. Bykart Drammen 1:4000: Fr. Julin 1870 og N.S: Krum 1888, 1900 og 1906, samt bykart 1926 [redacted]. Rektangelkart 1:25 000, 1890. Diverse rektangelmålinger 1:100 000, 1886 - 1939. Linjekart Vestfoldbanen 1:10 000, 1881, NSB Kartarkiv, Banedivisjon sør, Drammen.</p>

LOKALITET	0602-01-14 STYRMODAMMEN MED OMGIVELSER
KOMMUNE	Drammen
KULTURMILJØ:	0602 -02 Drammen
GNR./BNR.	19/-
GÅRDSNAVN	Søndre Danvik
KARTREF.	ØK: CJ 041-5-3, PROSJ: D2
AVGRENSING	Styrmodammen og de to boligrekkene sørover til Sverres gate.
BELIGGENHET	Nord for Austad.
HISTORIKK	Søndre og Nordre Danvik var opprinnelig to gårder i åssiden med standsmessig gårdsbebyggelse. Ordfører og bryggerieier Jacob Styrmo kjøpte Søndre Danvik i 1854 og Nordre Danvik i 1873. Han anla bryggeri på Søndre Danvik i 1877. Senere startet O. Letmolie gjærfabrikk, som fra 1926 ble overdratt av De norske Gjær og Spritfabrikker og senere nedlagt. Diverse eierskaps-sammenslutninger. Styrmo drev i tillegg til bryggeriet med jordbruk og bygde store gårdshus på Søndre Danvik, hvor han også anla en stor isdam. Utparselleringen av Nordre Danvik starter for alvor i 1911. Danvik kristelige ungdomsskole kjøpte gårdsbebyggelsen på Søndre Danvik med have (1913 - 16) og bygde nye skolebygninger i funkisstil i 1933. Her ligger fortsatt Danvik Folkehøyskole med store institusjonsbygninger. Søndre Danvik er i det vesentlige bebygd av jernbanefolk iflg. Skogerboka. På jordet sør for dammen har det kommet opp et felt med "hagebyhus" - i hovedsak oppført av jernbanefunksjonærer rundt 1920.
KULTURMINNENE	Den gamle isdammen, som Styrmo skal ha anlagt i forbindelse med bryggeriet, er i dag parkmessig behandlet og inngår som del av Austadparken. Offisielt er den kalt Styrmodammen, men heter på folkemunne bare "Andedammen" - etter alle endene som holder til her. De nærmeste eiendommene sør for parken, med jernbanefunksjonær-husene, er bygd ut som et tilnærmet enhetlig felt med enkle hus i hagebystil. Hovedtrekk er godt bevart og noen har stor grad av opprinnelighet. Feltet avgrenses mot øst av bekkedraget som markerer skillet mellom Austad og Danviks gårdsområder. Gårdsbebyggelsen på de to Danvik-gårdene er i dag borte. På Søndre Danvik er det kommet større, moderne skolebygninger til Danvik Folkehøyskole. På området der de gamle fabrikkbygningene lå, nord for dammen og lengst sør i Strøms terrasse, ligger i dag en større boliggruppe med kjedete rekkehus. Preg fra de siste 10-år. Det er ingen rester av de gamle fabrikkbygningene, men rester av en gammel ølkjeller skal fortsatt finnes i bakken i dette området.
VURDERING	Styrmodammen er en av Drammens få bevarte isdammer, og er egentlig et industriminne. Inngår i dag i Austadparken og har stor opplevelsesverdi i denne sammenhengen. Gir området identitet og karakter. Jernbaneboligene sør for Dammen har tidstypisk bebyggelse og utgjør et enhetlig område som representerer en fin overgang mellom park og villaby.
SEFRAK	0602-804-001 bolighus Damveien 0602-804-002 bolighus Damveien 0602-804-003 uthus Damveien 0602-804-004 bolighus Damveien 0602-804-005 bolighus Sverres gate 0602-804-006 uthus Sverres gate 0602-804-007 bolighus Sverres gate 0602-804-008 uthus Sverres gate 0602-804-009 bolighus Sverres gate 0602-804-010 bolighus Sverres gate 0602-804-011 uthus Sverres gate
KILDER	Anton B. Rustad, Skogerboken, herredets historie, Drm. 1931. Thorson, O.W. og Nøkleby, B., Drammen - en norsk østlandsbys historie, b. IV 1981, foto s. 95. Pers. info. Jo Sellæg. Drammen byleksikon 1979. Statens Kartverk, Hønefoss: Rektangelkart 1826,14D2, 1:20 000, ltn. Grimseth. Buskerud Amt 1854, 1881. Kroki over En Del af Stømsø med Skovstrækninger, 1:25 000, udatert, noe etter 1881. Bykart Drammen 1:4000 Fr. Julin 1870 og N.S: Krum 1888, 1900 og 1906, samt bykart 1926, 1939. Rektangelkart 1:25 000, 1890. Diverse rektangelmålinger

1:100 000, 1886 - 1939. Linjekart Vestfoldbanen 1:10 000, 1881, NSB Kartarkiv, Banedivisjon sør, Drammen.

LOKALITET	0602-01-15 BOLIGHUS ELSTERS GATE
KOMMUNE	Drammen
KULTURMILJØ:	0602 -02 Drammen
GNR./BNR.	111/flere
GÅRDSNAVN	Austad
KARTREF.	ØK: CJ 041-5-4, PROSJ: D2
AVGRENSING	Bebyggelsen til Elsters gate
BELIGGENHET	Elsters gate fra Collets gate til Austad gata går parallelt med jernbanen på nordsida.
HISTORIKK	Opprinnelig deler av Austads nærområder som ble overskåret av jernbanen i 1881. Selve Elsters gate ser, etter kart fra 1906 og 1926 å dømme, ut til å være en eldre vei fra Austadgata til undergangen ved Collets gate. Kart fra 1870 og 1906 viser enkeltstående bygning (løkkebebyggelse?) til veien. Området kom innenfor byen i 1870. Utbyggingen i dette området startet langs Austadgata og Elsters gate. Etter husenes karakter å dømme startet den først i Austadgata og i deler av Elsters gate nærmest denne. Det var ingen hus her i 1926 iflg. kart. Utbyggingen i Elsters gate bærer i hovedsak preg av 1930-tall. Gata er i hovedsak bygd ut før 1940. Kart fra 1939 viser sammenhengende bebyggelse langs Austadgata over i Elsters gate.
KULTURMINNENE	Horisontaldelte tomannsboliger og enmannsboliger. De eldste husene ligger nærmest Austadgata og har nyklassisistisk hovedpreg. Ellers dominerer byggmesterfunkis. De fleste er en del ombygd i detaljer, men har hovedpreg intakt. Forhager mot gata og noe dypere bakhager mot jernbanen. Flere av forhagene er bygd opp fra gatenivå med murer av drammensgranitt - trolig i hovedsak tatt fra lokale steinbrudd ved Nærby og i Kobbervikdalen. Natursteinsmurene mot gata er et viktig element som binder husene sammen. Elsters gate ligger innefor et større område (Austad) med flere hus og husgrupper fra samme periode - hovedsak i skråningen mot sør. Mindre homogent område grenser til mot nord
VURDERING	Området har et enhetlig tidspreg fra tida før og etter siste krig, noe som gir karakter og særpreg. Opplevs som del av et større område fra samme tidsperiode - som karakteriserer Austad-utbyggingen.
SEFRAK	
KILDER	Jens Haugfos, Haven på Austad, Rundtom Drammen 4/1993. Jo Sellæg, Fra gårdsbruk til lystsete, Rundtom Drammen 4/1992. Anton B. Rustad, Skogerboken, herredets historie, Drm. 1931. Drammen byleksikon 1979. Statens Kartverk, Hønefoss: Rektangelkart 1826,14D2, 1:20 000, ltn. Grimseth. Buskerud Amt 1854, 1881. Kroki over En Del af Stømsø med Skovstrækninger, 1:25 000, udatert, noe etter 1881. Bykart Drammen 1:4000 Fr. Julin 1870 og N.S: Krum 1888, 1900 og 1906, samt bykart 1926, 1939. Rektangelkart 1:25 000, 1890. Diverse rektangelmålinger 1:100 000, 1886 - 1939. Linjekart Vestfoldbanen 1:10 000, 1881, NSB Kartarkiv, Banedivisjon sør, Drammen.

LOKALITET	0602-01-16 FRYDENHAUG
KOMMUNE	Drammen
KULTURMILJØ:	0602 -01 Drammen
GNR./BNR.	111/22, eldre 21
GÅRDSNAVN	Haugen - Frydenhaug
KARTREF.	ØK: CJ 041-5-4, PROSJ: D2
AVGRENSING	Gårdsanlegget med park og nærmeste omgivelser.
BELIGGENHET	Nord for Vestfoldbanen og sør for E18.
HISTORIKK	Eldre navn: Haugen. Nevnes oftest i litteraturen som plass under Austad. "Lille Danvik med underliggende Haugen" heter det i forbindelse med matrikelrev. 1667, om Søndre Danvik i Skogerboka s. 186. Frydenhaug var bruk under Austad da tollskriver Job Arveschoug fikk kjøpe den i 1783 - visstnok etter særlig fortjenstfull innsats som jordbruker av gården/plassen. Nils Kiær kjøpte gården i 1846. (Bror av Hans Kiær som i 1842 hadde kjøpt Austad.) Bygde om hage og park. A/S Frydenhaug overtok i 1902. Store deler av eiendommen som dels lå i Drammen, dels i Skoger ble utparsellert til villatomter. Drammen offentlige spesialscole ble opprettet i 1959. Skolen flyttet til Frydenhaug i 1974 og fikk navnet Frydenhaug skole. Det er en spesialscole for barn med sammensatte lærevansker.
KULTURMINNENE	Hovedbygning og hage/park har sitt nåværende utseende fra Nils Kiærs tid, dvs. 1840-tallet. Nils Kiær gikk straks i gang med å bygge om huset, som trolig er eldre. Toetasjes midtparti med lavere sidefløyer i en form som er særlig karakteristisk for lystgårds/landstedsarkitekturen i Drammensområdet midt på 1800-tallet. (Frydenlund i Lier fra 1770-tallet regnes som forblide.) Klassisistisk i hovedform, med sirlige løvsagsdetaljer i sveitserstil. En eldre sidebygning står igjen på tunsida, som ellers er bygd ut med fire større institusjonsbygninger på 1970-tallet. Deler av hagen på nordsida intakt, men ble sterkt redusert av motorveiskjæringa i 1974.
VURDERING	Et av Drammens mest markante kulturminner. Hus og hage har høy estetisk verdi. Representerer både lystgårdskulturen og trolig den gamle gårdsbosettingen i området - fra "før byen". Arkitekturhistorisk er Frydenhaug et fint eksempel på overgangen klassisisme - tidlig sveitserstil. Det er typisk at sveitserstilen ble introdusert i landsted/lystgårdsmiljøet og anlegget dokumenterer dette på en fin måte. Har tross inngrep fra dagens motorvei og institusjonsbygningene på tunsida, stor synlighet i bybildet fra mange kanter. Inngår sammen med de andre lystgårdene i området som en viktig del av det historiske landskapet på Strømsø-sida.
SEFRAK	
KILDER	Ola Laukli, Byens faste skoler gjennom 350 år, Rundtom Drammen 2/1991. Turid Foss Fyrileiv, Frydenhaug skole, Drammenskolens jubileumsnr., 1986. Jo Sellæg, Fra gårdsbruk til lystsete, Rundtom Drammen 4/1992. Jo Sellæg, Hus i sentrum, Drammen. kommune 1993. Karin og Per Phil, Generalplan for Drammen 1966-90, Drammen, historisk del 1968, nytrykk ved revisjon 1975, rapport 8. Anton B. Rustad, Skogerboken, herredets historie, Dram. 1931. Drammen, en norsk østlandsbys historie, 1921, 1962, 1972, 1981 Pers. info. Jo Sellæg. Drammen byleksikon 1979. Statens Kartverk, Hønefoss: Rektangelkart 1826,14D2, 1:20 000, ltn. Grimseth. Buskerud Amt 1854, 1881. Kroki over En Del af Stømsø med Skovstrækninger, 1:25 000, udatert, noe etter 1881. Bykart Drammen 1:4000 Fr. Julin 1870 og N.S: Krum 1888, 1900 og 1906, samt bykart 1926. Rektangelkart 1:25 000, 1890. Diverse rektangelmålinger 1:100 000, 1886 - 1939. Linjekart Vestfoldbanen 1:10 000, 1881, NSB Kartarkiv, Banedivisjon sør, Drammen.

LOKALITET	0602-17 BOLIGHUS JOHAN SVERDRUPS GATE
KOMMUNE	Drammen
KULTURMILJØ:	0602 -01 Drammen
GNR./BNR.	11/flere. opprinnelig 21
GÅRDSNAVN	Frydenhaug
KARTREF.	ØK: CJ 041-5-4, PROSJ: D2
AVGRENSING	Bebyggelsen i Johan Sverdrups gate samt enkelteiendommer til Frydenhaugveien; nr. 42, 39, 37 og 31a.
BELIGGENHET	Ligger på hver sin side av Vestfoldbanen, hovedsakelig øst for dennes krysning med Frydenhaugveien.
HISTORIKK	A/S Frydenhaug overtok eierskapet i Frydenhaug i 1902. Store deler av eiendommen, som dels lå i Drammen og dels i Skoger, ble utparsellert til villatomter. Johan Sverdrups gate kom innenfor byen ved utvidelsen i 1870. Tomtene på nordsida av Johan Sverdrups gate nærmest Frydenhaugveien var de som først ble utparsellert iflg. kart fra 1906 å dømme. Kart fra 1926 viser at det meste av strekningen langs jernbanen ved Johan Sverdrups gate er bygd ut, samt deler av sørsida av veien. Det er også kommet enkelte hus langs Frydenhaugveien sør og nord for jernbanen. Flere hus som lå til Frydenhaugveien, ble revet under bygging av motorveien i 1974. Linjekartet til Vestfoldbanen fra 1881 indikerer en noe annen vinkel på Frydenhaugveien i krysningspunktet da, litt nordvestligere?
KULTURMINNENE	Villastrøk med bebyggelse preget av sveitserstilen og jugendstilen. Flere hus har stor grad av opprinnelighet. Noen få yngre hus. Knausen innerst i veien (sørøst) har etterkrigsbebyggelse, men det forstyrrer ikke området hovedkarakter og enhetlige tidspreg. Eneste fortetting i hage er Johan Sverdrups gate 9a, som ligger mot jernbanen - en mindre murvilla med autentisk 1950-tallspreg. Jernbanebru med hovedtrekk fra tidlig etterkrigstid. Her like til jernbanen, på nord/vestsida av brua, står en mindre trafokiosk i mur, utformet i enkel jugendstil.
VURDERING	Enhetlig tidspreg og stor grad av opprinnelighet gir området karakter og særpreg. Verdifullt som del av Frydenhaugs nærområde.
SEFRAK	
KILDER	Anton B. Rustad, Skogerboken, herredets historie Dm. 1931. Pers. info. Jo Sellæg. Drammen byleksikon 1979. Statens Kartverk, Hønefoss: Rektangelkart 1826,14D2, 1:20 000, ltn. Grimseth. Buskerud Amt 1854, 1881. Kroki over En Del af Strømsø med Skovstrækninger, 1:25 000, udatert, noe etter 1881. Bykart Drammen 1:4000 Fr. Julin 1870 og N.S: Krum 1888, 1900 og 1906, samt bykart 1926. Rektangelkart 1:25 000, 1890. Diverse rektangelmålinger 1:100 000, 1886 - 1939. Linjekart Vestfoldbanen 1:10 000, 1881, NSB Kartarkiv, Banedivisjon sør, Drammen.

LOKALITET	0602-18 FJELLSBYEN
KOMMUNE	Drammen
KULTURMILJØ:	0602 -01 Drammen
GNR./BNR.	11/flere, eldre gnr. 22
GÅRDSNAVN	Nordre Fjell
KARTREF.	ØK: CJ 041-5-4, CJ 040-5-2, PROSJ: D2
AVGRENSING	se kart
BELIGGENHET	På høyden under Fjell, over Brandengen.
HISTORIKK	<p>Eldre navn på bydelen var Poverudbyen. Dette navnet står på Julins kart fra 1870. Iflg. Karin Pihl (Rundtom Drammen 1989) var bydelens gamle navn en oppkalling etter en Poverud som flyttet hit fra Eidsfoss i 1815. Skal ha kommet med hus og familie, dyr på flåte etter vassdragene. Huset ble satt opp i nr. 23 i Skogerveien. Siden Poverudbyen var en forstad med typisk småkårsbebyggelse, kan det også være naturlig å tolke navnet som avledet av pauvre - fattig. Det finnes flere eksempler på tilsvarende områder med Pover-, Poverud- som ledd i navnet. Ltn. Grimseths kart fra 1826 har navnene Holland og Smetten markert med trekantsymbol (brukt for boligeiendommer, plasser ol.) i Fjellsbyområdet, dertil flere trekantsymboler som tydelig er påtegnet seinere. Disse navnene er også med på amtskartene 1854 og 1881. Bykartet fra 1870 har mange hus inntegnet.</p> <p>Husene i Fjellsbyen ble reist på grunn som i hovedsak var bygset under Nordre Fjell. Gårdsområdet til Nordre Fjell gikk ned til sjøen, til bukta ved Rundtom som strakte seg helt inn til Verven. Stranden her het Brandstranden, derav Brandengen. På 1700-tallet er Brandengen bruk under Fjell. Fjellsbyen, Ørka, Nærby og Solbergløkken er skilt ut fra Fjell. Fjellsbyen ble innlemmet i Drammen ved byutvidelsen i 1870.</p> <p>Vestfoldbanen skar gjennom et etablert boligområde i Fjellsbyen. Folk fikk erstatninger for flytting av hus og ulempe-erstatninger. Eierne av Brandengen gård hadde steinbrudd hele veien der jernbanen skulle gå. Virksomheten måtte stoppe da jernbanen kom. Det var stoppested på Ørka.</p> <p>Fjellsbyen er et typisk forstadsområde for småkårsfolk, vokst fram langs eldre veifar på knauseite, skrinng grunn av mindre verdi i det gamle jordbruksamfunnet. Befolkning i Fjellsbyen kom fra Drammen og omegn. I 1922 bodde det her svært mange bryggearbeidere med tilknytning til Drammen havn. Ellers: sjøfolk, en del teglverksarbeidere, tjenere, løsarbeidere og svensker. Fjellsbyen har vært preget av stor befolkningsmessig stabilitet. Innbyggerne har blitt boende i bydelen gjennom mange generasjoner.</p> <p>Det grodde tidlig fram et "allsidig næringsliv" innen Fjellsbyen og i de nærmeste omegn, med håndverksbedrifter og småfabrikker av ulike slag, samt mange småbutikker. I tillegg var det alle steinbruddene i Nærbyveien, Kleivene og Skogerveien. Stein fra Fjellsbyen ble kjørt ned til Bangeløkka for pukking som nødsarbeide. Mye av steinen ble også brukt lokalt til grunnmurer og hagemurer ol. En større bedrift var "Teggern", teglverket anlagt i Frydenhaugveien i 1898. Teglverket drev i kombinasjon med sagbruk og vedforretning. Nedlagt i 1929 og flytta til Høvik i Lier. Brandengen og Fjellheim skole ble bygd av håndbanket stein fra "Teggern". I dag er Fjellsbyen et rent boligområde. De gamle teglverkstomtene er park og idrettsområder og deler ble bygd ut til boligfelt på 1930-tallet.</p> <p>Etter eldre kart å dømme ser det ut som den eldste bebyggelsen kom langs Kleivene, som delte seg i Finnerudveien/Nærbyveien sør/østover og i Kleivene sør/vestover. En liten klynge hus lå for seg selv i grensa mot Frydenlund, den såkalte "Kroken" i Markusveien. Hertil var det sti rett opp fra Verven. Her ble flere eiendommer skilt ut fra et småbruk kalt Markusbråten i ca. 1880. Rundt 1900 er området mellom "Kroken" og Kleivene fortettet. Skogerveien ble først anlagt i 1904 og gikk da utenom bebyggelsen i Fjellsbyen. Markusveien som forbinder Fjellsbyen med Frydenhaug, ble ført videre fra Markusbråten/"Kroken" noe senere (før 1926).</p> <p>Sentrum i Fjellsbyen var "Torvet", i krysset mellom Kleivene, Markusveien, Kjærlighetsstien og Nærbyveien.</p> <p>Mange vannposter inntil 1960-tallet. Kleivene/Fjellsbyveien: siste vannpost i bruk til 1963.</p>
KULTURMINNENE	Bebyggelsen i Fjellsbyen følger Kleivene og de gamle småveiene og har et variert preg, karakteristisk for et område som har vokst fram over tid uten ytre regulering. Det kuperte terrenget forsterker dette preget. Flere av de eldste husene i Fjellsbyen står ennå. Det var små en-etasjes hus på 1 eller 2 rom og kjøkken. Bebyggelsen er sterkt fortettet opp til våre

dager, og mange hus er mye ombygd, men i struktur og hovedpreg er strøkskarakteren godt tatt vare på.

Fjellsbyens bebyggelse begynner i dag med husklyngen i bratthenget i Kleivene, like før (nord for) jernbanekryssinga. Slik var også situasjonen etter et kart fra 1870 å dømme. Her er det registrert hus godt ned på midten av 1800-tallet (SEFRAK). Et hus skal ha vært vannposthytte (ombygd til bolighus), en annen har det vært handel i. En del av den eldre bebyggelsen gikk nok tapt da Wærnersgate ble ført mot overgangen som gjennomfartsvei (en erstatning for Kleivene som før ble brukt som gjennomfartsvei). Bebyggelsen nord for jernbanen og øst for Kleivene er yngre - kjedete, vertikal-delte rekkehus i Wærnersgt og en gruppe nyklassisistiske tomannsboliger i fortsettelsen av Verven. Her lå ennå i 1926 småbruket Ørka. Det er ingen spor etter gårdsbebyggelsen eller Vestfoldbanens stoppested på Ørka.

Dagens vei "Ørka" representerer trolig den gamle gårdsveien til bruket Ørka. Bebyggelsen her har lange tradisjoner. Den gamle gårdsveien fungerer som tilkjørselsvei til eiendommene, deres bebyggelse er preget av sveitserstil og senere endringer.

Området sør for Ørka-veien er svært tett bebygd med mange eldre hus, bebygd etter små stikkveier. Kleivene svinger rundt daldraget som gikk ned til "Teggern". Her tar Finnerudveien/Nærbyveien av innover åssiden mot Kobbervikdalen. Området har mange hus med alderspreg. Det gamle "sentrum" i Fjellsbyen ligger i dette området, med "Torvet" i krysset med Markusgate. Her var en av de mange vannpostene. Hit kom det enkelte butikker, og et bedehus kom i 1922. Skolestue var det i Finnerudveien 9. Det tetteste eldre bygningsmiljøet er i dette området.

De gamle husene i "Kroken" i Markusveien står ennå og utgjør et enhetlig bygningsmiljø. De opprinnelig små husene er alle påbygd, men har i hovedtrekk bevart alderspreg og karakter. Iflg. lokalkjente var dette havnehage for småbruket Markusbråten. Tomtene ble skilt ut og bebygd fra 1880. Kart fra 1870 indikerer imidlertid at noen av husene kan være eldre. Framhuset til Markusbråten er et ombygd sveitserhus i Markusveien 53. Det var bakeri i Markusveien 47, og herfra gikk det vei over jernbanen ned til teglverket (stengt for lenge siden). Huset nærmest jernbanen (nr. 43) hører til de eldste, det er påbygd i høyden etter siste krig.

Forøvrig hadde den eldre bebyggelsen i Fjellsbyen en åpne struktur, og man finner eldre hus spredt over et relativt stort område.

VURDERING

Fjellsbyen er en karakteristisk og særpregede bydel som forteller om etablering av en typisk forstad med småkårsbebyggelse på 1800-tallet. Området viser suksessiv utbygging opp til vår tid. Opprinnelig struktur er likevel godt bevart. Enkeltbygninger kan ha stor bygningshistorisk verdi. Området har stor synlighet i bybildet - det er sett fra mange kanter. Bydelen har stor interesse i kulturvernsammenheng, spesielt i sosialhistorisk perspektiv og som en karakteristisk bydel.

SEFRAK

krets 810 og 611, ufullstendig.
0602-611-41
0602-611-42
0602-611-43
0602-611-44
0602-611-45
0602-611-46
0602-611-47

KILDER

Ingrid M. Michalsen, "Fjellsbyen (Poverudbyen), en bydels fødsel og utvikling", Drammen, Katalog nr. 152 1982, Skolesjefen i Drammen Pedagogisk senter. Karen Phil, Rundtom Drammen 4/1989. Anton B. Rustad, Skogerboken, herredets historie, Drm. 1931.

Statens Kartverk, Hønefoss: Rektangelkart 1826,14D2, 1:20 000, ltn. Grimseth. Buskerud Amt 1854, 1881. Kroki over En Del af Stømsø med Skovstrækninger, 1:25 000, udatert, noe etter 1881. Bykart Drammen 1:4000 Fr. Julin 1870 og N.S: Krum 1888, 1900 og 1906, samt bykart 1926. Rektangelkart 1:25 000, 1890. Diverse rektangelmålinger 1:100 000, 1886 - 1939. Linjekart Vestfoldbanen 1:10 000, 1881, NSB Kartarkiv, Banedivisjon sør, Drammen.

LOKALITET	0602-01-19 KLEIVENE
KOMMUNE	Drammen
KULTURMILJØ:	0602 -01 Drammen
GNR./BNR.	111
GÅRDSNAVN	Nordre Fjell
KARTREF.	ØK: CJ 041-5-4, CJ 040-5-2, PROSJ: D2
AVGRENSING	Veiløpet
BELIGGENHET	Går opp den nord/vestre åssiden ved utløpet av Kobbervikdalen, mellom Brandengen og Fjell.
HISTORIKK	<p>Kleivene er en vei med lange tradisjoner. Trolig er dette den gamle vannveien til Fjellgårdene. Ltn. Grimseths kart fra 1826 viser Kleivene som en sammenhengende vei fra Skoger over Fjell til Strømsø og Tordenskiolds gate. På militærkartet fra 1805 er forbindelsen fra Fjell til byen vist over Austad, ikke over Kleivene. Skogerveien slik vi kjenner den i dag, ble bygd i 1904.</p> <p>Kleivene har sitt utspring i et veikryss ved det gamle gårdsbruket Brandengen. Den videre veien mot sjøen og byen heter Verven. Fra Brandengen går det vei rett østover til Kobbervik, Spinnerigata, som fortsetter i gamle Kongevei. Det kom tidlig eldre bybebyggelse langs Verven og ved Brandengen, men partiet mellom Brandengen og Fjellsbyen lå lenge ubebygd. Bebygd i mellomkrigstida.</p> <p>Kleivenes forbindelse over Vestfoldbanen er brutt i etterkrigstid. Veibrua som nå ligger her, leder biltrafikken utenom Kleivene til den nyere Wærners gate. Veien er også åpen for fotgjengere. Kleivene følger gammelt løp gjennom Fjellsbyen.</p>
KULTURMINNENE	<p>Veien har ikke vært gjenstand for større utbygginger og har trolig bevart mye av sin gamle karakter. Om man tar med Verven som en del av veiløpet, finnes det her eldre bebyggelse av forstads-karakter. I Krysset Verven, Kleivene og Spinnerigata ligger Brandengen med gammel hovedbygning. Sørøver til foten av bratthenget er det mellomkrigsboliger i jugendstil og nyklassisisme som preger veien. Fra Kneika opp mot jernbanebrua ligger Fjellsbyens eldre, sammensatte boligbebyggelse.</p>
VURDERING	<p>Kleivene er, ved siden Austadgata, en av de gamle forbindelsene mellom byen og gårdene rundt byen som best har bevart eldre struktur og preg over et langt strekk. Kleivene er nært bundet sammen med forstadsbebyggelsen i Fjellsbyen. Kleivene forteller om gamle forbindelseslinjer, veiløpet har strukturert bebyggelse. Kleivene har høy kulturverninteresse.</p>
SEFRAK	
KILDER	<p>Ingrid M. Michalsen, "Fjellsbyen (Poverudbyen), en bydels fødsel og utvikling", Katalog nr. 152 1982, Skolesjefen i Drammen Pedagogisk senter. Karen Phil, Kjærlighetsstien og Poverudbyen, Rundtom Drammen 4/1989. Anton B. Rustad, Skogerboken, herredets historie, Drm. 1931.</p> <p>Statens Kartverk, Hønefoss: Rektangelkart 1826, 14D2, 1:20 000, ltn. Grimseth. Buskerud Amt 1854, 1881. Kroki over En Del af Stømsø med Skovstrækninger, 1:25 000, udatert, noe etter 1881. Bykart Drammen 1:4000 Fr. Julin 1870 og N.S: Krum 1888, 1900 og 1906, samt bykart 1926. Rektangelkart 1:25 000, 1890. Diverse rektangelmålinger 1:100 000, 1886 - 1939. Linjekart Vestfoldbanen 1:10 000, 1881, NSB Kartarkiv, Banedivisjon sør, Drammen. Militærkart 1805.</p>

LOKALITET	0602-01-20 NÆRBY
KOMMUNE	Drammen
KULTURMILJØ:	0602 -01 Drammen
GNR./BNR.	21/835 flere
GÅRDSNAVN	Nordre Fjell
KARTREF.	ØK: CJ 041-5-4, CJ 040-5-2 PROSJ: D2, D3
AVGRENSING	Fra Nærby gårdstun og langs Nærbyveien sørover.
BELIGGENHET	Nordøst for Fjellsbyen og under Fjell. I åssiden langs Kobbervikdalen
HISTORIKK	<p>Småbruk skilt ut fra Fjell, trolig Nordre Fjell. Vises på kart fra 1870. Ligger da for seg, med stiplede veiforbindelse til Kleivene ved Poverudbyen med Nærbyveien sørover stiplede som sti videre i dalsiden til et hus på grensa mellom Drammen og Skoger. Ingen videre bebyggelse langs veien før etter 1900.</p> <p>Eieren/bestyrelsen av "Teggern", Drammens Teglverk, skal ha bodd på gårdsbruket Nærby. Det var da herskabelig anlagt hage i de bratte bakkene mot dalen, med spaserstier og lysthus. Tre gartnere ansatt.</p> <p>Nærby og Fjellsbyen kom med i byens utvidelse i 1870.</p> <p>Små, lokale steinbrudd har vært drevet langs Nærbyveien. Like ved Nærby bruk var det drift i steinbruddet fra ca. 1930 til 1950.</p>
KULTURMINNENE	<p>Husene på Nærby ligger som et lite "rekketun" langs Nærbyveien i skråningen ganske høyt over jernbanen. Eldste del av framhuset skal etter tradisjonen være over 200 år. Bygd på i sveitserstil. Mindre endringer, men alderspreg og detaljer godt bevart. Nedgravd kjellerhus ved inngang og deler av eldre driftsbygning, samt mindre skjul bevart. Elementer av hagen bevart. Et mindre steinbrudd like ved husene på den andre siden av veien.</p> <p>Spredd villabebyggelse i Nærbyveien fra mellomkrigstida. For det meste lav autentisitet, men opprinnelig bebyggelse i nr. 38. Spor etter små steinbrudd flere steder langs veien.</p>
VURDERING	Bebyggelsen på Nærby gir fortsatt inntrykk av gårdstun, selv om driftsbygningen er amputert. Dette gir høy verdi som representant for de små gårdsbruka som lå her før. Bygningene har en grad av autentisitet som er relativ sjelden i området. Ikke minst har bebyggelsen, med sin synlige plassering, verdi som en viktig del av landskapsbildet fra flere kanter.
SEFRAK	
KILDER	<p>Informasjon fra eiere. "Fjellsbyen (Poverudbyen), Ingrid M. Michalsen, En bydels fødsel og utvikling" Drammen, Katalog nr. 152 1982, Skolesjefen i Drammen Pedagogisk senter.</p> <p>Kartverk, Hønefoss: Rektangelkart 1826,14D2, 1:20 000, ltn. Grimseth, Buskerud Amt 1854, 1881. Kroki over En Del af Strømsø med Skovstrækninger, 1:25 000, udatert, noe etter 1881. Bykart Drammen 1:4000 Fr. Julin 1870 og N.S: Krum 1888, 1900 og 1906, samt bykart 1926. Rektangelkart 1:25 000, 1890. Diverse rektangelmålinger. 1:100 000. , 1886 - 1939, . Linjekart Vestfoldbanen 1:10 000, 1881, NSB Kartarkiv, Banedivisjon sør, Drammen</p>

LOKALITET	KOBBERVIK 0602-01-21
KOMMUNE	Drammen
KULTURMILJØ:	0602 -02 Drammen
GNR./BNR.	112/397
GÅRDSNAVN	Kobbervik
KARTREF.	ØK: CJ 041-5-4, PROSJ:D2
AVGRENSING	Tunet, hagen
BELIGGENHET	Ligger på en markert høyde på østsiden av Kobbervikdalens utløp. Øst for Holmestrandveien. Gamle Kongevei passerer like sør for bebyggelsen.
HISTORIE	<p>Den eldste tømmerhandel ved Drammenselvas utløp er dokumentert i Kobbervik. Flere brev fra middelalderen som omhandler Kobbervik. Handelskontrakt fra 1340 dokumenterer utskiping av tømmer. I 1668 omtales 5 strandsittere på Kobbervikstrand. I 1723 nevnes 121 strandsittere uten jord. Selveiergods i 1612. Lite egen skog, men eiere av Kobbervik drev stort i tømmerhandel og eide andre gårder. Eiere innen embetstand og øvre borgerskap.</p> <p>Kobbervik og Tangen var administrativt delt før byutvidelsen 1869. Tangen hørte civilrettslig til Strømsø. Kobbervik hørte til Skoger før 1869.</p> <p>Det var en stor parkhage på Kobbervik, med både engelsk landskapshage og mindre parterrehage. Driftsbygninger i U-tformet ut-tun sør for hovedhuset brant ned 1932. Gamle Kongevei gikk mellom innhus og uthus. Kobbervik solgt til Drammen kommune i 1953. Store deler av hagen lagt ut til boligområde på 1960-tallet. Hovedbygningen ble satt i stand i 1974/75 til bruk for ulikt i forenings- og menighetsarbeid.</p>
KULTURMINNENE	<p>Bebyggelsen har karakteristisk beliggenhet på toppen av en høyde med utsikt over fjorden. Etter tradisjonen går eldste del av hovedbygningen på Kobbervik tilbake til 1701. Hovedtrekkene ved det utseende huset har i dag skriver seg fra ombygginger i 1843, mens grosserer og trelasthandler Andreas Solberg hadde gården. Stadskonduktør Grosch fra Christiania var arkitekt. Senempire med halvannenetasjes halvvalm og søyleveranda mot sjøen. Fløyer mot gårdsrom på motsatt side. Innvendig modernisert av Petter Collet Solberg noe ut på 1900-tallet. En stripe av den store "engelske" parkhagen er bevart nærmest huset på nordsida. Ellers er anlegget omgitt av yngre boligfelt, blokker og tomannsboliger.</p>
VURDERING	<p>Har stor verdi som del av "beltet" med herskapelige landsteds- og gårdsanlegg rundt Drammen. Representerer en av de "opprinnelige" gamle gårdene ved Drammensfjorden. Stor identitetsverdi og arkitektonisk verdi. Selv om anlegget er omgitt av nye boligblokker på flere kanter, markerer det seg til en viss grad fortsatt i landskapet.</p>
SEFRAK	
KILDER	<p>Anton B. Rustad, Skogerboken, herredets historie, Drm. 1931. Drammen, en østlandsbys historie. Strømsø bydelshistorie, b.III, F:H:Schady 1988. Drammen byleksikon 1979, Jo Sellæg, Det begynte på Tangen, Rundtom Drammen 3/1994. Sellæg, J. Fra gårdsbruk til lystsete. <i>Rundtom Drammen. nr. 4-1992</i>, Drammen. Drammen en norsk østlandsbys historie, IV 1981. Kartverk, Hønefoss: Rektangelkart 1826,14D2, 1:20 000, ltn. Grimseth, Buskerud Amt 1854, 1881. Kroki over En Del af Stømsø med Skovstrækninger, 1:25 000, udatert, noe etter 1881.Bykart Drammen 1:4000 Fr. Julin 1870 og N.S: Krum 1888, 1900 og 1906, samt bykart 1926. Rektangelkart 1:25 000, 1890. Diverse rektangelmålinger. 1:100 000. , 1886 - 1939, .</p>

LOKALITET	0602-02-01 HUSTUFT DÆLENE
KOMMUNE	Drammen
KULTURMILJØ:	0602 -02 Kobbervikdalen
GNR./BNR.	23/4
GÅRDSNAVN	
KARTREF.	ØK: CJ 040-5-2: PROSJ: D3
AVGRENSING	Undergangen og hustuftens nærmeste omgivelser.
BELIGGENHET	Vest for Vestfoldbanen, like nord for Dansrud
HISTORIKK	Eksisterte da Vestfoldbanen ble anlagt i 1881, da banen skar tvers gjennom tunet. Utskilt fra Søndre Fjell før 1890. Vises ikke på kart fra 1826, men er avtegnet som gårdsbruk Nedre Fjell på kart fra 1890. Småbruk. Carl Røed eier i 1921. Stedet kalles i dag for "RØD". Usikkert når fraflyttet, mest trolig etter siste krig. Husene avtegnet på Ø.K. fra 1971.
KULTURMINNENE	Tufter etter hus og jernbaneundergang, veifar. En oppbygd vei fra Dansrud fører til en smal, gråsteinsmurt jernbaneundergang. Veien deler seg i to stier, en nordlig som går mot blokkene på Fjell og en som svinger sørover og går i slyng opp mot Søndre Fjell. Iflg. Skogerboka lå uthus og hovedbygning til Dælene på hver side av linja. Det ble ved befaring bare konstatert grunnmur på vestsida, ved den søndre av de to veiene under jernbanelinja, 25-50 m vest for jernbanen. Flere spor av underbygning etter mindre hus, en med støpt grunnmur, naturstein med grop og mur opp mot fjellvegg. Terrenget er kupert, og tunplassen trang. Jordveien har vært kupert, bl.a i den trange bekkedalen langs Engvannbekken.
VURDERING	Sporene etter småbruket Dælene er et minne etter relativ marginal bosetting. Har sammen med undergangen og veien verdi i friluftssammenheng.
SEFRAK	
KILDER	Skogerboken, herredets historie, Dm. 1931. Statens Kartverk, Hønefoss: Rektangelkart 1826,14D2, 1:20 000, ltn. Grimseth, Buskerud Amt 1854, 1881. Rektangelkart 1:25 000 1890. Diverse rektangelmålinger. 1:100 000. , 1886 - 1939, Ø.K.1971 1:10 000. Linjekart Vestfoldbanen 1:10 000, 1881, NSB Kartarkiv, Banedivisjon sør, Drammen

LOKALITET	0602-02-02 DANSRUD
KOMMUNE	Drammen
KULTURMILJØ:	0602 -02 Kobbervikdalen
GNR./BNR.	30/flere
GÅRDSNAVN	
KARTREF.	ØK: CJ 040-5-2 PROSJ: D3, D4
AVGRENSING	Dansruds gårdsområde avgrenset mot vest av Vestfoldbanen.
BELIGGENHET	Midt i Kobbervikdalen, sør for tilknytningen av den gamle veien til E18.
HISTORIKK	Navnet er trolig sammensatt av mannsnavnet Dan og rud, og hører dermed til de yngste navneklassene. Dansrud nevnes som underliggende plass til Gjerpen i 1680. Skyldsatt (med eget matrikelnr.?) i 1786. Dansrud var delt i 2, dels 3 bruk på 1800-tallet. Grimseths kart fra 1826 viser én Dansrud med trekantsymbol. Rektangelkart fra 1890 har to gårder på Dansrud. I Skogerboka og på eldre kart står navnet skrevet Dansrud uten e. På dagens Ø.K. er skrivemåten Danserud. Dette er trolig dagens talemåte. Tunområdet bygd ut med bolighus etter 1900, i hovedsak etter 1945.
KULTURMINNENE	<p>Terrenget ved åsens fot mot dalbunnen er vekslende og kupert. Vest for banen stiger det ganske bratt opp mot Fjell og Gjerpen. Bebyggelsen ligger på det smale beltet mellom den gamle Holmestrandveien og Vestfoldbanen. Det står i dag tre eldre bolighus som kan ha hørt til den eldre gårdsbebyggelsen. Kobbervikdalen 46, 48C og 62. Nr. 46 og 48C er SEFRAK-registrert og skal iflg. denne være satt opp rundt 1900. Nr. 62 er ikke registrert, men trolig også eldre (Bruket 30/3 var opprettet før 1878.) Kobbervikdalen 48C, Øvre Dansrud skiller seg ut ved beliggenhet på en markert kulle, og er trolig den opprinnelige tunplassen. Huset som står her er et relativt stort, toetasjes sveitserhus med hovedtrekk intakt, men med lav autentisitet i detaljer. Kobbervikdalen 46 og 62 ligger lavere på hver side av kullen. Begge er mye endret i detaljer, lite alderspreg bevart.</p> <p>Det er i dag lite som forteller at dette var gårdsbruk. Ingen driftsbygninger står. Hele Dansruds gamle areale mellom jernbanen og den gamle Holmestrandveien er parsellert ut til boligeiendommer. I hovedsak har denne bebyggelsen preg fra tidlig etterkrigstid og senere, men noe kan også være førkrigs. Gjennomgående er bebyggelsen mye ombygd og endret.</p> <p>Ved Dansrud har det vært to overganger over Vestfoldbanen fra gammelt av.</p>
VURDERING	Dansrud-bebyggelsen faller inn i mønsteret for bebyggelsen i Kobbervikdalen. Lokaliseringsfaktorene har vært innfartsveien til Drammen, eldre småbruk og et marginalt område med rimelige hustomter. Bebyggelsen har mer verdi som del av strukturen i Kobbervikdalen enn som enkelthus. Selv om gården Dansrud ikke lenger bærer preg av gårdsbruk, har Øvre Dansrud en markant beliggenhet og bakgrunn som en av de eldre gårdsbruka i dalen. Dette gir stedet identitetsverdi.
SEFRAK	0602-916-006 Bolighus, Øvre Dansrud 0602-916-007 Bolighus, Dansrud
KILDER	Skogerboken, herredets historie, Dnm. 1931. "Folk og Får, Skoger historielag 1991. Statens Kartverk, Hønefoss: Militærkart 1805, Rektangelkart 1826,14D2, 1:20 000, ltn. Grimseth, Buskerud Amt 1854, 1881. Rektangelkart 1:25 000 1890. Diverse rektangelmålinger. 1:100 000. , 1886 - 1939. Linjekart Vestfoldbanen 1:10 000, 1881, NSB Kartarkiv, Banedivisjon sør, Drammen

LOKALITET	0602-02-03 "GJERPENSTUENE"
KOMMUNE	Drammen
KULTURMILJØ:	0602 -02 Kobbervikdalen
GNR./BNR.	29/flere
GÅRDSNAVN	Gjerpem
KARTREF.	ØK: CJ 040-5-2 PROSJ: D4
AVGRENSING	Gjerpens gamle gårdsområde nederst i Kobbervikdalen,
BELIGGENHET	
HISTORIKK	Gjerpem er en av de eldre gårdene og grenser til Fjell i nord. Navnet tolkes i Skogerboka som sammensatt av elvenavnet Garpa og vin - gresseng. Gjerpem har blitt delt i flere underbruk. Dansrud ble skilt ut som egen matrikkelgård alt på 1700-tallet. Bondegods fra 1700-tallet. Bebyggelsen til tre (fire?) gårdsbruk ligger på høyden langs Fjellveien. Nede i dalen ved Holmestrandveien har det på 1800-tallet kommet både bruk og plasser. Kart fra 1890 har tre Gjerpemstuer avtegnet med trekantsymboler i området, sammen med ett eller to bruk Nedre Gjerpem. Trolig kan boplassen "Haugen" på kartet fra 1826 lokaliseres til området, men den virker påtegnet, og må være føyd til lenger ut på 1800-tallet. Kanskje kan dette være boligenedommen som i dag blir kalt "Toppenhaug".
KULTURMINNENE	<p>Terrengtet er småkupert og bebyggelsen ligger på det smale beltet mellom den gamle Holmestrandveien og Jernbanen. To eldre bolighus er registrert (SEFRAK). Dette var ikke gårdsbruk, og de er oppgitt å være bygd i de siste 10-år av 1800-tallet. Begge er små, halvannenetasjes hus, endret i detaljer og ved påbygg. De har likevel bevart et vist alderspreg og karakter av småkårsbebyggelse. Kobbervikdalen 92 har sveitserstilspreg. Det er ingen spor i området etter eventuelle gårdsbruk. Flere av de eldre husene som lå her er erstattet med yngre. Noen kan også være totalt ombygd. Området er fortettet med i boligbebyggelse, hovedsakelig fra de siste 10 år. Ett eller to har preg som kan være eldre.</p> <p>I dette området er to eldre planfrie kryssinger av jernbanen bevart. Lengst nord, i grensa ved Dansrud er det en fin, gråsteinsmurt undergang for vei til Gjerpem 29/1. Brukes i dag som turvei. Lenger sør, ved "Toppenhaug" er det en veibru over banen for vei til Gjerpem 29/2. Denne er svært gjengrodd.</p>
VURDERING	Lokaliseringsfaktorene har vært innfartsveien til Drammen, eldre plassbebyggelse og et marginalt område med rimelige hustomter. Som for Dansrud har bebyggelsen mer verdi som del av strukturen i Kobbervikdalen enn som enkelthus. De eldste husene har typisk beliggenhet lang ut mot veien og inngår i et mønster med andre lignende hus spredt langs den gamle Holmestrandveien. De gir sammen med veien tidsdybde til området. Den gamle jernbanebrua har verdi som samferdselsminne og har verdi i friluft- og formidlingssammenheng.
SEFRAK	0602-916-004 Bolighus, Gjerpem, Kobbervikdalen 92 0602-916-005 Bolighus, Gjerpem, Kobbervikdalen 86
KILDER	Skogerboken, herredets historie, Drm. 1931. "Folk og Får, Skoger historielag 1991. Statens Kartverk, Hønefoss: Militærkart 1805, Rektangelkart 1826,14D2, 1:20 000, ltn. Grimseth, Buskerud Amt 1854, 1881. Rektangelkart 1:25 000 1890. Diverse rektangelmålinger. 1:100 000. , 1886 - 1939. Muntlig informasjon Gustavson, Kobbervikdalen 80. Linjekart Vestfoldbanen 1:10 000, 1881, NSB Kartarkiv, Banedivisjon sør, Drammen

LOKALITET	0602-02-04 NEDRE GUNNERUD
KOMMUNE	Drammen
KULTURMILJØ:	0602 -02 Kobbervikdalen
GNR./BNR.	31/3 med flere
GÅRDSNAVN	
KARTREF.	ØK: CJ 040-5-4 PROSJ: D4, D5
AVGRENSING	Bruksområdet til Nedre Gunnerud ca. fra gårdstunet til Leirelva.
BELIGGENHET	
HISTORIKK	<p>Gunnerud er en eldre gård, nevnt i kildene i 1398. Navnet skal være sammensatt av mannsnavnet Gunni, eller kvinnenavnet Gunna. Gården ble delt i 1817. Før lå alle gårdstun på høyden ved Fjellsveien. Dagens gårdsstruktur skriver seg fra 1881, da bruk 3 flyttet sine hus lenger ned i Dalen, mot jernbanen. Det skal ikke ha vært hus der før. Kartet fra 1890 viser dette bildet, samt at det ligger en eller to "gårdsbruk" (firkantsymboler) nede i dalen ved veien. Gunnerud er den eneste av de eldre gårdene til Kobbervikdalen hvor et av hovedbruka har tunområde nede i dalen.</p> <p>Veien som krysser over jernbanen ved Gunnerud, "Gunnerudbakkane", skal ha lange tradisjoner iflg. lokale informanter. Dette var kirkeveien for de som bodde på Solum. Den gikk fra hovedtuna på Solum over plassen Engene (ved bensinstasjonen øst for E18) og krysset Kobbervikdalen mot Finnsrud/Nedre Gunnerud. Den er ikke avtegnet på Grimseths kart fra 1826, men vises på kartet fra 1890. Veien over jernbanen var før en viktig "utvei" for nedre Gunnerud. Over her ble melka kjørt ut. Det var stoppested ved Gunnerød-kryssingen mellom 1929 og 1945.</p>
KULTURMINNENE	<p>Gårdstunet på Nedre Gunnerud ligger på en bred terrasse i åssiden mot Kobbervikdalen. Husene ligger i et åpent tun, orientert etter dalens retning. Stabburet ble flyttet med fra det gamle tunet, framhus og driftsbygning ble bygd nye i 1881. Det er tradisjonell gårdsbebyggelse med store hus og sveitserstilspreg, noe endret i detaljer, men med hovedtrekkene intakte. Stabburet må ha fått sveitsertak ved flytting. Framhuset fikk noe stilfremmed kledning ca. 1980. Driftsbygningen er godt bevart, og har en særs stor og fin gråsteinsmurt gjødselkjeller. Lange steingjerder øst for tunet skal i hovedsak være fra 1881.</p> <p>Nedre Gunnerud brukes i dag som rideskole og gårdslandskapet er preget av mye beitebruk. I den bratte bekkedalen som skiller mot Gunnerud er det svært tydelige terrasserte beitebakker etter tidligere beiting med kyr.</p> <p>Den gamle veien, Gunnerudbakkane brukes som gårdens atkomstvei til Fjellveien. Østover har den karakter av sti/ridevei. Den krysser jernbanen i plan, i en svært skrå krysning. Jernbanen går her i et brattheng med store fyllinger mot øst. På vestsiden skrår veien mot Gunnerud i fjellsiden og er bygd opp med stabbesteiner. Her er en fint murt stikkrenne for bekken som kommer ned. Over planovergangen mot Finnsrud skrår veien jevnt nedover på fyllinger. Det er ingen spor etter den opprinnelige tverrforbindelsen i Kobbervikdalen før strekningen Engene - Solum på den andre siden av E18.</p> <p>Finnsrud ligger på en liten høyde ved den gamle Holmestrandveien. Iflg. SEFRAK-reg. er huset bygd i 1890-åra. Selv om det er mye ombygd i det ytre, har det bevart et alderspreg som indikerer høyere alder enn 1890-åra. Her skal ha vært småbruk, men ingen driftsbygninger, eller annet forteller om dette i dag.</p> <p>Gunneruds områder til Holmestrandveien er også fortettet med yngre boligbebyggelse. Det meste har preg av å være bygd eller ombygd i de siste 10-år. Et par hus sør ved skillebekken mot Torrud (Tolerud) kan være noe eldre, kanskje fra mellomkrigstida.</p>
VURDERING	Gunnerud har et tun med tradisjonell og typisk gårdsbebyggelse og ligger fint i landskapet. Veien som krysser Finnsrud og tunet gir muligheten til å oppleve kulturelementene og naturelementene i landskapet. Ellers følger bebyggelsen nede langs veien mønsteret i Kobbervikdalen og har verdi som del av denne helheten.
SEFRAK	0602-916-003 Bolighus, Finnsrud, Kobbervikdalen 104 0602-915-001 Hovedbygning, Nedre Gunnerud 0602-915-002 Driftsbygning, Nedre Gunnerud 0602-915-003 Stabbur, Nedre Gunnerud
KILDER	Skogerboken, herredets historie, Drm. 1931. "Folk og Får, Skoger historielag 1991. Statens Kartverk, Hønefoss: Militærkart 1805, Rektangelkart 1826,14D2, 1:20 000, ltn. Grimseth, Buskerud Amt 1854, 1881. Rektangelkart 1:25 000 1890. Diverse rektangelmålinger. 1:100

000. , 1886 - 1939. Muntlig informasjon på Gunnerud 31/3. Linjekart Vestfoldbanen 1:10 000, 1881, NSB Kartarkiv, Banedivisjon sør, Drammen

LOKALITET	0602-02-05 "TRILLINGEN"
KOMMUNE	Drammen
KULTURMILJØ:	0602 -02 Kobbervikdalen
GNR./BNR.	32/flere, 33/flere
GÅRDSNAVN	Nedre Eik, Tolerud
KARTREF.	ØK: CJ 040-5-4 PROSJ: D5
AVGRENSING	Området langs gamle Holmestrandvei og jernbanen fra delet mot Gunnerud til Tp Trillingen. Den søndre grensa følger restene av den gamle veien mot Tolerudbakken fra Eikhaugen, avkjøringen til E18.
BELIGGENHET	Den sørligste delen av Kobbervikdalen.
HISTORIKK	<p>I dette området har en av de gamle forbindelsene østvest, mellom kyst og innland gått. Veien forbandt Kongeveien med Skoger kirke og gikk over Eikhaugen og over Torrud. (Tolerud etter skrivemåte i Skogerboka, Torrud i daglig bruk og på Ø.K.) Over Torrud kaltes veien Torrudbakkane. Leirelva skiller her gårdene Eik og Torrud. I bunn av bakkene har det fra gammelt av vært en olle som etter tradisjonen aldri gikk tørr.</p> <p>Hovedtunområdet til Eik lå, iflg. Grimseths kart fra 1826, ved Gamle Kongevei. I dag ligger bruk av Eik spredt, også på hver side av Holmestrandveien. Eik har fra gammelt av hatt flere plasser og underbruk, særlig langs den nevnte gamle veien over Eikhaugen. På Eikhaugen kom bygdas første skole på 1800-tallet. Både kart fra 1805, 1826 og 1890 viser boplass midt i dalen ved veien mot Torrud.</p> <p>Torrud ligger med bebyggelsen høyt i skråningen vest for jernbanen. Gården har i hovedsak vært udelt, med unntak av Trillingen, en gammel husmannsplass, som ble fraskilt i 1834. Her har også vært en plass kalt Mastebakken, litt nord for den gamle veien fra Skoger kirke. (plass nr. 91 i "Folk og får").</p> <p>Feltutbyggingen med bolighus ved Trillingen skal ha startet rett etter siste krig. De første husene skal ha blitt bygd av tyskerbrakker. Inntil ganske nylig gikk feltet under navnet "Korea". Feltet er utvidet i de senere år og omdøpt til Trillingen.</p>
KULTURMINNENE	<p>På Eiks opprinnelige gårdsområde ved gamle Holmestrandvei er det registrert (SEFRAK) to eldre hus som trolig har sin bakgrunn i den gamle plassbebyggelsen. Kobbervikdalen 144 ligger i krysningen mellom den gamle veien opp Torrudbakkane og Holmestrandveien og kan godt være det stedet som i 1805 kalles Engen og 1826 Eegpladsen eller Engpladsen. Huset på Asken eller "Fyrtikkasken", Kobbervikdalen 128, ligger lenger nord, i grensa mot Gunnerud. Begge hus har alderspreg som tilsier at de kan være eldre enn dateringen fra 1890-åra, men er svært ombygde. Her er ikke bevart hus som forteller om det jordbruk som ble drevet på Asken fram til 1950-åra.</p> <p>Bebyggelsen på Trillingen brant for lenge siden. Event. rester er fjernet i forbindelse med de nye jernbaneanleggene.</p> <p>På Mastebakken sto en utløe til 1950-tallet (trolig den gamle låven). Marte Mastebakken var siste beboer. Det kan være tufter (ikke undersøkt).</p> <p>Den gamle veien er i store trekk sporbar i dagens veistruktur fra Eikhaugen til jernbanesporet. Den brukes dels som adkomstvei til boligene i Trillingen-feltet. Jernbaneovergangen (bru over skjæring) er tatt bort i forbindelse med den pågående omleggingen av Vestfoldbanen. Den er godt synlig og i bruk som gårdsvei et kort stykke vest for jernbanen, men deretter pløyd bort over Torrudbakkane. Den gikk før helt i jordekanten mot bekkedalen. Jordene på Torrud er en god del planert. Ved befaring er det ikke konstatert andre far i området. Men en mindre stubb med hulveikarakter som er synlig i bakken opp fra jernbanen på sørsida av bekkedalen, kan ha sammenheng med veien. (Ligger der jernbaneanleggene alt er igangsatt.)</p> <p>Ollen ble bygd ut som vannkilde for "Korea" og er fortsatt i bruk. Terrenget rundt bærer preg av store endringer.</p>
VURDERING	Kobbervikdalen endrer karakter i dette området og den strukturen som kan leses av lokalitetene lenger nord oppløses. Selv om det også her ligger to eldre stuer til veien, blir det preget av suksessiv utbygging over tid, som gir karakter til de nordligere lokalitetene i Kobbervikdalen, her brutt. De nye boligfeltene, anleggsarbeide m.m. forsterker dette. Omgivelsene til den gamle veien mot Skoger kirke er sterkt redusert i kulturvernperspektiv. De to eldre stuenene kan ha bygningshistorisk verdi.
SEFRAK	0602-916-001 Bolighus, Nedre Eik, Kobbervikdalen 144

0602-916-002 Bolighus, Asken, Kobbervikdalen 128

KILDER

Skogerboken, herredets historie, Drm. 1931. "Rundt om Drammen" "Folk og Får, Skoger historielag 1991. Pers. inf. eier/bruker Torrud gård. Statens Kartverk, Hønefoss: Militærkart 1805, Rektangelkart 1826,14D2, 1:20 000, ltn. Grimseth, Buskerud Amt 1854, 1881. Kroki over En Del af Stømsø med Skovstrækninger, 1:25 000, udatert, ca. 1900. Rektangelkart 1:25 000 1890. Diverse rektangelmålinger. 1:100 000. , 1886 - 1939. Linjekart Vestfoldbanen 1:10 000, 1881, NSB Kartarkiv, Banedivisjon sør, Drammen

