KULTURHISTORISK STEDSANALYSE - DIVE

Dokumentinformasjon:

Rapport navn:	Kulturhistorisk stedsanalyse – DIVE analyse for Kragerø
Oppdragsgiver:	Kragerø kommune
Oppdragsansvarlig:	Byantikvar Tanja Røskar
Utgave / Dato:	1 / 05.01.2018
Prosjekt:	17000 Kragerø DIVE analyse
Leverandør:	TRAFO Arkitektur as Tollbodgaten 2 4836 Arendal www.trafoarkitektur.no Siv. ark MNAL Ingunn Hylen Thomassen Siv. ark MNAL Dagfrid Bråtane
Layout:	TRAFO arkitektur
Kvalitetskontroll:	Byantikvar Tanja Røskar
Forsidebilde:	Kart over Kragerø by 1900

INNHOLD:

DIVE analyse ..... side 2

Trinn 1 – BESKRIVELSE side 5

- Beskrive – tid- og rom matrise ..... side 6
- Samfunnsutvikling i Norge ..... side 6
- Tid/rom matrise – Viktige hendelser i Kragerø ..... side 11

Trinn 2 – SÆRTREKK side 25

- NATURGITTE ELEMENTER
  Sjøveien ..... side 27
  Landskapet ..... side 29

- BEBYGGELSESSTRUKTUR
  Bebyggelsens helhetsbilde ..... side 31
  Kjøpmannshus ..... side 33
  Bebyggelsne på knattene ..... side 36
  Bebyggelsen langs gatene ..... side 41
  Bebyggelsen på utfylt kaiområde ..... side 43
  Punktbebyggelse ..... side 46

- INFRASTRUKTUR
  Brygger / havn ..... side 49
  De eldste veiene strukturert etter landskapet ..... side 50Ny innfartsvei – gamle Kragerøveien ..... side 51
  Jernbanen i 1927 ..... side 52
  Ny innfartsvei riksvei 38 ..... side 53
  Lokal veistruktur med teknisk infrastruktur etter terrenget og mellom bebyggelsen ..... side 54
  Smau og trappeforbindelser ..... side 55

- BYROM
  «Torvet» ..... side 60
  Fisketorvet - Lilletorvet - Jens Lauersens plass ..... side 61
  Jernbanetovet ..... side 62
  Blindtarmen med promenade ..... side 63
  Kirketomta ..... side 64
  Løkker og hager ..... side 65

Trinn 3 – VURDIVURDERING side 67

- Verdi og muligheter ..... side 68
- Analyseområdets verdier og muligheter ..... side 69

Trinn 4 – HANDLINGSROM side 84

- Aktivering – kulturhistorisk handlingsrom og rammer ..... side 85
- Forvaltningsstrategier, prinsipper, virkemidler og anbefalinger ..... side 86
- Aktivering av særtrekkene ..... side 92
- Virker det? ..... side 103
- Kragerø – perlen blant kystbyer? ..... side 105

DIVE - analyse

En DIVE analyse er en kulturhistorisk stedsanalyse. På riksantikvarens hjemmeside, www.riksantikvaren.no finner en veilederen til analysen. Veilederen i bruk av DIVE - analysen er et resultat av prosjektet Communicating Heritage in Urban Development Proscesses (Co-Herit 2007-08).
Riksantikvaren fikk i 1999 i oppdrag fra Miljøverndepartementet å starte arbeidet med kunnskapsutvikling og veiledning innen by- og tettstedsutvikling. En del av dette arbeidet var å utvikle en kulturhistorisk stedsanalyse som kunne brukes i praktisk planlegging. Riksantikvaren har ved hjelp av Norsk institutt for by- og regionforskning (NIBR) gjort en kvalitativ undersøkelse av et utvalg stedsanalyser. Dette var kunnskapsfundamentet bak Riksantikvarens engasjement i Interreg - prosjektet Sustainable Historic Towns, der direktoratet i samarbeid med forskere, arkitekter og kommuner utviklet prototypen på DIVE-analysen i 2005. Analysens navn DIVE, kommer av de engelske ordene Describe (beskrive), Interpret (fortolke), Valuate (vurdere), og Enable (aktivere), hvilket beskriver de fire hovedtrinnene i analyseprosessen. Samtidig er navnet et bilde på at man i analysen dykker (engelsk dive) ned i historien, med utgangspunkt i nåtiden. DIVE - analysen henter systematikk fra både planfag og kulturhistoriske fag, og strukturen samsvarer med prosesslogikk slik den er utviklet innen moderne kommunikasjonsforskning.
I korte trekk kan en si at analysen skal se på hvordan stedet kan utvikle seg ved å ta utgangspunkt i at de kulturhistoriske elementene er en ressurs for videre stedsutvikling.

Analysen gjennomgår 4 trinn.

1. trinn: skal belyse analyseområdets historiske karakter ved å samle informasjon om analyseområdets opprinnelse og utvikling ved å dykke ned i "det historiske rom og kunnskapstank."Systematisere den innsamlede historiske informasjonen og beskrive og formidle kunnskapen om analyseområdets historiske karakter.
2. trinn: skal belyse analyseområdets historiske betydning ved å fortolke analyseomårdets historiske kontekster, undersøke analyseområdets historiske lesbarhet og tilstand og beskrive / formidle analyseområdet historiske betydning.
3. trinn: skal belyse analyseområdets kulturhistoriske verdier og muligheter ved å vurdere kulturarvens kvaliteter og verdier, undersøke kulturarvens utviklingspotensial og sårbarhet. Beskrive og formidle kulturarvens endringskapasitet.
4. trinn: skal definere analyseområdets handlingsrom, foreslå forvaltningsstrategier og prinsipper og vurdere aktuelle virkemidler og tiltak.

DIVE - analysen for Kragerø er utført av en arbeidsgruppe bestående av:

Gruppeleder:	Kragerø kommune v/byantikvar	Tanja Røskar
Sekretær:	TRAFO arkitektur v/	Ingunn Hylen Thomassen Dagfrid Bråtane
Deltakere:	Telemark fylkeskommune v/kulturvern Kragerø kommune v/ Ressurspersoner Kragerø	Susanne Wasa Hagen Trond Hjellvik Jan Abrahamsen Ulf Hamran

Arbeidsgruppen for DIVE analysen ligger under Kragerø kommune og arbeidet med Kulturminneplanen for Kragerø.

Arbeidet er utført av arbeidsgruppa i fellesskap.

Kommunen er oppdragsgiver, eier og prosjektleder. Kommunen har også bidratt aktivt i analysearbeidet. Det er blitt avholdt jevnlige arbeidsmøter vinteren 2017 med møter. I arbeidsmøtene er de ulike temaer og historiene diskutert.
TRAFO har ledet arbeidet med DIVE analysen og sammenfattet arbeidet i denne rapporten.

Rapporten er utført på bakgrunn av diskusjoner i arbeidsgruppen, og i dialog med Kragerø kommune. Men i oppsummeringen av analysen, trinn 4 er det i stor grad konsulentens faglige råd og anbefalinger som kommer til uttrykk.

Sammen med oppdragsgiver ble det vurdert at analysen skulle utarbeides på et overordnet nivå og gi retningslinjer i forhold til dette. Analysen er utført på bakgrunn av tilgjengelig informasjon og ressurser i gruppen på gjennomføringstidspunktet. Det kan derfor forekomme feil ved manglende informasjon og utilstrekkelig kontroll. Det kan også finnes enkeltelementer som ikke er fanget opp innenfor denne helhet.

DIVE analyse i Kragerø sentrum:

DIVE analysen for Kragerø skal bidra som et godt underlag for kommunedelplan for kulturminner i Kragerø, som kommunen nå jobber med.

En kommunedelplan for kulturminner vil sette kulturminner og kulturmiljø på den politiske dagsorden. I tillegg får kommunen et godt verktøy til å forvalte ressursene i kommunen til beste for alle. Kommunedelplanen vil i første fase ha spesielt fokus på Kragerøs historiske sentrum.

Analysen er basert på DIVE- metoden, jf. Riksantikvarens veileder. Metoden er bygget opp med 4 trinn, slik at et tema blir diskutert flere ganger sett fra ulike vinklinger. Vi har fulgt analysens metode og hensikten er at alle innfallsvinkler skal bli belyst for å gi en oppsummering i handlingsrommet.

Analyseområdets avgrensning er Kragerø sentrum, Jøransberg / Andølingen, Øya og Tallakshavn, se markert grense på kartet.

Planen vil i så stor grad som mulig legge vekt på utarbeiding av strategier og retningslinjer for forvaltning av kulturminner, og har som mål å utarbeide en handlingsplan med mange felles prosjekter og tiltak.

TRINN I – BESKRIVELSE

BESKRIVE – Tid- og rom matrise

I første del av analysen etableres en kunnskapsbase for vurderingen av kulturarvens verdi og muligheter i stedsutvikling. Kunnskapsbasen er en beskrivelse av de naturgitte og kulturelle forutsetningene for utviklingen av analyseområdet. Den skal belyse viktige utviklingstrekk og vise sammenhengen mellom Kragerøs historie og dagens omgivelser.

Som metode for å beskrive og systematisere stedets utviklingstrekk og historiske hendelser, benyttes en tid- og rom matrise. Utviklingshistorien er ordnet kronologisk – slik at man med utgangspunkt i nåtiden følger sporene bakover i tid og avdekker lag på lag – i tråd med metodikken.

SAMFUNNSUTVIKLING I NORGE

Før 1850 var Norge et standssamfunn med skarpe skiller mellom de ulike gruppene og med liten mulighet til å forlate den sosiale gruppe du var født inn i. Den sosiale lagdelingen var preget av tre hovedgrupper. 2 prosent av befolkningen utgjorde overklassen og bestod stort sett av embetsmenn og storkjøpmenn. Denne siste gruppen ble redusert som en følge av de økonomisk vanskelige tidene. Middelklassen var for det meste bønder, håndverkere, offentlige tjenestemenn og mindre kjøpmenn, mens underklassen var husmenn, tjenestefolk og løsarbeidere. Embetsmennene var den dominerende gruppen både på landsbygda og i byene.

Embetsmannsstaten

Som et resultat av Napoleonskrigene gikk unionen mellom Norge og Danmark i oppløsning i 1814. Samme år begynte unionen mellom Norge og Sverige. Den politiske makten i Norge var nå hos embetsmennene. De utgjorde en liten gruppe i det norske samfunnet, ca 2000. Likevel var det de som hadde makten. De hadde ingen adel å konkurrere med, og borgerskapet var heller ikke noen maktfaktor tidlig på 1800-tallet. De dominerte alle viktige stillinger i samfunnet som regjering, Storting og de lokale styrene. Sin maktposisjon fikk de gjennom god økonomi, utdanning og tradisjoner. Samtidig var bøndene lite politisk bevisste på egne vegne, og valgte heller embetsmenn enn bønder til å styre landet. I 30-årene begynte det å skje forandringer. Bøndene reiste seg i opposisjon mot embetsmennene og hadde som mål å redusere embetsmennene sin makt i det norske samfunnet.

Den første folketellingen i Norge var i 1769. Den neste kom i 1801. Som det fremgår av tabellen, hadde Norge rundt 1850 i lang tid hatt en betydelig befolkningsøkning som bare fortsatte. Dette hadde sammenheng med lavere dødelighet enn tidligere, især ble barnedødeligheten redusert. Årsaken var blant annet at ernæringen ble bedre, slik at motstanden mot sykdommer ble sterkere. Videre ble de hygieniske forholdene og helsestellet generelt bedre.

Den gjennomsnittlige dødeligheten for perioden 1776 - 1815 var 24 personer pr. 1000 innbyggere, mens den for perioden 1816 - 1855 ble redusert til 18,5 personer pr. 1000 innbyggere.
Den enorme befolkningsveksten på 1800-tallet fikk store konsekvenser for det norske samfunnet. Den skapte en ressurskrise som førte til flytting innad i Norge og ut av landet. Rundt 1820 bodde bare 10 prosent av befolkningen i tettbygde strøk, 100 år senere var over 45 prosent bosatt i byer. Fra 1825 til 1930 utvandret 800.000 nordmenn til oversjøiske områder, de fleste til USA. Utvandringen ble en ventil som virket dempende på de problem som befolkningsveksten ellers førte til.

Det store hamskiftet
Fra rundt midten av århundret skjedde en betydelig omlegging innen det norske jordbruket. Man la større vekt på husdyrhold, det ble tatt i bruk nye redskaper og metoder, produktiviteten øker og jordbruket knyttes sterkere opp mot markeder ved utvikling av et salgsjordbruk. Redusert satsing på kornproduksjon hadde sammenheng med import av billig korn fra områdene rundt Svartehavet og fra USA. Industrialiseringen stimulerte mekaniseringen i jordbruket og vi fikk starten på et moderne drevet jordbruk. Antall husmenn ble redusert, noe som hadde sammenheng med minkende behov for fysisk arbeidskraft i jordbruket. En del husmenn fikk kjøpt husmannsplassen og ble selveiende småbrukere. Teigblanding og klyngetun ble etter hvert erstattet med frittliggende enkeltbruk med sammenhengende innmark.

Industrialisering
Industrien bestod i første halvdel av 1800-tallet av småbedrifter som produserte såpe, teglstein, glass, jernovner og øl. Produksjonen var liten og mesteparten av arbeidsoperasjonene ble utført for hånd. Fra midten av århundret vokste det frem en ny, moderne industri som fikk maskiner som kunne masseprodusere og som produserte for å dekke lokale norske behov. Kunnskaper og maskiner var hentet inn fra England. De første av disse nye fabrikkene kom innen tekstilindustrien i Christiania og Bergen. Den videre utviklingen kom i jern- og metallindustrien. Norge kunne nå produsere sine egne maskiner. Fra 1870-årene vokste det fram en rekke bedrifter som brukte norske råvarer (fisk og trelast) i sin produksjon for et utenlandsk marked. Både hermetikkindustrien og tremasseindustrien stammer fra denne tiden. Den tredje store ekspansjonen innen industrien kom i forbindelse med utnyttelsen av fossekraften til elektrisk energi. Det førte til bygging av fabrikker innen elektrokjemi og elektrometallurgi for produksjon av blant annet aluminium, sink, salpeter og karbid.

Urbanisering
Etter 1850 oppstod en forandring i bosettingsmønsteret. En stadig økende del av befolkningen bodde i tettbygde strøk og antall tettsteder vokste raskt. I 1845 var det knappe 90 steder i Norge som hadde betegnelsen tettsted, i 1890 var tallet steget til 165 og i 1930 var tallet blitt 390. I første halvdel av 1800-tallet hadde jordbruket tatt imot størsteparten av folkeøkningen, nå overtok industrien og byene. Byene ble sentrum for en rekke forskjellige organisasjoner, bedrifter og offentlige institusjoner. I forbindelse med utbyggingen av fossekraften oppsto en rekke nye industristeder som hadde et næringsgrunnlag som kun var basert på industri. En økende del av befolkningen var sysselsatt i industrien.

Kommunikasjoner
Fra 1840-årene fikk vi en stadig forbedring og utbygging av kommunikasjonene i Norge. Antall kilometer med offentlige veier fordobles fra 1840 til 1900, fra 15 290 km til 28 591 km. I tillegg kommer utbyggingen av jernbanen. Stortinget vedtok i 1851 at det første jernbanesporet i Norge skulle bygges mellom Kristiania og Eidsvoll, først og fremst for å legge forholdene til rette for transport av trelast. Fra 1870-årene ble det virkelig fart i jernbaneutbyggingen. I 1880 var banen mellom Kristiania og Trondheim ferdig, mens banen mellom Kristiania og Bergen først sto ferdig i 1900.
Til sjøs ble også transporten forbedret i annen halvdel av 1800-tallet. Seilskutene ble erstattet av dampskip og store dampskipsselskap kom i gang. De overtok ansvaret for rutetrafikken langs kysten.
Telekommunikasjonene kom for fullt mot slutten av hundreåret. Telegrafen først, men rundt århundreskiftet var også telefonen tilgjengelig i de største byene.

Politiske endringer
I 1814 gikk unionen mellom Danmark og Norge i oppløsning som et resultat etter Napoleonskrigene. Norge ble tvunget inn i en ny union med Sverige, en union mellom to selvstendige stater, men med felles konge. I Norge ble den politiske styringen ivaretatt av embetsmennene. De hadde de fleste stillingene i regjeringen og utgjorde lenge flertallet i Stortinget. Etter hvert vokste det frem en opposisjon mot dette embetsmannsstyret, utgått fra bønder og byradikale akademikere. De ville styrke det folkevalgte Stortinget sin makt i forhold til regjeringen. To saker ble viktige i denne kampen; kravet om årlige Storting som ble gjennomført fra 1869 og kravet om statsrådenes møteplikt i Stortinget, som ble resultatet av vetostriden, avsluttet i 1884. Parlamentarismen ble med dette introdusert i norsk politikk og det betyr at regjeringen må utgå fra, eller i alle fall ha støtte fra et flertall i Stortinget.
På slutten av hundreåret ble kravet om et eget norsk konsulatvesen som skulle ta seg av norske anliggender i utlandet sentralt. På denne tiden var det også vokst frem nasjonale strømninger i det norske samfunn som ønsket seg et selvstendig Norge. Resultatet ble at unionen mellom Norge og Sverige gikk i oppløsning i 1905.

Et fritt og selvstendig land
I 1905 ble unionen med Sverige oppløst. Det hadde lenge vært politisk uenighet mellom det norske Stortinget og kongen i Sverige, og på begynnelsen av 1900-tallet var det flere og flere som mente at Norge burde være et fritt og selvstendig land. 7. juni 1905 erklærte Stortinget at den svenske kongen ikke lenger var Norges konge, og at unionen med Sverige dermed var oppløst. Reaksjonene i Sverige var voldsomme, og det brøt nesten ut krig mellom Norge og Sverige. Gjennom to folkeavstemninger samme år ble det slått fast at unionen med Sverige var oppløst, og at den nye staten Norge skulle være et monarki. Den danske prins Carl ble valgt som ny konge i Norge. Han tok det norske kongenavnet Haakon. Kong Haakon 7. var konge i Norge fra 1905 til han døde i 1957.

Første halvdel av 1900-tallet
På slutten av 1800-tallet begynte Norge å utnytte vannkraft til å produsere elektrisitet. Som følge av dette ble det etablert flere industribedrifter. Behovet for arbeidskraft økte, og byene fortsatte å vokse. En egen lov sørget for at vannkraften ble bygd ut av private, mens selve vannkraftressursen forble i offentlig eie. I årene 1914–1918 raste 1. verdenskrig i Europa. Norge var ikke aktivt med i denne krigen, men de økonomiske konsekvensene var merkbare også her. I 1930-årene var det økonomisk krise i Europa og Nord-Amerika. Mange mistet jobbene og hjemmene sine. Selv om situasjonen i Norge ikke var like ille som mange andre steder, snakker vi likevel om «de harde 30-årene».

2. verdenskrig 1939/1940–1945
2. verdenskrig startet i september 1939 da Tyskland invaderte Polen. Norge ble okkupert av tyske tropper 9. april 1940. Kampene i Norge varte bare noen dager før Norge kapitulerte. Kongen og regjeringen flyktet til England og fortsatte kampen for et fritt Norge derfra. Norge ble da styrt av en tyskvennlig, og ikke demokratisk valgt, regjering ledet av Vidkun Quisling. Selv om det ikke var mange direkte kamper som fant sted på norsk jord, var det flere motstandsgrupper som drev med sabotasje, ga ut illegale aviser og organiserte sivil ulydighet og passiv motstand mot styresmaktene. Mange som var med i motstandsgruppene, måtte flykte fra landet. Rundt 50 000 nordmenn flyktet til Sverige i løpet av 2. verdenskrig. Etter hvert tapte tyskerne på flere og flere fronter, og i mai 1945 måtte de kapitulere. Rundt 9500 nordmenn døde som følge av krigen.

Norge i moderne tid
Etter krigen måtte landet bygges opp igjen. Varemangelen var stor, og det var ikke nok boliger til folk. Samarbeid og solidaritet måtte til for at gjenoppbyggingen skulle gå så fort som mulig. Staten regulerte økonomi og forbruk strengt. Like etter krigen ble De forente nasjoner (FN) opprettet. FNs fremste mål er å arbeide for fred og rettferdighet i verden. Norge var blant de første landene som ble med i organisasjonen, i november 1945. USA ga tilbud om økonomisk hjelp til land i Europa etter

krigen. Denne økonomiske hjelpen er kjent under navnet Marshall-planen, og den stilte økonomiske og politiske krav til mottakerlandene. Norge mottok rundt tre milliarder kroner i støtte. I 1949 undertegnet Norge og elleve andre land Atlanterhavstraktaten. Dette førte til opprettelsen av den nordatlantiske forsvarsorganisasjonen, NATO. Det nære forholdet mellom Vest-Europa og USA har fortsatt fram til i dag. På 1950- og 1960-tallet var økonomien i Norge relativt god, og staten innførte mange reformer som skulle gi innbyggerne bedre liv. På 60-tallet ønsket flere selskaper å lete etter olje og gass utenfor kysten av Norge. Som med vannkraften 50 år tidligere ble også oljeressursene beholdt i offentlig eie, men private selskaper fikk kjøpe rettigheter til å lete, bore og utvinne olje i begrensete områder og i begrensede tidsrom. I 1969 ble det første gang funnet olje i Nordsjøen, og fra da av har Norge utviklet seg til å bli en oljenasjon. Norge er i dag et av de landene i verden som eksporterer mest olje, og oljeindustrien har stor betydning for norsk økonomi. Også de store folkebevegelsene har hatt stor betydning for framveksten av det moderne Norge. Det er særlig arbeiderbevegelsen og kvinnebevegelsen som har vært sentrale. Arbeiderbevegelsen i Norge har røtter tilbake til

1600-tallet, men ble mer organisert fra 1880-årene da det ble flere industriarbeidsplasser. Fra 1920-tallet fikk bevegelsen mer innflytelse. Arbeiderbevegelsen har kjempet fram bedre vilkår for arbeidere, blant annet kortere arbeidsdager, bedre sikkerhetsforhold på arbeidsplassene, sykeforsikringer og rett til økonomisk støtte ved arbeidsledighet. Kvinnebevegelsen har kjempet for kvinners rettigheter i samfunnet, for likestilling mellom kjønnene og like muligheter for menn og kvinner. Retten til skilsmisse, rett til prevensjon, fri abort og kvinnens rett til å bestemme over sin egen kropp har også vært viktige saker for kvinnebevegelsen. I dag er det lik rett til utdanning og arbeid, til eiendom og arv, til medisin og god helse for både kvinner og menn.

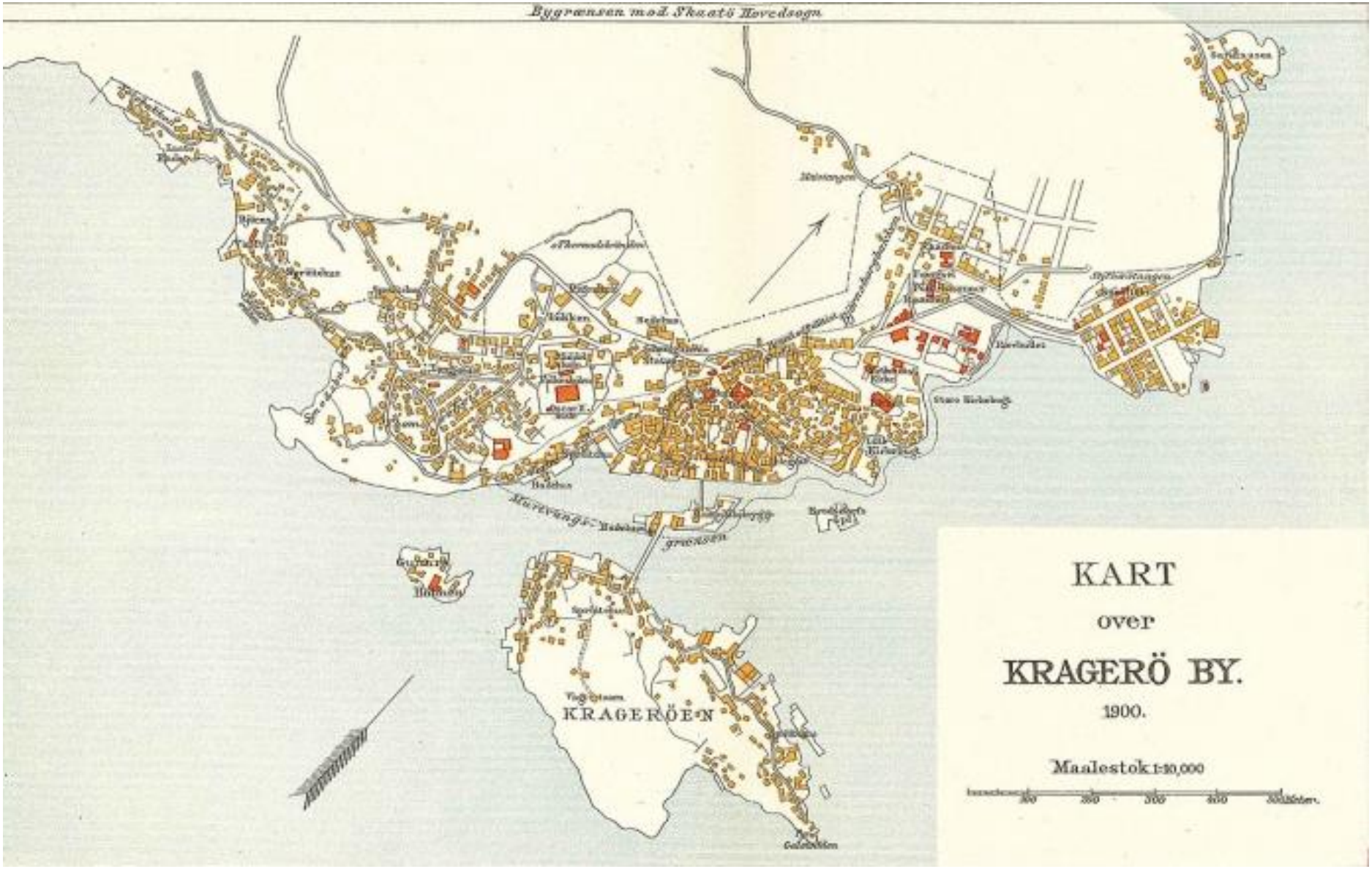
Kart fra Kragerø kommunes nettside 2018

Trinn I - TID / ROM - Viktige hendelser i Kragerø

	Omverden og tendenser	Kragerø kommune / region	Kragerø by
2018 - fremtid	Det grønne skifte. Revisjon av kommunestruktur. Kragerø blir del av en større region? Rask teknologisk utvikling		

	Omverden og tendenser	Kragerø kommune / region	Kragerø by
2000 - 2017	Vekst frem til 2008 og så flater det ut med finanskrisen. Urbane tendenser / fortetting Ny teknologi / IT	1994-2016: Svak nedgang i folketall. 2006: På Kanten – Den norske filosofifestivalen opprettes. 2016/17: Jomfruland nasjonalpark ble vedtatt opprettet 16. desember 2016 og ble offisielt åpnet 13. august 2017	2002: Åpningen av Nordraakparken. Parken er anlagt til minne om Rikard Nordraak og Bjørnstjerne Bjørnson som har skrevet tekst og melodi til vår nasjonalsang «Ja, vi elsker». Både Nordraak og Bjørnsons familie kommer fra Kragerø. 2016: Det feires 350 års-jubileum i Kragerø.

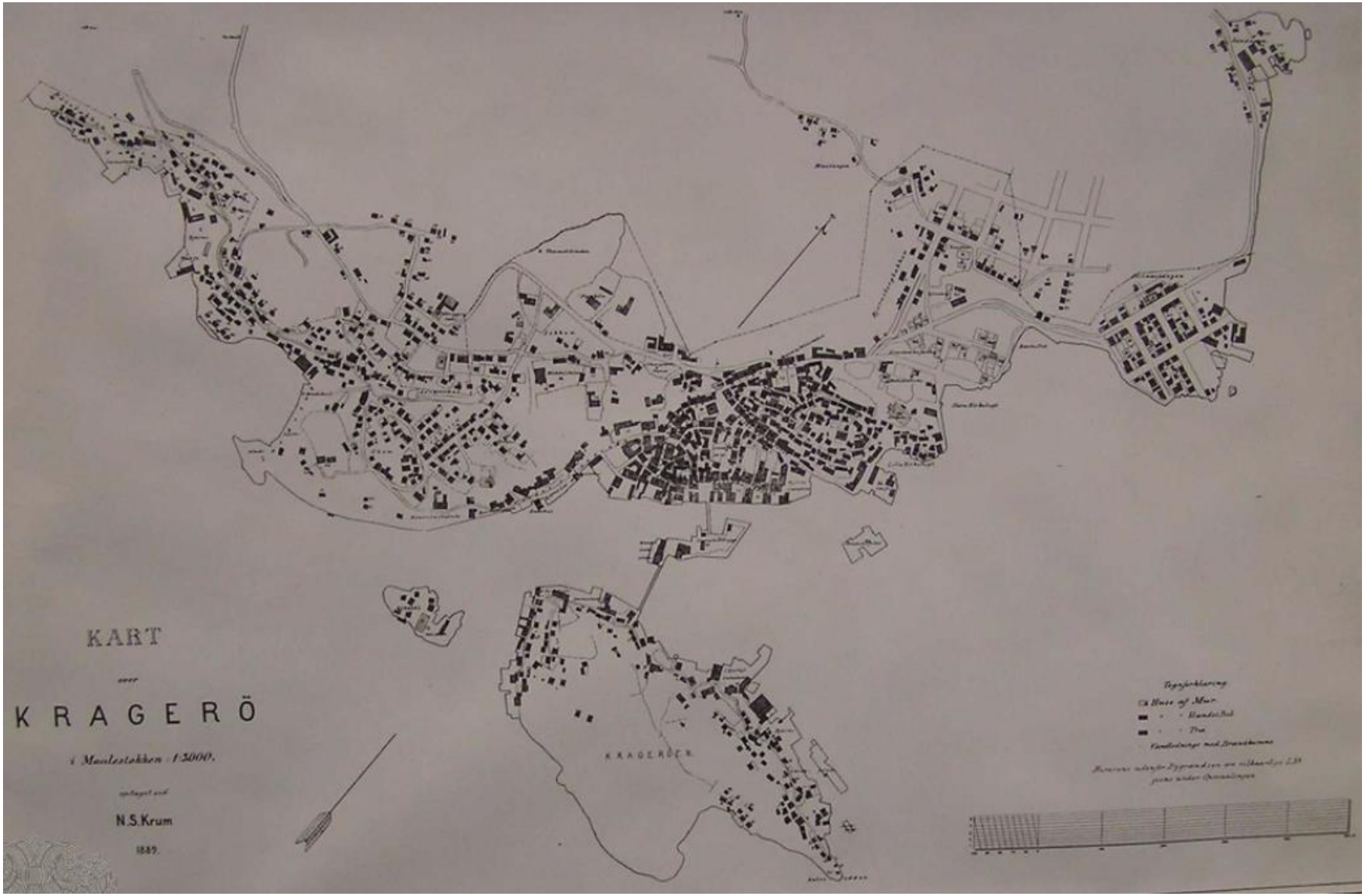
	Omverden og tendenser	Kragerø kommune / region	Kragerø by
1980 - 1999	Kjøpesenterutbygging Eneboligutbygging og fokus på individet.	1988: Jernbanen til Kragerø blir nedlagt. 1999: Kari Fosso blir valgt til Kragerøs første kvinnelige ordfører.	1998: Skulpturen av Edvard Munch blir reist på Skrubben. Denne ble laget av Per Elsdorff.



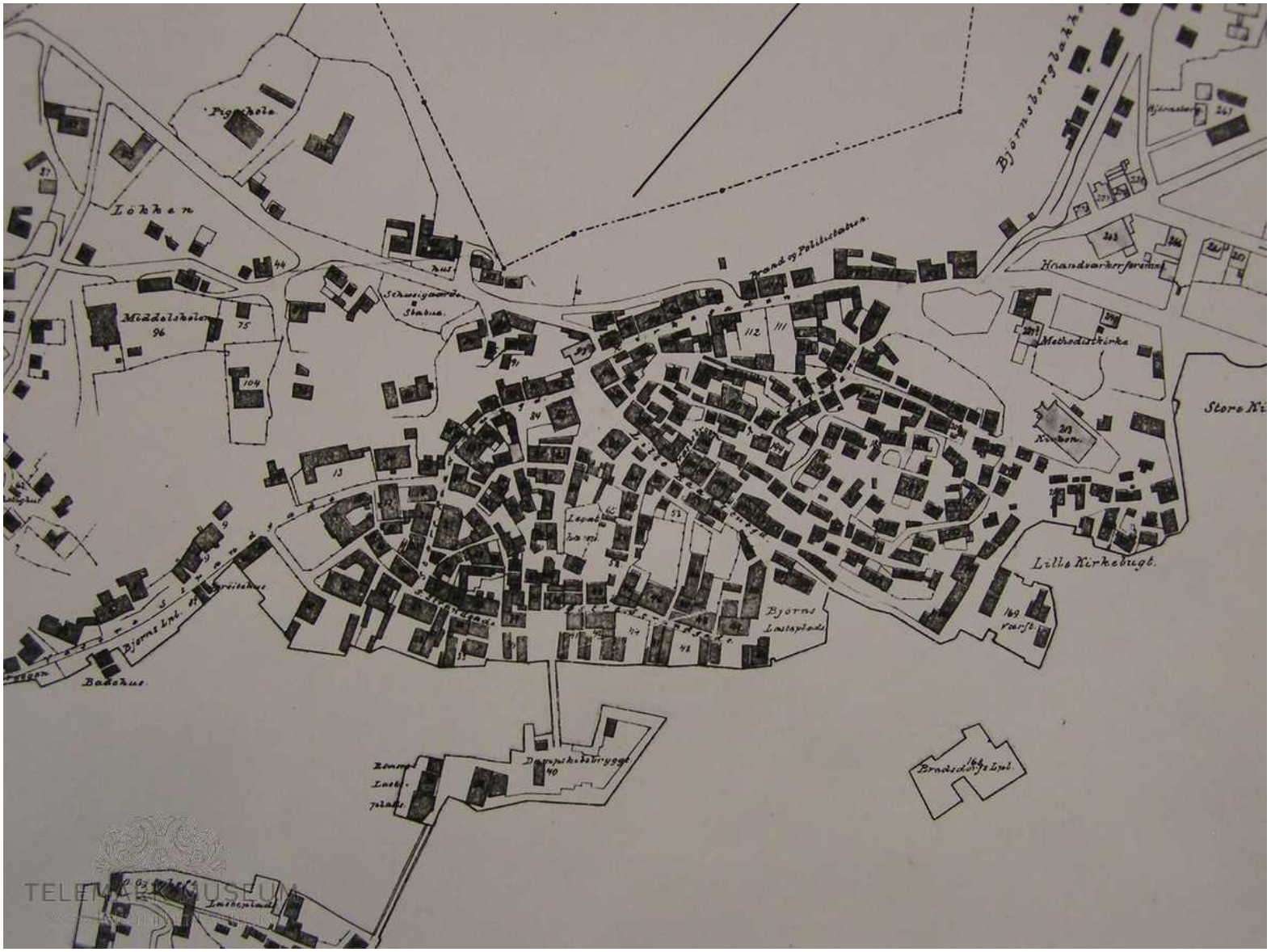
Kart over Kragerø 1900

	Omverden og tendenser	Kragerø kommune / region	Kragerø by
1946 - 1979	Vernetankene fester seg på 70-tallet. Kommunesammenslåing. Bilen blir allemannseie. Etterkrigstiden med fokus på gjenreisning av landet.	1960: Kommunene Sannidal, Skåtøy og Kragerø slås sammen, og blir til Kragerø kommune. 1960: B/F Gamle Kragerø bygges ved Kragerø Slipp og Mek. verksted. Ferga var Kragerø Fjordbåtselskaps første stålferge og bl e bygget som kombinert passasjer-/bilferge og isbryter. 1978: Kragerø og Skåtøy Historielag blir stiftet.	1966: Buchholmgården rives for å gi plass til Bonusbygget. 1972: Dagens fergeleie åpnes på gamle Heuchenverven.

	Omverden og tendenser	Kragerø kommune / region	Kragerø by
1900 - 1945	1905: Unionen med Sverige oppløses. 1930: Som et av de første landene i verden innfører Norge alminnelig stemmerett for kvinner. 1940-45: Krig og okkupasjon 1920 vedtok stortinget Fredningsloven for bygninger. Elektrisiteten kommer. Utvandring til Amerika.	1908: 27% av Norges iseksport kommer fra Kragerø. Rundt 1900 er det ca. 35 isbruk i Kragerø og omegn. 1909: Kragerøs første bil, en fransk Berliet, blir heist i land fra kystruteskipet på Dampskipsbrygga. Den skulle tjene som rutebil mellom Kragerø og Drangedal. 1927: Jernbanen til Kragerø åpnes av kong Haakon 7. og kronprins Olav. 1942: Sannidal Historielag stiftes. Skogbruk i omlandet og trelasteksport fra byen var en hovednæring fram til ca. 1920.	1900: Bybrann legger ca. 20 hus i aske på Øya. I etterkant blir gatene regulert og murtvang innført. 1902: Kragerø offentlige bad åpner. 1904: Kragerø biograf starter driften. 1909: Edvard Munch kommer til Kragerø og arbeider her frem til 1915. 1914: Kragerø får eget sykehus. 1924: Kunsthistorikeren Carsten Henrik Hopstock blir født 13. mars i Kragerø. Hopstock begynte sin museumskarriere i 1945 ved å være med å bygge opp Berg-Kragerø Museum. 1930-årene: Kragerø befestes som sommerby.

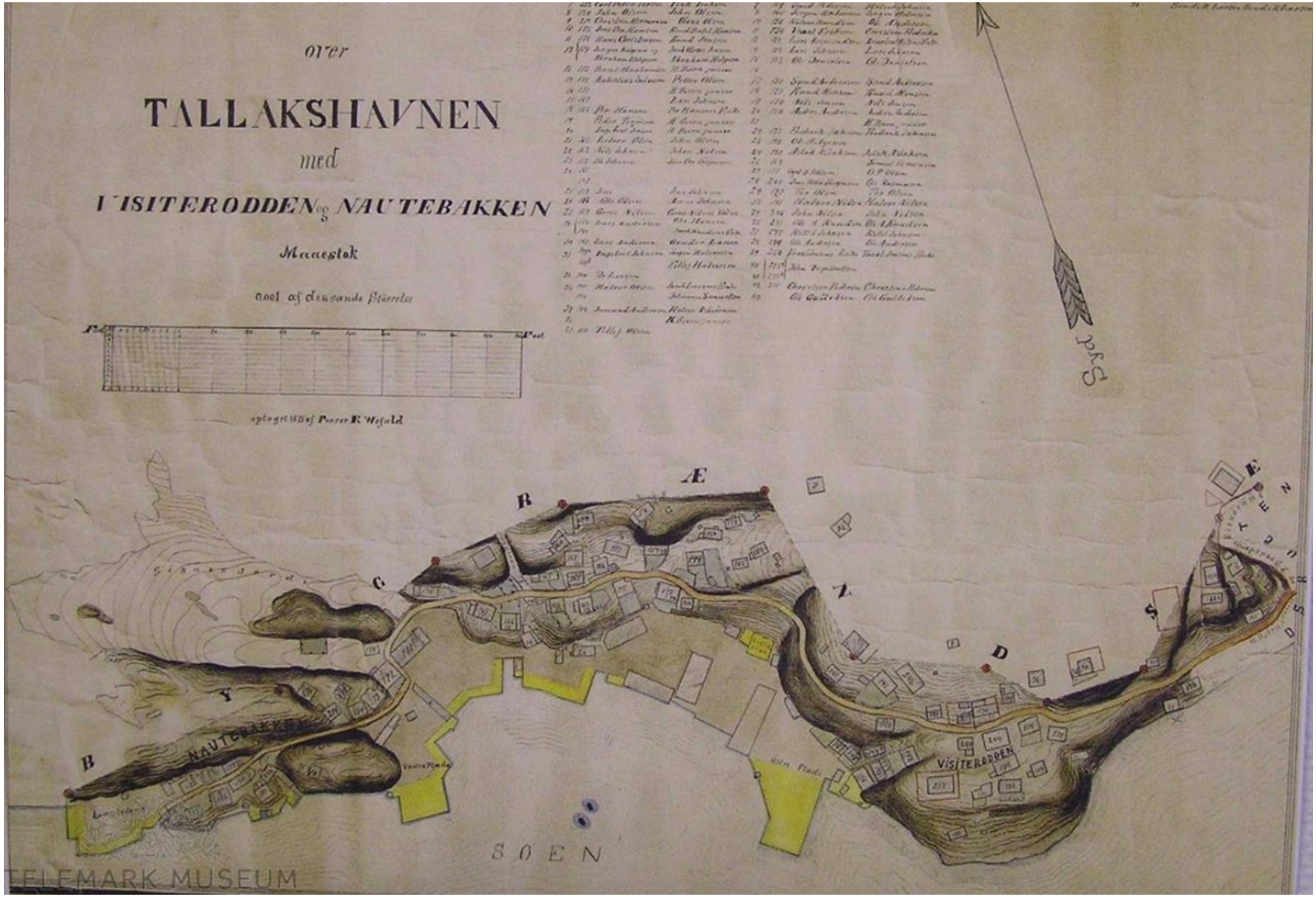


Kart over Kragerø fra 1889



Utsnitt av samme kart fra 1889

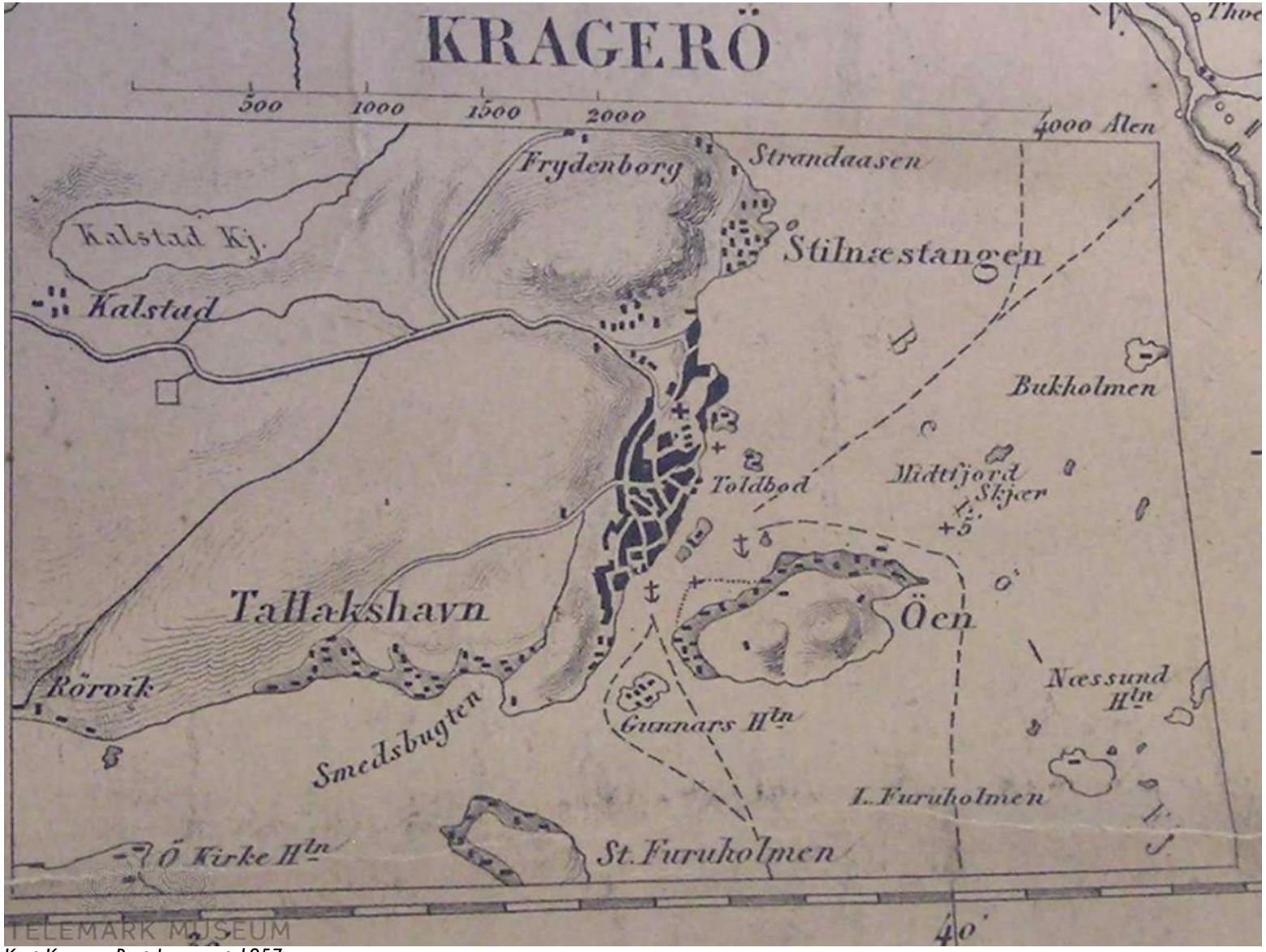
Kart over Øya fra 1875



Kart over Tallakshavn fra 1875

Kart over Kragerø fra 1875

	Omverden og tendenser	Kragerø kommune / region	Kragerø by
1850-1899	Damp overtar for seil. Storhetstid for sjøfartsnasjonen 1850 oppheves navigasjonsakten og skipsfarten øker. 1884: Parlamentarismen innføres i Norge. 1898: Alminnelig stemmerett for menn.	1862: Skåtøy kirke ble bygget. Denne kirken er Norges tredje største trekirke. 1875: På denne tiden var Kragerø landets sjette største sjøfartsby. Byens flåte besto av 170 skip med en samlet besetning på 1.614 sjøfolk. Skipsfarten blomstret opp på 1800-tallet med en vekst i den hjemmehørende flåten fra 60 skip i 1806 til 176 i 1885. 1862: Kvinnesaksforkjemper og politiker Petra Gregorine Fernanda (Holst) Nissen blir født 15. august i Sannidal. 1882: De tre kommunene Skaatø, Sandøkedals Sogn og Kragerø Bye ble dannet. 1885: Kragerømannen George Dahll introduserer fotballsporten i Norge. 1882: Christian Krohg, Erik Werenskiold, Theodor Kittelsen og Frits Thaulow møtes på Frøvik i Kilsfjorden. Samme høst etablerer de sammen med andre yngre kunstnere den første høstutstillingen i Christiania. 1896: Kragerø fjordbåtselskap blir etablert.	1852: Kragerø sentrum får reguleringsplan. Trapper endres, hjørner brekkes og hager blir fjernet pga gateutvidelser. 1857: Kunstneren Theodor Kittelsen blir født i Kragerø. I hans barndomshjem i sentrum av byen er det museum. En byste av kunstneren står i hagen til politistasjonen og på plassen foran Kittelsenhuset. 1867: Kragerø Rådhus bygges etter tegninger av stortingsarkitekten Emil Victor Langlet. Villaen i sveitserstil ble i utgangspunktet bygget som privatbolig for familien Biørn. 1886: Bybrann 2. pinsedag. Ca 200 hus på Stilnestangen, Biørnsborgbakken og Tangeheia går med. Dette er den siste store bybrannen og ca 1500 ble husløse. 1870: Kragerø kirke ferdigstilles og den gamle Christi Kirke fra 1651 blir revet. 1871: Bodil Catharina Biørn blir født i Kragerø 27. januar. Bodil Biørn var misjonær i de østlige delene av dagens Tyrkia og ble vitne til forfølgelsen og folkemordet på armenerne. 1872: Bybrua bygges. Den opprinnelige brua var en klaffebru so slapp båter gjennom mellom byen og Boseboskjæret. 1871: Kragerø får eget vannverk. 1881: Kragerø Jernstøberi etableres på Gunnarsholmen. Støperiet var i drift til 1963. 1891: Biørnborgparken blir etablert.



TELEMARK MUSEUM

Kart Kragerø Bratsberg amt 1857

Maleri fra Kragerø sett fra Øya mot sentrum, 1835

Akvarell malt av Henrich Hagen sett fra Øya, 1821

	Omverden og tendenser	Kragerø kommune / region	Kragerø by
1800 - 1849	Norge blir delt inn i kommuner (herreder) i 1837. Viktige kommunale oppgaver var brannvesen, skolevesen fattigomsorg og veibygging. I 1827 tillater Storbritannia at norske skip frakter trelast fra svenske havner til det britiske markedet. Siden Sverige – Norge er i union, definerer mellomriksloven dem som et land, og dermed omgår man Navigasjonsloven som ellers bare tillater import til Storbritannia på eksportlandets egne skip. 1800 – 1815 Napoleonskrigene Uår i Norge og folk mangler korn. 1816: Norges Bank blir opprettet	1808: Den engelske fregatten Tartar legger seg til utenfor kragerøskjærgården og sender fire mindre fartøyer inn mot byen. Disse blir møtt med kanonild fra Gundersholmen kystfort og snur. 1811: Norges første universitet åpnes i Christiania, og kjøpmannen Peter Andreas Heuch fra Kragerø er nest største bidragsyter med 15 000 Riksdaler.	1808: Anton Martin Schweigaard blir født i Kragerø. Han ble professor ved universitetet i Christiania og er hedret med den ene av to skulpturer foran universitetsbygningen på Carl Johans gate i Oslo. Blant hans mange gjerninger kan nevnes at han fikk innført fri konkurranse om skipsfarten i Europa, noe som åpnet for norsk skipsfarts storhetstid. 1814: Christian Hersleb Horneman representerer Kragerø i riksforsamlingen på Eidsvoll. I 1812-1813 var inn- og utførselen blokkert av engelske krigsskip

	Omverden og tendenser	Kragerø kommune / region	Kragerø by
1783-1800		Kragerøs glanstid 1783: Kragerø ble et eget hovedsogn.	Ca 1790 - 1807: «De gylne år» - Kragerøs glansperiode.

	Omverden og tendenser	Kragerø kommune / region	Kragerø by
1700 - 1780	1700-tallet norsk sjøfarts veksttid.		1711: Nesten hele byen i Kragerø brenner. Bebyggelsen på Barthebrygga står igjen.

	Omverden og tendenser	Kragerø kommune / region	Kragerø by
1651 - 1699	1660: Kong Frederik 3 innfører eneveldet i Danmark-Norge (til 1814).	Rundt 1650: Hollendertiden. Omfattende trelasthandel med Holland. 1652: Tollstedet flyttes fra Kil til Kragerø	1660-1700: Kraftig byvekst i Kragerø. 1652: Christi kirke innvies. Kirkegården etableres i 1669. 1666: Kong Frederik 3. innvilger Kragerø status som Norges 10. kjøpstad etter oppfordring fra byfogden i Kragerø, Nils Søfrensen Adeler. Kragerø får egne kjøpstadsprivilegier. Ca 1660 - 1670: Barthebrygga, Kragerøs eldste nåværende bydel, er antakelig fra rundt 1660 - 1670.

	Omverden og tendenser	Kragerø kommune / region	Kragerø by
Til - 1650		Ca. 1590: Kil i Sannidal får kongelig tollbod og utvikles til et ladested med betydelig eksport av trelast, særlig til Holland, Danmark og England 1398: Stavkirken i Sannidal omtales i biskop Eysteins jordebok – Den røde bok. Ca. 1280: Sannidal stavkirke blir bygd og innviet til den hellige Laurentius, en romersk diakon som led martyrdøden på bålet under kristendomsforfølgelsene under keiser Valerian i år 258 e.Kr.	1615: Eldste bevarte skriftlige kilde som navngir stedet Kragerø. Kragerø er ladested under Skien på 1600- tallet Gunnarsholmen Kystfort kan spores tilbake til 1600-tallet.

TRINN 2 – SÆRTREKK

Fra digitalmuseum.no: Foto fra Øya mot Tollboden ca. 1860l

I trinn 2 har vi oppsummert den historiske informasjonen om Kragerøs opprinnelse, utvikling og karakter i viktige særtrekk for Kragerø, deres utviklingstrekk, historisk lesbarhet, tilstand og betydning.

Vi har i arbeidsgruppen diskutert hvilke elementer og karaktertrekk i analyseområdet som har hatt spesiell samfunnsmessig betydning, har spesiell betydning og som vil få spesiell betydning videre for Kragerø.

Hensikten er å tydeliggjøre de ulike lagene for å gjøre stedet mer historisk lesbart. Med historisk lesbarhet menes at fortiden kan «leses» i dagens landskap og omgivelser. Eksempler på historisk lesbarhet kan være at tidligere byplanlag fremdeles er tydelige i dagens by, eller at de naturlige havneforholdene som var årsak til stedets opprinnelse fremdeles er fattbare. For folk flest er historisk lesbarhet trolig en forutsetning for å kunne forstå stedets utvikling. Historisk lesbarhet er dermed et viktig verdikriterium.

Vi har også diskutert, og på et overordnet nivå vurdert, begrepene autentisitet og integritet. Sammen med begrepet historisk lesbarhet uttrykker de i hvilken grad miljøer, strukturer og enkelte elementer i landskapet og omgivelsene fungerer som bærende og - formidlere av stedets historiske karakter og betydning.

Autentisitet – historiske elementers opprinnelighet, i relasjon til egenskapene de hadde på definerte punkter i historien.

Integritet – beskriver kulturarvens funksjonelle, strukturelle eller visuelle grad av intakthet. *Funksjonell integritet* kan for eksempel bety at bruken av bygningen i et miljø er intakt og virksom i dag. *Strukturell integritet* beskriver i hvilken grad elementene er fysisk intakte, eksempelvis hvor lesbar den opprinnelige helheten i en struktur er i dag. *Visuell integritet* handler om hvor helhetlig bevart de funksjonelle og /eller strukturelle karaktertrekkene er i forhold til det opprinnelige bybildet.

NATURGITTE ELEMENTER:

Sjøveien

Historiske kart utsnitt fra 1852

Viktige utviklingstrekk

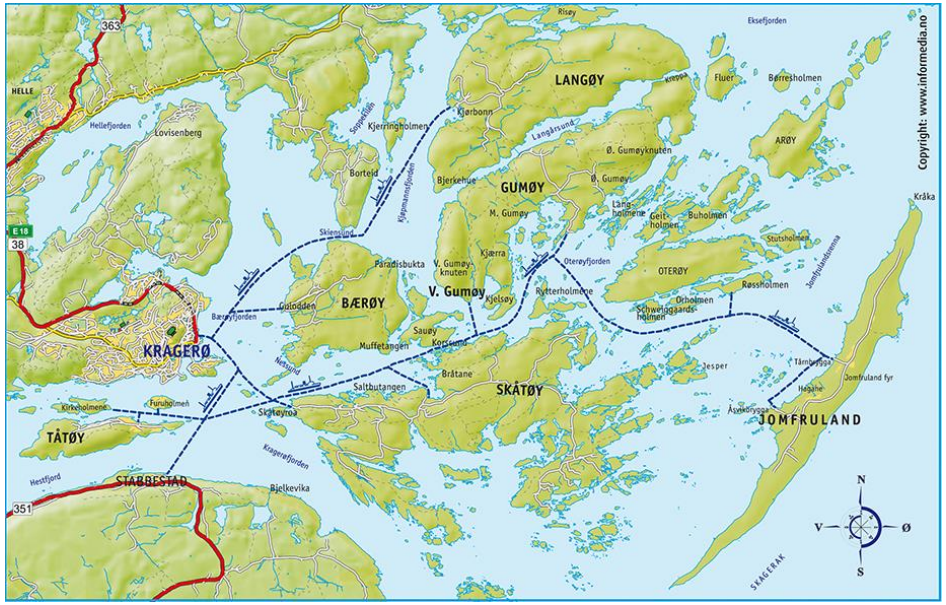
Det var trelasthandelen som dannet næringsgrunnlaget for hele kystdistriktet fra 15-1600 tallet og frem til ut på 1900-tallet. Kammerfossvassdraget sørget for at tømmer ble fraktet fra Kragerøs rike oppland, ved Drangedal, ut til kysten. Her ble tømmeret foredlet og fraktet videre ut i verden. Først og fremst til Holland og Storbritannia. Kragerø ble dannet som en lun havn for skipsfarten i le av Øya og med kort avstand til Kammerfossvassdragets utløp. Naturen har lagt til rette for en optimal plassering for det opprinnelige næringslivet med eksport av trevirke.

Hovedinnseilingen til Kragerø går mellom Skåtøy og fastlandet ved Strømtangen og Rapetangen. I eldre tid kunne en seile inn og ut rundt Øya både fra vest og øst.

På slutten av 1800 tallet ble Bybrua og Øybrua bygget for å gi øyene fastlandsforbindelse, samtidig som at Dampskipsbrygga ble bygd ut på Bosebodskjæret. Seilskutenes tid var forbi og det ble slutt på å kunne seile rundt Øya. Med jernbanen fra 1927 gikk handel på dampskip og over på jernbanen. Etter 2. verdenskrig har ferdsel og trafikk flyttet seg fra sjøveien over til våre hovedveier på land. Kragerø som ligger sjønært har ikke samme tilgjengelighet til riksveinettet på land.

Lesbarhet / tilstand

Kragerø er rettet mot sjøen og har en rik skjærgård med 495 øyer, holmer og skjær, samt 4000 fritidsboliger. Kystlandskapet og skipsleia ligger der fra naturens side. Det finnes fastboende på øyene utenfor Kragerø som benytter fergene året rundt. Sommerstid flerdobles befolkningen i Kragerø



Kart over Kragerø fra Visit Kragerø Perlen blant kystbyer.

på grunn av alle ferieturistene i byen og skjærgården rundt.

Kragerø er fortsatt en by som er rettet mot sjøen med en mer utfordrende tilknytning til hovedveinettet på land og E18.

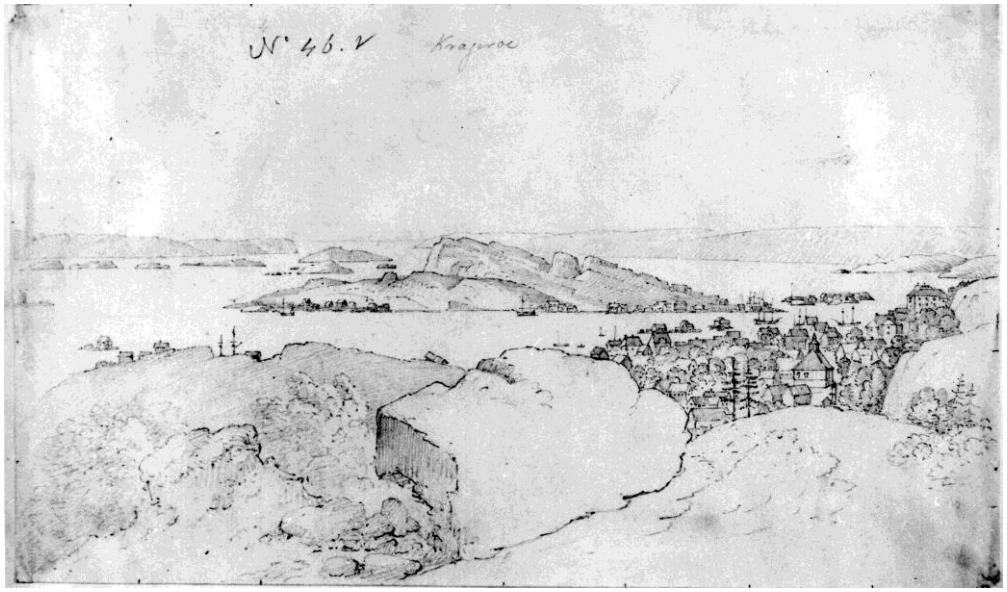
Øya, sentrum og bysundet mellom er fortsatt lesbart. Men sundet ble endret og delvis stengt på slutten av 1800 tallet og med jernbanen på 1920-tallet. Det finnes et potensial i økt lesbarhet for den naturgitte sjølinjen til Kragerø sentrum

Betydning

Sjøveien var selve livsnerven og grunnlaget for Kragerø, i dag er det landeveien med E18 som er styrende. Sjøveien ligger som en ressurs og kan gjenopptas om det blir aktuelt. Bysundet har historisk hatt stor betydning for Kragerø både for opplagsplass og handel. Dampskipskaia hadde stor betydning på 1900 tallet frem til bilen og landeveien overtok som hovedtransportvei.

Kommunen legger til rette for Kragerø som kystkommune med boliger på øyene i skjærgården. Men andelen helårsvirksomhet i forhold til boliger og næringsliv er liten. I dag og fremover gir Kragerøs tilknytning til sjøveien en særlig god bokvalitet, men vil fremover kanskje først og fremst være viktig i forhold til Kragerø som sommer- og turistby.

Landskapet



Fra Digitalmuseumet.no: Skisse fra Kragerø med Øya utenfor ca. 1800 av John W. Edy

Viktige utviklingstrekk

Landskapet ligger som et særtrekk og en ramme for Kragerø. Kollelandskapet gir særtrekk i form av:

- Det store landskapsdraget med koller og heier som rammer inn byen
- De grønne fjellveggene som avgrenser byen og ulike områder.
- Bebyggelsen som er strukturert etter landskapet. Bebyggelsen strekker seg fra sjøen oppover i landskapet over knatter og koller avgrenset der fjellveggene blir for høye.
- Veiene som er strukturert etter landskapet
- Landskapet som grønnstruktur med fjellveggene og knatter.
- Silhuetten til byen
- Fjell og svaberg i dagen

Lesbarhet /tilstand

Kragerø ligger fortsatt godt inn i det overordnete landskapsdraget med øyriket utenfor.

Silhuetten er fortsatt viktig i Kragerø. Det samme er de grønne veggene, den eldre veistrukturen og bebyggelsen som er strukturert etter landskapet. Øyas silhuett er svært lesbar og gjenkjennelig. Endringen fra tidligere går i stor grad ut på at kollene gror igjen. Et kystlandskap som tidligere var åpent har i dag delvis tendens til å gro igjen. Nyere teknologi gjør også til at en har flere muligheter for å bygge seg inn i landskapet med tunell, inngrep etc.

Bilde tatt fra sjøen som viser landskapet som grønne vegger.

Digitalarkivet: Bilde ut mot øya fra 1813 med den karakteristiske landskapsformen på Øya.

Betydning

Landskapet har vært en klar ramme for stedets utvikling, men har ikke samme betydning i dag nettopp på grunn av ny teknologi som gir mulighet til store terrenginngrep ved utbygging. Som ramme for ny utbygging er derfor ikke landskapet like viktig i dag, men som **identitetsbærer** for Kragerø er landskapet helt sentralt.

Bebyggelsen som klatrer over knatter og heier, silhuetter, fjellvegger og romdannelser, fjell i dagen og sjøens nærhet er sentrale elementer som bygger opp Kragerø slik vi kjenner byen. Som selve turistattraksjonen Kragerø, har landskapet spesielt stor betydning.

BEBYGGELSESSTRUKTUR:

Bebyggelsens helhetsbilde

Foto fra Jernbanetorvet opp mot Jøransberg.

Murhus på Andølingen

Posthuset i Torvgaten

Uthus på Jøransberg

Viktige utviklingstrekk

Kragerø har en rik historie som har vært i vekst og utvikling over lang tid. I perioder med vekst settes det gjerne flest fysiske spor i form av nye bygg og anlegg. Mens eksisterende bebyggelse gjerne blir bevart og benyttet gjennom dårligere tider.

På 16- og 1700 tallet ble eksportmarkedet for tømmer og trelast stort, og i Kragerø etablerte byen seg med kjøpmenn som kunne kontrollere hele kjeden og drev handel med utlandet. Seilskutetiden nådde sin storhetstid som på 1870 – tallet. Vi finner mange strukturer fra denne tiden med kjøpmannsgårder langs bysundet og sjømannshus og arbeiderboliger på knattene. Næringsarealene befant seg langs sjølinjen med håndverk, frakt, lager og handel. Omskiftningen fra seilskuter til damp var vanskelig for alle kystbyene på Sørlandet og mange utvandret til Amerika. I Kragerø satset en på jernbanen og etter andre verdenskrig tok næringslivet seg igjen opp med variert småindustri.

Mange bygg gikk med i byens branner både i 1711 og 1886, og mange er revet, gjerne også i historiske fremgangstider.
Vi finner også flere eksempler på tidsperioder der enkelte bygg og stilarter er blitt sett på som skjemmende og stygge for byens uttrykk og dermed er de endret til et annet stiluttrykk.

Et karaktertrekk ved Kragerø er derfor nettopp denne rikdommen i stiler og områder, samtidig har landskapet vært en klar avgrensende ramme som har samlet bebyggelsen i skala og plassering.

Murgård fra etterkrigstidens småindustri på Øya og etter murtvangen ved århundreskiftet i sentrum til høyre.

Sjøfronten i Kragerø sentrum

Lesbarhet / tilstand

Hvis de fysiske sporene etter bebyggelse og anlegg bevares for ettertiden gir det totalt sett et rikt bilde innenfor et bygningsmiljø og en struktur. Dette er noe som vi finner i dagens Kragerø.

Vi finner spor både etter de store Kjøpmannshusene, slik som dagens Rådhus, Viktoria Hotell og Tollboden for å nevne noen. Men Kragerø har også helhetlige områder med arbeiderboliger for håndverkere og sjømenn som på Jøransberg / Andølingen.

Vi finner flere eksempler på Empirhus (1830 – 75, Sveitserstil (1850 – 1910) og murhusbebyggelse fra rundt århundreskiftet . Av nyere bygg er det særlig sen-modernismen fra 1960-tallet og den folkelige postmodernismen på 1980 og 90 tallet, som tar opp historiske elementer i ny bebyggelse, som preger Kragerø. Vi kan også se flere stilarter innenfor et og samme bygningsanlegg. Tilstanden varierer sterkt. Det er eksempler både av god og dårlig kvalitet. Mange steder finner vi eksempler på bygg der stilarter er forkludret med ombygninger og tilbygg av dårlig kvalitet.

Betydning

Denne rikdom av historiske stilarter har ikke hatt historisk stor betydning. Fortsatt i dag er det ikke en generell forståelse for at mangfold i historiske uttrykk er en rikdom som gir en kompleks og interessant by. Men nettopp denne komplekse byen med landskapet som klar ramme er noe av det som gir stedet den særegne karakteren som beskrives som «den rare byen som ligger ved fjellfoten og speiler seg i sjøkanten.» (hentet fra Sentrumsplanen 2016, Vern og utvikling). Vi tror dette karaktertrekket vil ha stor betydning i fremtiden, fordi stedets identitet, som er viktig, styrkes og gjør Kragerø interessant og mangfoldig som en attraktiv turistby.

Kjøpmannshus

Fra digitalmuseum.no: Biørns hus av Christian Holst Hartig 1867

Foto Trafo: Pakkbod ved Viktoria Hotell slik den står i dag.

Viktige utviklingstrekk

Allerede på 1600 tallet etablerte det seg et handelsmiljø i Kragerø. Det kom kjøpmenn først fra Holland og senere fra Danmark. De etablerte seg i Kragerø der de kunne ta kontroll over hele kjeden fra tømmeret ble hugget i innlandet, fløtet ut til kysten bearbeidet og eksportert til utlandet. De drev bl.a. hogst, fløting, sag, skipsbygging og handel. Disse handelsmennene bygde flotte kjøpmannsboliger med mulig handel i 1. etasje, pakkhus og lager på brygga og uthusbebyggelse rundt bakgården. Kjøpmennene var gjerne både redere og handelsmenn. Boligstrukturen eksisterte før bybrannen i 1711. Eksisterende bebyggelse er fra 1700 og 1800 tallet, de har vært gjennom flere ombygginger og endringer. Bebyggelsen var trearkitektur med tidsriktig stilutforming og er direkte knyttet til næringsutviklingen i området.

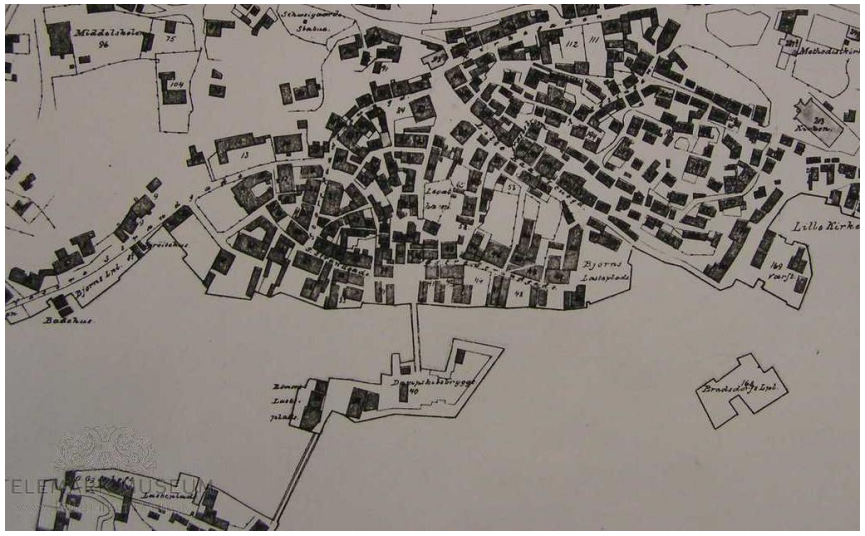
Lesbarhet / tilstand

Vi finner to linjer i havnefronten der denne strukturen er lesbar. Området ligger i Kragerøs sentrale strøk langs bysundet og er under stadig press for utvikling. Derfor ser vi at strukturen kan være vanskelig lesbar langs PA Heuchs gate. Strukturen er fortettet og bygget om slik at den har blitt mindre lesbar og tydelig.

Gjennom historien har Kragerø mistet store verdier, fordi deler av denne bebyggelsen er revet. Men vi finner fortsatt en del av strukturen intakt. Deler av bebyggelsen er endret pga ombygging. Her kan en finne eldre autentisk materialer, konstruksjoner og bygningselementer innenfor eksisterende fasade. Håndverkskvaliteten ved den gamle bebyggelsen står i fare for å bli borte gjennom stadig utskifting av bygningsdeler og elementer til lavere kvalitet.

Ved Barthebrygga finner vi kanskje den største graden av autentisitet ved

Fra digitalmuseum.no: Tollbodgården der hele anlegget er fredet



Digitalmuseet: Utsnitt kart fra 1889, viser Kjøpmannsstrukturen tydeligere i bysundet.

bebyggelsen. Men også i de østre deler langs Heuchs gate finnes stor grad av autentisitet i bebyggelsen. Her finner vi anlegg som har bevart en god helhetlig struktur med pakkhus på bryggene og bakgårdsbebyggelsen i hagene. Tollboden er fredet.

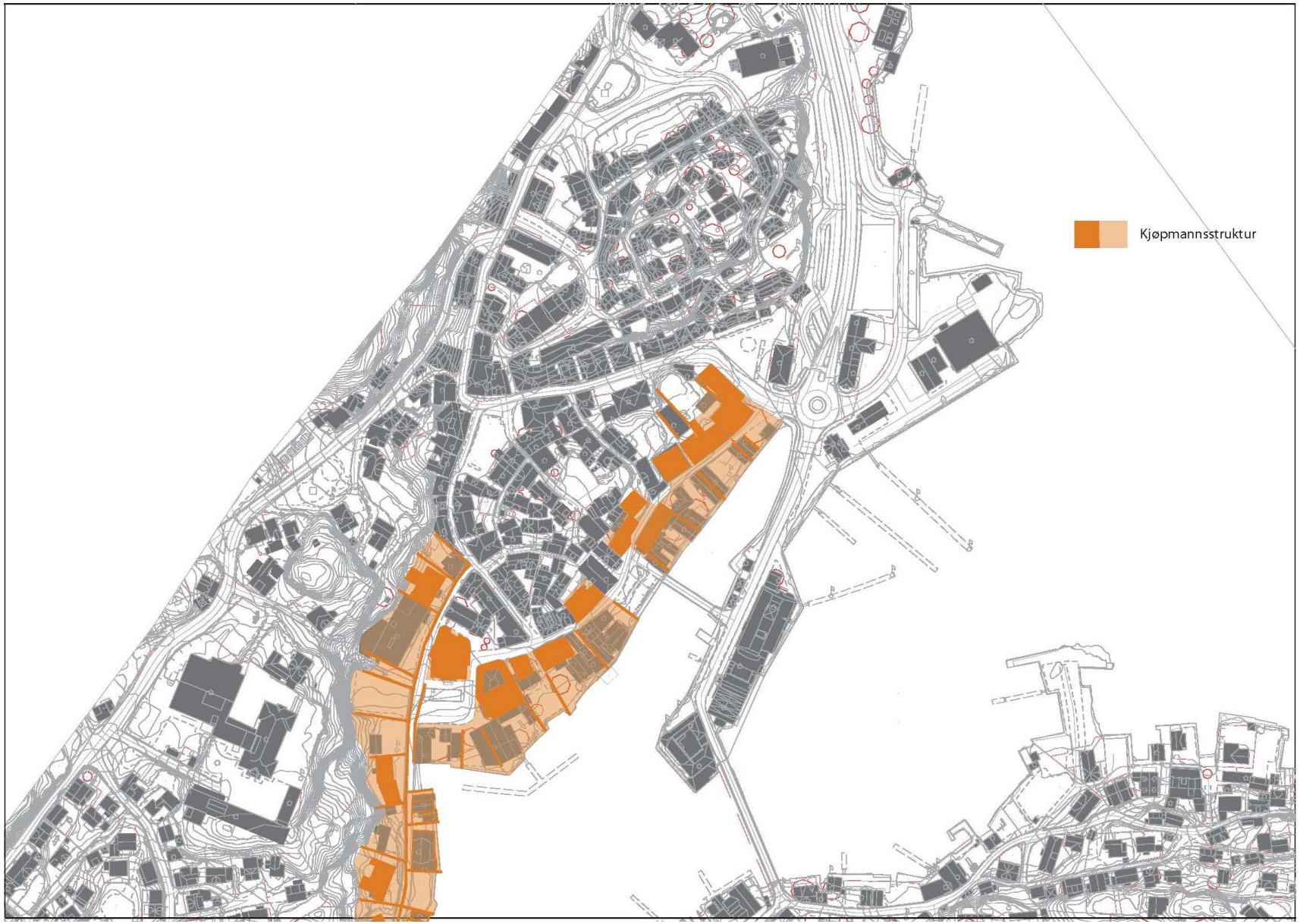
Betydning

Denne bebyggelsen med tilhørende struktur har særlig stor betydning for Kragerø. Det var her den opprinnelige handelen utspant seg og strukturen har en direkte forbindelse til seilskutetiden og trelasthandelen.

I dag gjenspeiler Kragerø et komplekst og lite tydelig bilde av strukturen. Det kan tolkes som at strukturen har liten betydning. Men samtidig er det flere av bygningene innenfor strukturen som er godt kjent som vesentlige bygg i byen. Dette gjelder bl.a både dagens Rådhus, Victoria hotell og den fredete Tollboden. I beste fall ser en kulturverdien av hovedbygningene, men ofte ikke for hele strukturen.

Vi mener at strukturen og bebyggelsen igjen kan få stor betydning for Kragerø som identitetsbærer med tilknytning til handel, sjø og turisme. Nettopp fordi strukturen viser det helhetlige grunnlaget for Kragerø's tilblivelse.

For å styrke strukturen som en grunnstruktur i byen er det viktig å fokusere på å rendyrke og bevare strukturen. Dette vil styrke byens særpreg og gjøre byen mer lesbar både fysisk og historisk.


Kjøpmannsstruktur

Bebyggelsen på knattene

Fra digitalmuseum.no: Andølingen ca. 1955

Viktige utviklingstrekk

På Jøransberg og Andølingen samt på kollen bak Heuchs gate ligger de mindre boligene for arbeidere, sjømenn og håndverkere.

I begynnelsen var dette et fattigstrøk. Arbeidere og matroser bygget små tømmerhus som ble påbygd flere ganger, og som videre utviklet seg ved tilbygg og ombygninger til «skipperhus». Da de første husene ble bygget var det ingen eller lite kontroll. Man leide en tomt og satte opp en tømmerstue. Husene kom nær hverandre og ble bygd etter naturgitte forhold som terreng, landskap og tilgjengelighet. På Jøransberg / Andølingen finner vi mange gamle og opprinnelige bygg. Dette området unngikk bybrannene både i 1711 og 1867. Bebyggelsen ble bygget oppe på fjellknattene. Stier og steintrapper var forbindelsene mellom husene. Noen av stiene ble senere, utover på 1800 tallet, utvidet til veier med steinmurer og fyllmasser som bestod av ballastjord. Dette på grunn av krav om økt branntilgjengelighet. Tomtene hadde stor utnyttelse, gråsteinsmurer ble brukt i forbindelse med hus, stier og som grenseskille. Bygninger og veier ble bygget på terrenget slik at en finner stor andel av fjell i dagen. Området har en liten, men helhetlig skala. Mellom husene dannes varierte utsiktspunkt og romdannelser som gir variasjon og opplevelse.

Kommunestyret gikk på slutten av 1960-tallet inn for ny sentrumsplan der de på sikt skulle rive hele Jøransberg / Andølingen til fordel for ny og høyere boligmasse. Beboerne og andre kjempet mot planene, det ble dannet en velforening for området og det hele endte med verneplanen for Jøransberg – Andølingen vedtatt i kommunestyret 1982. I dag kan en oppleve et helhetlig bevart miljø i området trolig takket være denne planen.

Dagens klyngebebyggelse på Andølingen / Jøransberg

Lesbarhet / tilstand

Boligområdet Jøransberg / Andølingen er takket være verneplanen fra 1982 bevart med sitt historiske særpreg og er svært lesbart som et homogent område i dag. Det finnes flere tilsvarende områder innenfor vårt analyseområde, både i sentrum, på heiene ovenfor Tallakshavn og på Øya, men Jøransberg / Andølingen er kanskje det mest tydelige og homogene området som derfor fremstår som et godt eksempel. Ved Tallakshavn og på Øya finnes bebyggelsen også gjerne med større spenn i stilarter og utbygd over et større tidsrom.

Karakteristisk og lesbart er bebyggelsen som ligger tydelig oppe på fjellknattene og er strukturert etter landskapet. Tross et levende boligområde har det stor grad av opprinnelighet (autentisitet) og integritet. Bebyggelsen benyttes i dag som hovedsak til boligformål, med lite innslag av næring som tidligere. Bevaring av autentiske materialer og bygningstekniske løsninger er en utfordring som kan forringe kvaliteten ved stadig å erstatte gamle elementer med nye av lavere kvalitet.

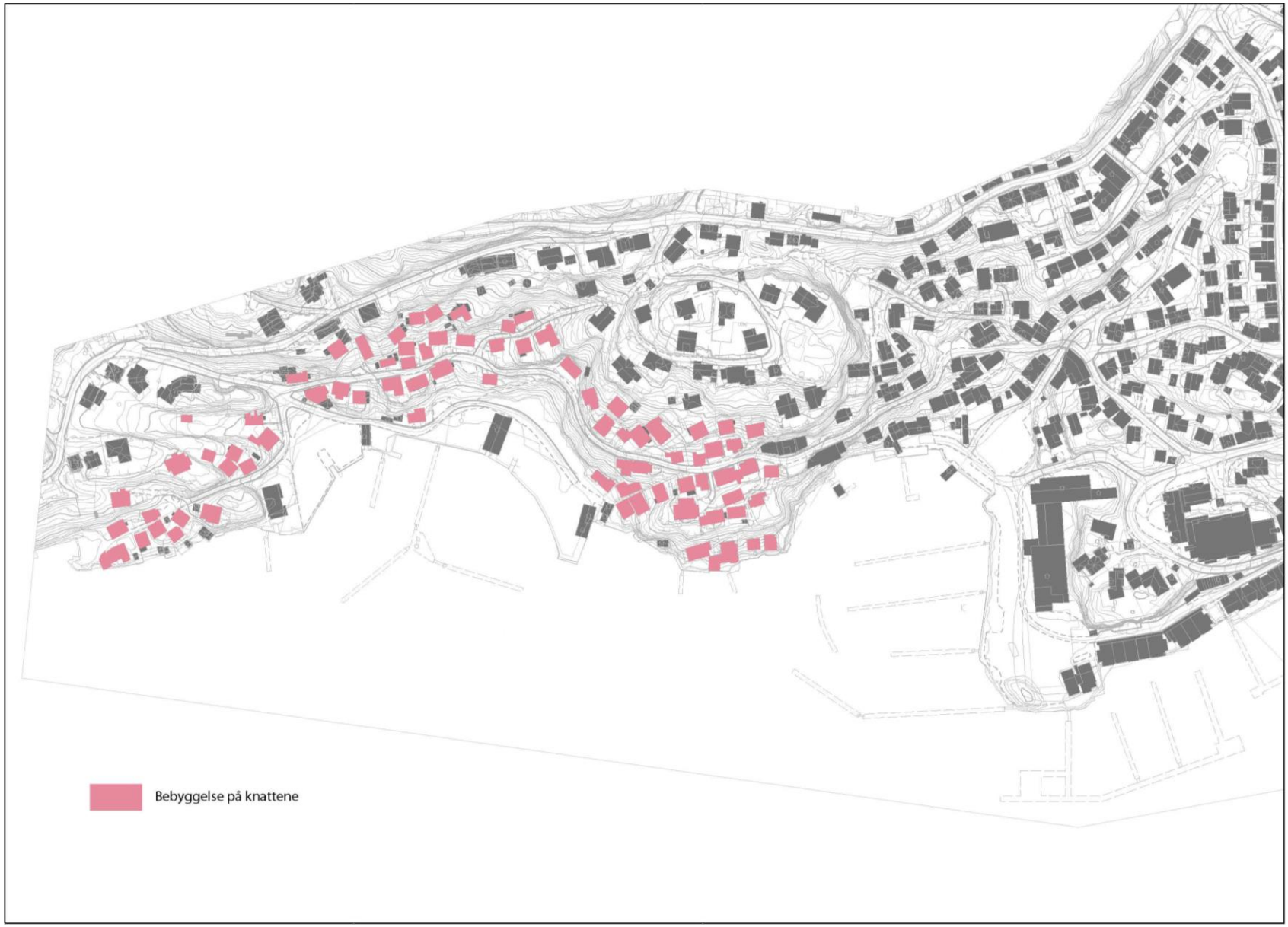
Mange av forbindelseslinjene med stier og trapper er bevart. Forholdet mellom offentlig og privat er svært karakteristisk med bruk av markeringer som gråsteinsmurer, stakittgjerde og trapp ut i gaten. Dette danner tydelige skiller mot mer private soner. Strukturen finnes også på knattene bakenfor Heuchs gate, men her ble de oppført etter bybrannen i 1711 og er mer integrert i de andre strukturene i byen samtidig som at helheten ikke er så godt bevart.

Betydning

Bebyggelsesstrukturen representerer en spesiell rikdom og frodighet som vi forbinder med Kragerø. Der forbindelseslinjene i terrenget er selve limet i strukturen. Vi kan assosiere strukturen til den selvgrodde strukturen i de Italiense byene langs Chinque Terra kysten. Som turistby vil strukturen ha stor betydning for Kragerø videre inn i fremtiden.

Sentrum

Øya



Tallakshavn

Bebyggelsen langs gatene

Foto før og nå fra Storgata (Fra sentrumsplanen 2016)

Viktige utviklingstrekk

Dette er en bebyggelsesstruktur med blandede funksjoner og som vi finner i de fleste norske byer. Bebyggelsen har strukturert seg langs hovedinnfartsveiene til byen. Bebyggelsen er strukturert både etter landskapet og veien fordi veiene er lagt etter landskapsform og bebyggelsen følger veistrukturen.

Strukturen er i større grad strammet opp og videreutviklet utover på 1900 tallet. Den er i stor grad definert av en byggelinje og høyde. Det er også i store deler av denne strukturen vi i dag finner sentrumsfunksjoner som butikker, kontor, banker etc.

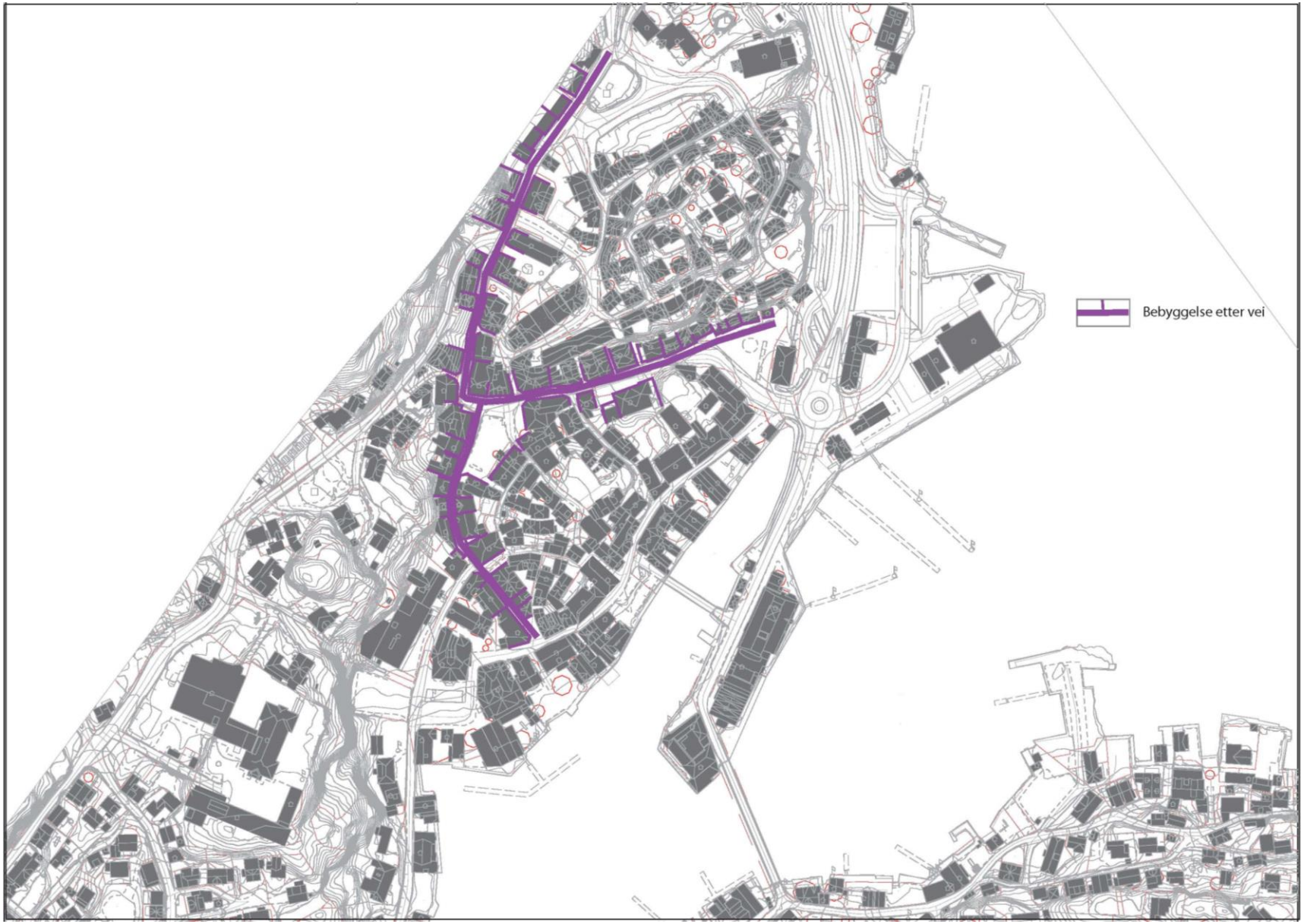
Lesbarhet / tilstand

Strukturen er lesbar fra Kirkegaten og videre ned langs Storgata og ned langs Torvgata. Strukturen tåler stor grad av ulike stilarter og bygg fra ulike tidsperioder så lenge prinsippene rundt byggelinje og høyde følges.

Betydning

Dette er en veldig vanlig bebyggelsesstruktur i mange tettsteder og byer og har ikke hatt historisk stor betydning. Men strukturen underbygger landskapet som ramme for stedet og får større betydning dersom en klarer å bevare rikdommen i ulike bygg og historiske stilarter innenfor strukturen.

Strukturen gir også et urbant preg og underbygger på denne måten Kragerø som by.


Bebyggelse etter vei

Bebyggelsen på utfylt kaiområde

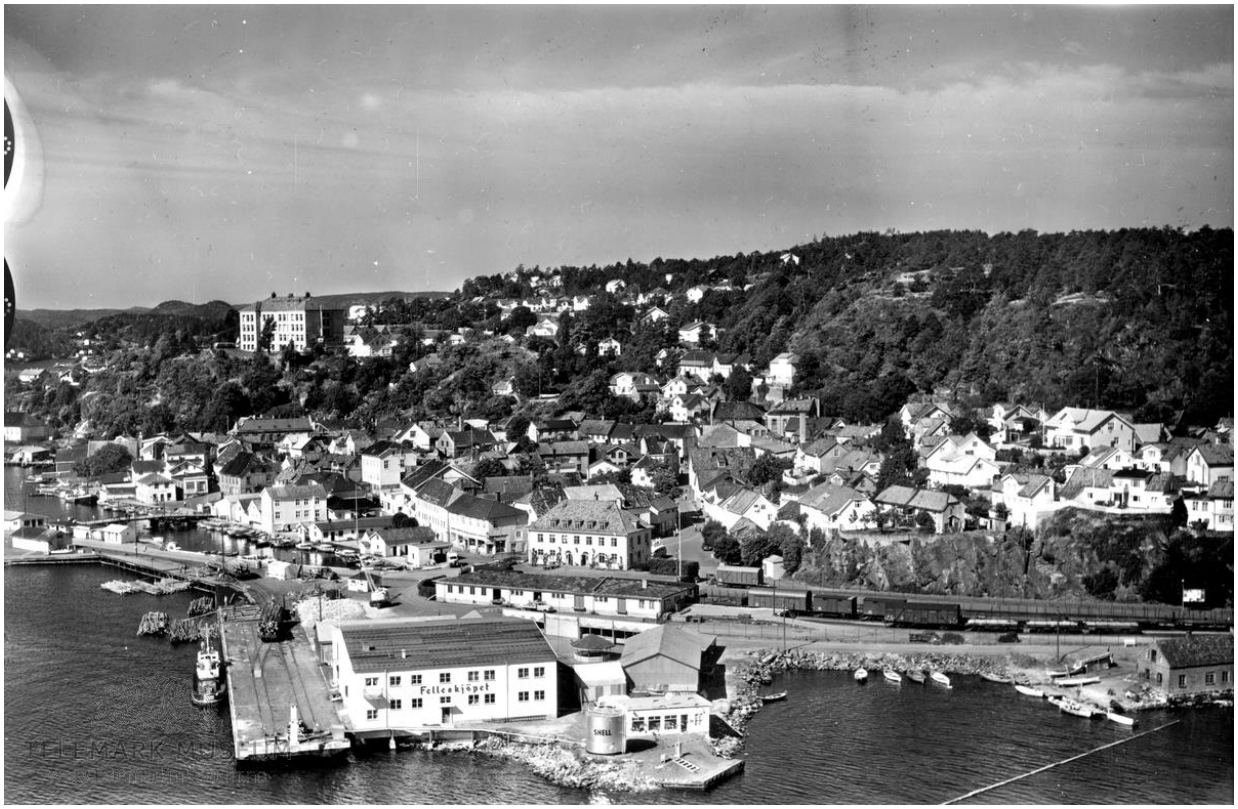


Foto fra Felleskjøpet til Kragerø skole tatt 1.07.1959 av Widerø flyselskap A/S for Berg, Kragerø Museum

Viktige utviklingstrekk

Kragerø kommune kjøpte Bosebodskjæret i 1868 for å anlegge fiskebrygge mot byen og dampskipsbrygge mot sjøen. Der var det dypt nok for større båter å fortøye, samtidig som at gnister fra dampskipet ikke skulle rekke inn å antenne trehusbebyggelsen i byen. Bybrua som knyttet skjæret til Lilletorvet kom i 1872 og brua videre til Øya ca. 1890. Dampskipsbryggen var et livlig sted lenge utover på 1900 tallet.

På 1920-tallet ble området med fiske- og dampskipsbrygga knyttet til fastland med utfyllingene gjort i forbindelse med at jernbanen kom til byen. Blindtarmen ble også dannet.

Jernbanen knyttet handel på sjøen til godstrafikk på jernbanen. I 1964 ble den nye bygningen på fiskebrygga, oppført i funkisstil, tatt i bruk. Oppgangstidene med ny småindustri i Kragerø etter krigen førte også til utbygging av nytt bygg for Felleskjøpet på kaiområdet. Etter 2. verdenskrig økte havneaktivitetene sterkt.

I Kragerøs havneområde har det vært drevet handel med trelast uten opphold i nærmere 400 år. I 2016 er Fossen Trelast AS de eneste som holder denne tradisjonen ved like. De holder til på Jernbanekaia.

Foto av fra havna i dag.

Etter at jernbanen ble nedlagt i 1989 fikk Kragerø sentrum store nye arealer på de utfylte områdene som tidligere var forbeholdt jernbanen. Disse er nå blitt allment tilgjengelige.

Lesbarhet / tilstand

Etterkrigstidens næringsutvikling på kaiområdet er best leselig med tidligere felleskjøpets bygg og i dag XL bygg. Funkisbygget på fiskebrygga er så vidt synlig godt innpakket i ny bygningsdeler utbygget på 1980-tallet. Kaifronten er under stadig utvikling og det foreligger godkjente reguleringsplaner for området.

Betydning

Oppgangstidene etter 2. verdenskrig medførte nye næringsbygg for handel og industri langs havneområdet. Dette har de siste årene gitt store nye transformasjonsområder etter som industrivirksomhet i stor grad er redusert, jernbanen nedlagt og bilen overtatt som fremkomstmiddel nummer en.

Området har stor betydning i dag, fordi det her er frigjort arealer hvor Kragerø fortsatt i dag har mulighet til å ekspandere. Det foreligger nye planer for disse områdene. Samtidig er dette områder som historisk har vært sjøområder, og nettopp derfor må en ha et bevisst forhold til den innenfor liggende bebyggelse som tidligere dannet sjøfronten.

Bebyggelse på kaiom-
råde

Punktbygg som ikon, Kirken og Jernbanestasjonen

Kirken som ikonbygg.
Fra digitalmuseum.no: foto1907

Viktige utviklingstrekk

Kragerø hørte tidligere inn under Sannidal kirkesogn som den gang lå under Bamble. Etter at Kragerø i 1666 ble kjøpstad ble det behov for en egen kirke i Kragerø. Veien til Sannidal var elendig og vanskelig fremkommelige når de trengte kirkelige handlinger slik som dåp, vielse og begravelse. Christi Kirke var en korskirke som ble innviet i 1652 av biskopen i Akershus, magister Henning Stoeckfleth.

På 1800 tallet ble det behov for en større kirke. Den nye kirken ble oppført litt lengre ut på fjellknausen mot sjøen enn eksisterende Christi Kirke, for å bevare kirkehaugen som var en del av kirkegården. Den nye kirken ble tegnet av Arkitekt Georg Bull fra Christiania og ble innviet i desember 1870. Denne kriken er særlig synlig ved innseilingen til Kragerø og fungerer som et tydelig ikonbygg for Kragerø sentrum sammen med folkeskolen på Feierheia som ble tatt i bruk i 1892.

Kirken hadde sitteplasser til 800 personer. Men selv om den var den største kirken i bispedømmet var det likevel ikke sitteplass til alle vinterstid når sjømennene var hjemme. Det ble derfor bestemt i 1877 at det skulle bygges gallerier som gav 300 ekstra sitteplasser.

Jernbanestasjonen stod ferdig til åpningen i 1927. En periode var Kragerø endestasjon på Sørlandsbanen. Etter at jernbanen til Kragerø ble lagt ned i 1989 har jernbanestasjonen hatt ulike eiere og fungert som blant annet administrasjonslokaler for fergeselskap og turistkontor. Nylig har Kragerø kommune igjen overtatt som eier av bygget.

Jernbanestasjonen i Kragerø, foto frå Wikipedia

Lesbarhet / tilstand

Kirken ligger på en klar hylle i kollelandskapet og troner over Kragerø sentrum og er et tydelig signal på Kragerø sett fra sjøen. Galleriene i kirken som ble oppført under stor diskusjon på 1870-tallet ble i forbindelse med 125 års jubileet for kirken i 1995 valgt fjernet. Kirken fikk også oppgradert sitt inngangsparti og ny rullestolrampe. Kirken er i god stand og aktiv bruk. Det er nå snakk om å bygge nytt menighetshus i tilknytning til kirken.

Jernbanestasjonen er fortsatt tydelig i bybildet til Kragerø og ligger sentralt plassert ved atkomsten til Kragerø med bil.

Betydning.

Kirken har stor betydning som signalbygg i Kragerø sentrum sammen med skolen fra 1892 som troner på kollen mot vest. Sammen med kirken er kirketomta et sentralt og viktig historisk grøntområde i Kragerø sentrum.
Både kirken og kirketomta vil være viktig i fremtiden og i forhold til eventuell ny bebyggelse på havnefronten.

Jernbanestasjonen står også frem som et klart punktbygg fra sin tid og i forhold til sin funksjon. Bygget er et viktig kulturminne fra jernbanens tid i Kragerø og et symbol på Kragerøs histories største endringer gjennom tidene med utfyllingene i forbindelse med etablering av jernbanen.

Punktbebyggelse

INFRASTRUKTUR:

Brygger / havn

Digitalmuseet: Fra havnen ca. 1915

Utsnitt kart 1889: Takkakshavn

Viktige utviklingstrekk

Historisk har det vært i grensen mellom sjø og land næringslivet utspant seg. Enten det var tømmerfløting, lagring, hogst, sag, verft, handel etc.
Sjøfronten var særlig tidligere karakteristisk for slik en møtte Kragerø. Som det primære livsgrunnlag og næringsvei er det naturlig at eldre bebyggelse henvendte seg mot sjøen, i dag er det i forhold til attraktiv utsikt, lys og luft, som kvaliteter, at bebyggelsen primært henvender seg mot sjøen.

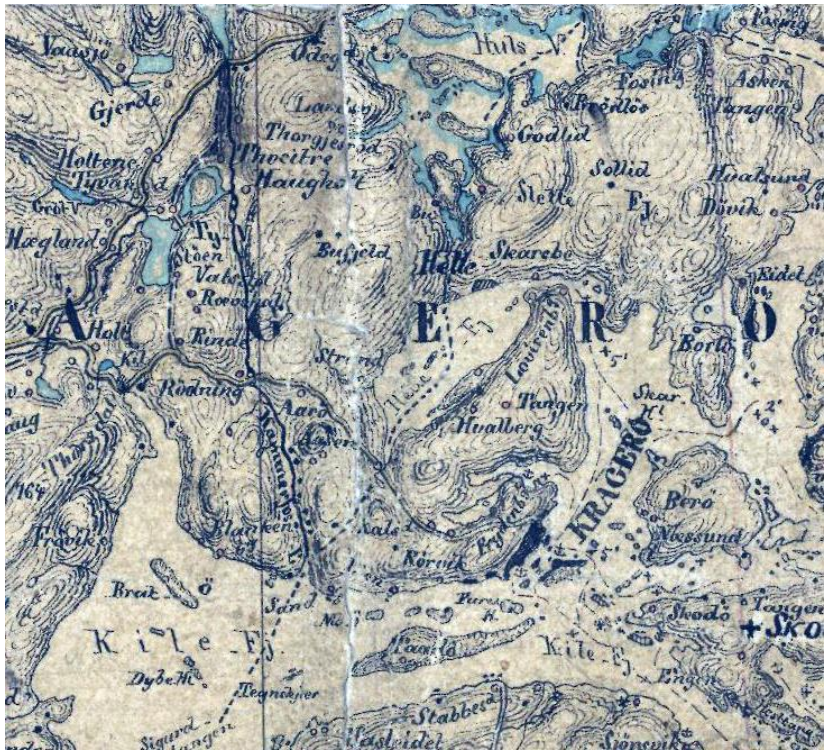
Lesbarhet / tilstand

Sjølinjens kultiverte trekk har endret seg opp gjennom tidene i forhold til behov og funksjon. Både i form av brygger, viker og utfyllinger. Den største endringen av Kragerø sentrum var i forbindelse med utfylling av havneområdene med utbygging av jernbanen på 1920-tallet.
Der funksjonene fortsatt er aktive og sjølinjen er i bruk er tilstanden i hovedsak god. Men siden aktiviteten langs sjølinjen er redusert betraktelig de siste årene er tilstanden også endret. Vi ser at tidligere offentlige områder eller næringsområder i dag oftere privatiseres. Dette endrer sjølinjens karakter fra røff næring og offentlig preg til idyllisert sommerturisme eller småhusidyll. Vi ser også at de offentlige arealene som ikke er i bruk, ofte forfaller.

Betydning

Sjølinjen har stor historisk betydning fordi næringslivet utspant seg nettopp her. Arealet er fortsatt attraktivt, dog i forhold til andre kvaliteter. Betydningen er størst i forhold til sommerturisme og boligkvaliteter. At sjølinjen får ny betydningen, gir også endret karakter. Vi mener at prinsippet om en kultivert sjølinje er av betydning og vil være det i fremtiden. Det ligger et potensial i å bevare og videreutvikle havneområdenes røffe karakter og minnet om trelasten. Det er også viktig å opprettholde allmenn tilgjengelighet til sjølinjen slik det historisk har vært.

De eldste veiene strukturert etter landskapet



Historiske kart, utsnitt fra 1852

Viktige utviklingstrekk

Kragerø har alltid hatt sin hovedhenvendelse mot sjøen og sjøveien. Det var kun småveier innover heiene som knyttet byen til kongeveien og etter hvert Nye Sørlandske. Kongeveien var postrute og lå lengre inn i landet forbi Sannidal.

Kragerøs første innfartsvei gikk fra kongeveien i Sannidal over Kammerfossvassdraget, over Kalstad til Kragerø sentrum over dagens Bråtenveien, ned Biørnsborg bakken til Kirkegaten og inn til dagens torv. Denne veien finner vi på kart fra 1850 .

Biørnsvei fra sentrum til Kalstad ble bygget for å gi atkomst til familien Biørns lysthus på landstedet Kalstad.

Løkkebakken fungerte som atkomstvei til Tallakshavn der familiens Verft lå og som gav arbeidsplasser til mange håndverkere. Arbeiderne på Verftet bodde på kollene rundt Tallakshavn.

Lesbarhet / Tilstand

Vi finner disse eldste veiene igjen i dagens veisystem i Kragerø. Veiene har ulik tilstand i forhold til dagens betydning og bruk. Generelt kan vi si at veiene har vært strukturert etter terrenget.

Betydning

I dag er disse veiene del av Kragerøs generelle veinett uten å ha særlig stor betydning. Det er andre forhold enn den historiske som gjør at Biørnsveien er del av hovedinnfartsvei til Kragerø fra vest. Disse veiene vil trolig forbli en del av det generelle veinettet i Kragerø sentrums omland uten å ha spesiell betydning for byen.

Nyere innfartsvei – Gamle Kragerøveien

Historiske kart fra 1889

Viktige utviklingstrekk

I 1860 årene planla veiingeniør Krag ny vei fra Nye Sørlandske til Kragerø.

Denne veien ble videre bygget ut for biltrafikk utover på 1900 tallet. På kartet til venstre fra 1889 ser vi den nye veien inntegnet.

Lesbarhet / tilstand

Veien ligger der som et historisk spor i dag, men er ikke tydelig som en helhetlig sammenhengende struktur. Den er brutt ned i enkelt elementer og fungere mer som samlevei innenfor ulike lokale områder. Veien ble for kronglete og smal og ble derfor i 1990, når jernbanen var lagt ned, erstattet av dagens innfartsåre rv. 38. Dette medførte en endring i hvordan en møter Kragerø sentrum.

Betydning

Veien hadde i mange år betydning som Kragerøs hovedinnfartsåre, den knyttet sammen flere mindre forsteder til Kragerø sentrum. Men i dag er veien oppdelt og har liten betydning for Kragerøs befolkning og by.

Jernbanen i 1927

Foto fra Wikipedia: Jerbaneområdet øst for kirken tatt 7. juni 1927 av fotograf Anders Beer Wilse

Viktige utviklingstrekk

Kragerø ble tilrettelagt for jernbanen på 1920 tallet. Det ble gjort store utfyllinger i sjøen på østsiden av byen og i 1927 åpnet banen. På dette tidspunktet var Kragerø endestasjonen på Sørlandsbanen. Jernbanen lå i alle år ut mot havnefronten i øst mellom by og sjø. Det ble bygget stasjonsbygg som stod ferdig i 1927. Den gamle jernbanestasjonen fortsatte som kollektivknutepunkt for busstrafikken etter at jernbanen ble lagt ned i 1989. Kragerø kommune kjøpte stasjonsbygget fra Havnevesenet i 2017.

Lesbarhet / tilstand

Vi finner mange elementer i Kragerø som kom med jernbaneutbyggingen. Stasjonsbygget står tydelig og klart som et signalbygg når en ankommer Kragerø i dag. Tunellen som ble bygget for jernbanen er videreutviklet og benyttes som veitunell. Utfyllingen av havneområdet har endret hele Kragerø, gitt byen Blindtarmen som kanskje er det området av byen flest turister identifiserer med Kragerø.

Betydning

Jernbanen spilte en viktig rolle i oppblomstringen av småindustrien etter 2. verdenskrig. Den forbandt varer og mennesker som kom sjøveien til videre frakt på banen inn i landet. Etter hvert som godstrafikken gikk mer og mer over på veiene ble grunnlaget for jernbanen til Kragerø for liten, og i 1989 ble den lagt ned. Jernbanen fikk nok mindre betydning for fremtiden enn det en hadde ansett på begynnelsen av 1900-tallet. I dag finnes kun sporene fra jernbanens eksistens i Kragerø.

Ny innfartsvei riksvei 38

Viktige utviklingstrekk

Som et resultat av økt trafikk og medfølgende trafikkproblemer ble eksisterende atkomstvei til Kragerø sentrum sett på som utdatert på 1980 tallet. Det ble behov for å øke tilgjengeligheten fra sentrum mot E18 og nye næringsområder i kommunen. Ny riksvei 38 ble bygget og etter at jernbanen ble nedlagt i 1989 ble jernbanetunnelen og de utfylte arealene benyttet som ny atkomstvei inn til Kragerø sentrum. Veien stod ferdig i 1994.

Lesbarhet og Tilstand

Atkomstveien er dagens atkomst til Kragerø, med dagens veistandard. Veien er tydelig og lesbar. På det utfylte havneområdet ligger den i dag med tre felt ved siden av hverandre mot sjøen og havnen, dette er selve atkomstveien, kollektivtrafikk og vei til parkering og fergeleiet. Veien er først og fremst preget av å være prosjektert for biler og transport, ikke for mennesker.

Veien oppleves i dag som en barriere både fysisk, men også estetisk / visuelt i forhold til byen på knausene og dens tilknytning mot sjøen.

Betydning

Atkomstveien har i dag kun betydning for biltilgjengelighet. Den beslaglegger og stenger et viktig område i Kragerø som har utviklingspotensial. Dette er også vist gjennom vedtatt regulering for området som ikke er bygget ut. Den vedtatte planen er gjenstand for diskusjon om det er riktig å stenge havnefronten mot øst med ny bebyggelse. Området har også stor betydning som viktigste atkomst til byen og hvordan en ønskes velkommen.

Lokal veistruktur med teknisk infrastruktur etter terrenget og mellom bebyggelsen

Kartutsnitt fra1881.no

Viktige utviklingstrekk

Frem til 1850 – 60 tallet var standarden på veier og gater trange og skitne, lite tilfredsstillende. Men fra 1860 tallet og frem til 1900 ble det bygget nye veier til Stilnestangen og Tallakshavn over Barthebakken. Gatene følger gamle stier og vannrenner. Videre ble det i rask rekkefølge bygget veier til Løkka og Jøransberg.
Konsul Henrich Bolman Biørn anla for egne midler en vei fra Løkka til gården sin på Søndre Kalstad, mens kommunale penger sørget for veier videre til Kragerø kirkegård og hovedveien ovenfor Nordre Kalstad. Gatene i Kirkebukta, på Stilnestangen, i Biørnsborgbakken, på Torvet og Øya med flere ble dessuten utvidet i bredde for å bedre fremkommeligheten for mennesker og dyr. Siden 1860 fantes gatebelysning i form av parafin og oljelamper flere steder i Kragerø. I 1910 ble disse erstattet med elektrisk belysning etter at Kragerø Electricitetsværk startet driften samme år. I 1870 stod det nye vannverket åpent i Mian og vannledninger ble lagt ut i veiene til vannposter og kummer. Kloakken ble også ført i ledninger i de fleste av byens gater og rant ikke lenger fritt.

Veiene på Andølingen / Jøransberg ble fylt opp av grus. Grusen var ofte ballastjord fra seilskutene. Det finnes derfor både flint og ballastplanter spesielt i området ved Andølingen og Jøransberg.
(Hentet fra; Kysten, Skogen Byen , Bind 2)

Lesbarhet og tilstand

Veiene ligger der i dag og det gjør også mange av vannpostene.

Betydning

Veiene er i dag en del av det generelle veinettet i Kragerø og er lokale viktige forbindelseslinjer.

Smau og trappeforbindelser

Viktige utviklingstrekk

De eldste forbindelseslinjene i Kragerø er de som ble dimensjonert for mennesker og deres husdyr som gikk som små stier, smau og smett i det kollete landskapet og mellom bebyggelsen. Mange av disse er blitt opprettholdt gjennom historien og danner i dag et fint nett av forbindelseslinjer for gangtrafikk. Disse veiene er ofte bygget inn i terrenget eller stående på terrenget med steinmurer, smijernsrekkverk og grusganger.

Lesbarhet og tilstand

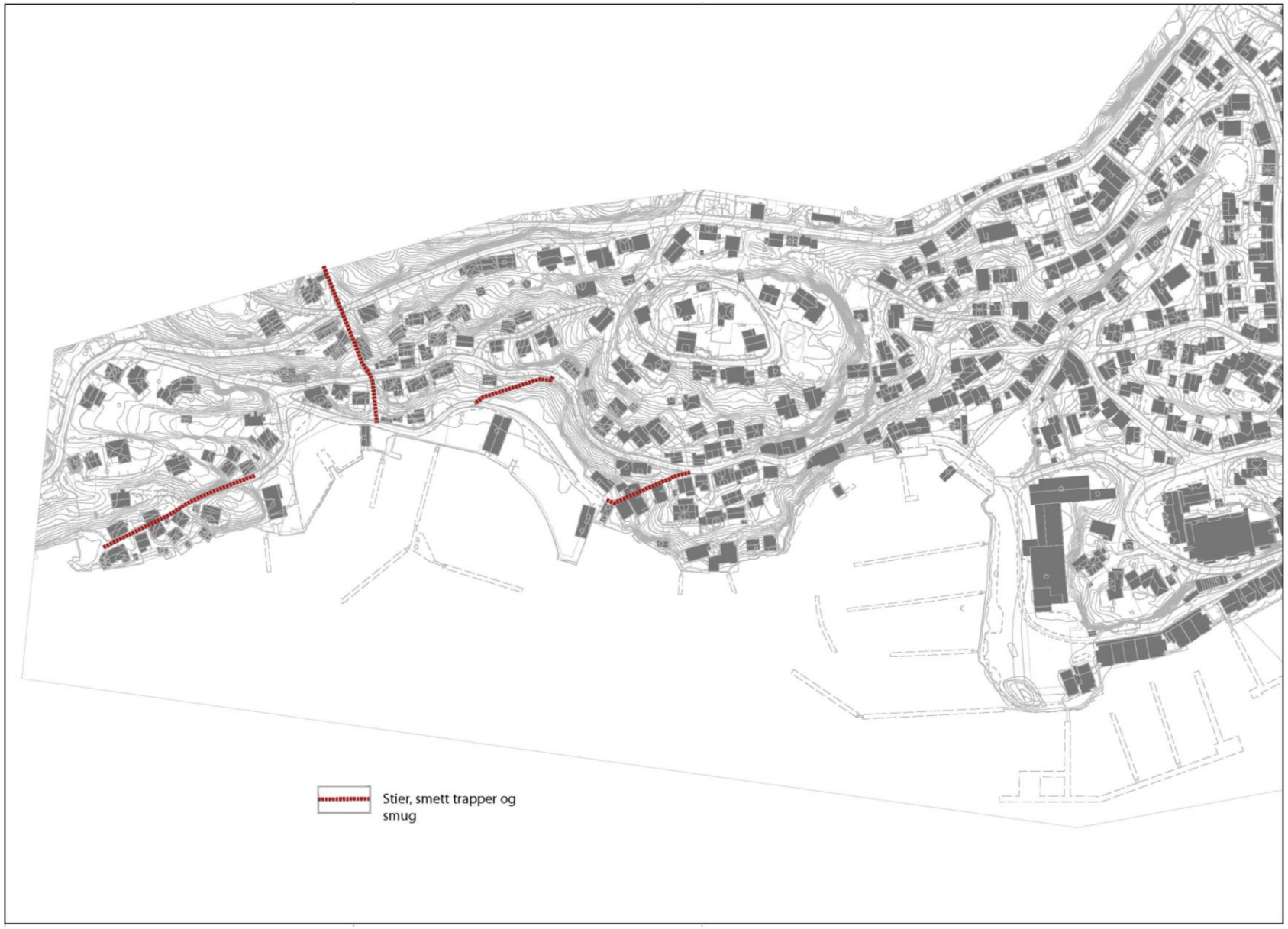
Vi finner dem innenfor alle delområder i analysen, men de er særlig tydelige i området ved Andølingen / Jøransberg der de knytter området sammen.

Betydning

Disse forbindelseslinjene har alltid hatt stor betydning i Kragerø sentrum som snarveier og forbindelseslinjer. I dag og for fremtiden vil de kanskje bli ennå mer viktig enn tidligere. Nettopp fordi våre byer over en tid har hatt fokus på bilen og dens fremkommelighet i stedet for på mennesket, men også fordi det nettopp er disse forbindelseslinjene som er grunnlaget for den kronglete og selvgrodde byens identitet.

Sentrum

Øya



Tallakshavn

BYROM:

«Torvet»

Over, fra digitalmuseum.no:
Torvet i Kragerø med salgsboder

Til venstre:
Foto av Johan Lyng-Olsen,
Torghandel på Kragerø Torg, Mange mennesker

Viktige utviklingstrekk

Området var opprinnelig et våtområde / myr som fungerte som en løkke der husdyr i sentrum beitet. Senere ble det et byrom for lek og opphold mellom husene. Det har vært bebyggelse på deler av torvet. I 1767 ble Rådstuen oppført på plassen for midler gjort disponible av Jens Lauersøns Legat. Bygningen huset både rådstue, skole og skolens lærerbolig. Dette bygget sto frem til ca. 1900. Øverst på torvet lå en av byens brønner, Poul Thims brønn. Etter rivingen av Rådstuen ble Torvet et handelstorv. Basarer var det her frem til 1966 og det var en vrimmel av boder med grønnsaker og andre handelsvarer. Det var også i eldre tider ofte gateunderholdning som akrobater, styltegjengere, slangetemmere, dukketeater, lirekassespillere med apekatter, sekkepipeblåsere og en kinesisk knivkaster. I dag finner vi kiosk og uteservering på torvet.

Lesbarhet og tilstand

Etter at Rådstuen ble revet ca. 1900 har torvet i stor grad opprettholdt sin størrelse og form. Torvaktivitetene som var der tidligere er i hovedsak borte, men rommet fylles tidvis med ulike aktiviteter og underholdning.
Rommet defineres i hovedsak av stedets fasadevegger som er under stadig utvikling.

Betydning

Torvet har vært og er en viktig møteplass først og fremst for Kragerøs lokalbefolkning.

Fisketorvet - Lilletorvet - Jens Lauersens Plass

Fra digitalmuseum.no:
Foto av Anders Beer Wilse av byoriginal Halvor Jørgensen ved Jens Lauersens Boder 1910 – 1920.

Viktige utviklingstrekk

Dette byrommet har hatt flere navn gjennom tiden. Ført Fisketorvet så på slutten av 1900-tallet Lilletorvet og i dag kalles det Jens Lauersens Plass. Her stod Jens Lauersens hus som ble revet i 1867 på grunn av gateregulering, og gav plass for et handelstorv der ny «Bybrua» til Bosebodskjæret ble bygget og stod ferdig i 1872. Her var det yrende handelsliv med torv og fiskebrygge hvor fiskekoggene lå tett i tett.

I 1889 stod «Øybrua» ferdig som en videre forlengelse fra Bosebodskjæret til Øya. Øyboerne hadde så langt hatt fergeforbindelse til sentrum, men fikk nå fastlandsforbindelse via Bosebodskjæret til Lilletorvet.

I 1916 ble bodene forann Kringsjågården mot vest revet og utvidet plassen, men først da Kringsjågården ble revet i 1963 fikk plassen den størrelsen vi kjenner i dag. I 2001 ble plassen utformet med blomster og trapp.

Lesbarhet og tilstand

Lilletorvet finnes også i dag, men har ikke samme tilknytning til sjøen som tidligere. I dag er plassen hevet opp på gatenivå til PA. Heuchs gate i tillegg til ny beplantning mot sjøen. Plassen har flere av de gamle bygningene som vegger rundt rommet. Blant annet står de gamle basarbygningene til Jens Lauersen fortsatt ved Bybrua.

Betydning

Plassen er et sentralt og viktig byrom i Kragerø som forbinder havneområdene, Blindtarmen og handelssentrum. Byrommet har vært, er og vil fortsatt være et viktig byrom i Kragerø sentrum.

Jernbanetorvet

Jernbanetorget sett fra Torvgata

Foto fra digitalmuseum.no: Jernbanetorvet 1927

Viktige utviklingstrekk

Jernbanetorget var opprinnelig havnefront for bebyggelsen i enden av Torvgata ved Withs boder. Etter utfyllingen på 1920-tallet fungerte plassen som atkomstområde til jernbanestasjonen og ble bussparkering for byens busser når bilen kom til byen.

Etter at jernbanen var lagt ned i 1989 og ny rv. 38 stod ferdig er buss- og taxiholdeplassen flyttet til sjøsiden av stasjonsbygget og plassen er utviklet til et bytorv med lekeskulptur for barn. I dag benyttes jernbanestasjonen som byens turistkontor.

Lesbarhet og tilstand

Plassen er lesbar som et byrom. Plassen oppleves som nyetablert med liten aktivitet.

Betydning

Plassen var byens bussparkering når jernbanen var i drift. I dag er plassen et byrom som blir lite brukt. I fremtiden når biltrafikken på sjøsiden tones ned bør plassen sees i sammenheng med arealene på begge sider av stasjonsbygget slik at bygget får en god forankring på stedet.

Blindtarmen med promenade

Foto Trafo:
Blindtarmen, her yrer det av liv og ferieturister sommerstid.

Viktige utviklingstrekk
Blindtarmen er opprinnelig en del av bryggeområdet og bysundet på fastlandssiden mellom sentrum og Bosebodskjæret. Blindtarmen ble dannet på 1920-tallet i forbindelse med utfylling av areal i sjøen for jernbanen. Det ble lagt rør under utfyllingen for å sikre at vannet sirkulerte. Kragerø har utviklet seg som en viktig turistby der Blindtarmen har blitt et sentralt sted for restauranter, barer og kafeer. Her er det mye liv sommerstid. De fleste turister som i dag har vært i Kragerø kjenner derfor til Blindtarmen. Brygga langs Tollboden er i dag forbeholdt trebåter.

Lesbarhet og tilstand
Blindtarmen er lesbar og synlig i dagens Kragerø.

Betydning
Området har stor betydning i dag for Kragerø som sommer og turistby.

Kirketomta

Over:
Foto frå digitalmuseum.no Kirken med allé

Foto antatt av Erik Fjeld frå 1897
Vinter motiv fra Kragerø kirke

Viktige utviklingstrekk

Christi Kirke, innviet i 1651og revet i 1871, lå tett inntil Andølingengaden som i dag heter Skippergata. Og enkelte steder ble hus bygd innenfor kirkegårdsmuren. Kirken lå midt på det en i dag kaller kirketomta, og hadde kirkegården med gravplasser rundt det hele. Kirkegårdsområdet strakte seg fra eiendommen Andølingen 1A, langs nordsiden av haugen der minnebautaen over Jens Lauersen står, langs vestsiden av Minneparken og langs nordsiden av husene i Skippergata tilbake til Andølingen 1A. Under dagens asfalt finnes rester av store flate steiner som har tilhørt kirken. Kirketomta var i mange år tumleplass for barna på Jøransberg – Andølingen. Her var det åpen plass i motsetning til de trange små smaua inne i bebyggelsen.

Denne kirken ble revet i 1871 for å gi plass til en ny og større kirke i Kragerø. I 18666

Lesbarhet (autentisitet og integritet) **og tilstand**
Kirkehaugen og Kirkebakken ligger der tydelig i dag. Trappen opp til minneparken og murene rundt er fortsatt intakte.

Betydning
Hadde stor betydning som byens kirkegård. Har i dag betydning selv om området stadig blir endret noe på bekostning av vei, parkering og lignende.

Løkker og hager

Bilde fra hagen til Tollboden, 1920 – 1930.

Viktige utviklingstrekk

I eldre tider hadde bebyggelsen i Kragerø naturlige hager, både de store kjøpmannsgårdene, men også de mindre arbeider- og håndverksboligene. Hagene var bruks og nyttehager og beiteområde for dyr. Dette gav Kragerø et grønt preg. Hagene har blitt redusert gjennom historien og spesielt etter at bilen kom inn i bybildet og har tatt areal. Hagene var ofte avgrenset av stakittgjerder og definerte tydelig overgangen mellom privat og offentlig. Vi ser at verneplanene ved Barthebrygga og på Jøransberg / Andølingen har fungert ved å bevare hager og gjerder.

Lesbarhet / tilstand

Hagene er i dag lite lesbare i byen. Vi finner noe hagelandskap mellom arbeider- og håndverksboligene på kollene. Samtidig som at vi finner rester av tre byrom fra de gamle kjøpmannsgårdene øst langs Heuchs gate. Disse områdene ses fortsatt som byrom, enten offentlige eller private. De utgjør del av en helhetlig struktur selv om de ikke har samme funksjon som opprinnelig. Hagene finner vi mest av oppe på knauser og koller og ikke så mye av nede i handelsstrøket i sentrum.

Betydning

Løkkene og hagene hadde stor betydning som del av menneskenes livsgrunnlag gjennom bondesamfunnet. Men det som tidligere var nytte har i dag fått betydning som grønnstruktur i stedsutvikling. Vi mener at Kragerø sentrum i fremtiden må ha fokus på menneskenes tilgjengelighet og opplevelse i byrommene og gatene. På denne bakgrunn vil den eldre strukturens bakgårder uterom og gateforbindelser få betydning for reetablering av gode opplevelsesrom med grøntanlegg og parkrom.

TRINN 3 – VERDIVURDERING

Postkort fra Biørnsgården og Viktoria Hotel 1906- 1909, Berg Kragerø Museum

Trinn 3. Verdi og muligheter

I tredje trinn vurderes kulturarvens verdier og de kulturhistoriske kvalitetenes robusthet og muligheter som verdi- og bruksressurser. Arbeidet tar utgangspunkt i de to første trinnenes beskrivelser og formidling av analyseområdets historiske karakter og betydning. Der arbeidet omfatter kulturhistoriske ressurser av nasjonal interesse og lovbeskyttede områder anvendes relevante kulturminnefaglige kriterier. Spørsmålet som står sentralt i denne fasen er følgende:
Hvilke elementer og karaktertrekk har spesiell verdi, kan de utvikles og hvor går grensene for hva de tåler?

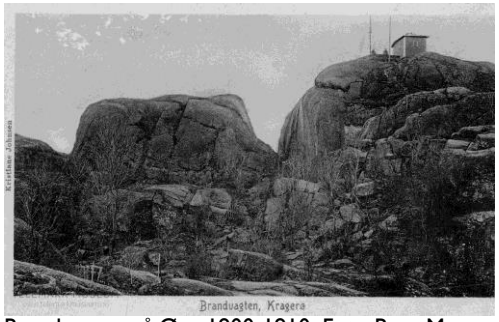
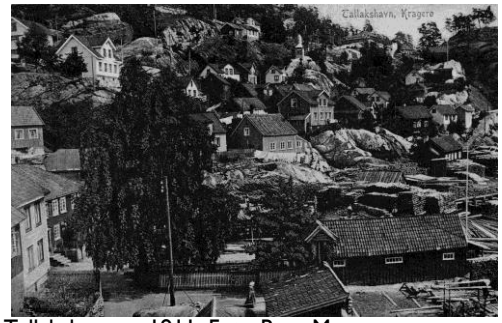
- Verdi

I arbeidet med vurdering av verdi for kulturminner snakker en om mange forskjellige typer verdi. De deles ofte i tre kategorier, ***kunnskapsverdi, opplevelsesverdi og bruksverdi***:

1. Kunnskapsverdi kan omfatte:
   - Bygningshistorie, materialhistorie, stilhistorie, teknologihistorie, håndverkshistorie, kunsthistorie, arkitekturhistorie, planhistorie
   - Næringshistorie, landbrukshistorie, fiskerihistorie, industrihistorie, sosialhistorie, samferdselshistorie, idrettshistorie, krigshistorie, bosettingshistorie, utmarkshistorie
   - Religionshistorie, minoritetshistorie, personalhistorie, forskningshistorie, vitenskapshistorie • Miljøhistorie, forvaltningshistorie, vegetasjonshistorie
2. Opplevelsesverdi kan omfatte:
   - Arkitektonisk verdi, kunstnerisk verdi, estetisk verdi, håndverksmessig verdi, bruks- og alderspreg, patina
   - Symbolverdi, tilhørighet, identitetsverdi
   - Undring, refleksjon, forbløffelse, gjenkjennelse, nysgjerrighet, sinne
3. Bruksverdi kan omfatte:
   - Økonomisk verdi, ressursverdi, næringsverdi, utviklingsverdi, formidlingsverdi, pedagogisk verdi, museal verdi, tilgjengelighet.

- Kulturarvens ***utviklingspotensial*** – visjonene for forvaltning og bruk av de kulturhistoriske karaktertrekkene og ressursene i området beskrives uten at det legges vekt på eventuelle begrensninger.
- Kulturarvens ***Sårbarhet*** – sannsynligheten for reduksjon eller tap av definerte verdier, som følge av indre eller ytre påvirkning
- ***Tålegrensen*** angir kulturarvens robusthet, dvs punktet, eller grensenivået som markerer overgangen fra et verdinivå til et annet. Overskridelse av tålegrensen innebærer at definerte verdier endres, helt eller delvis.

= ***Endringskapasitet*** - en oppsummering av de kvalitative vurderingene av kulturarvens verdi, utvikl. Potensial og sårbarhet/ tålegrenser.
En konsekvensutredning der hensikten er å komme frem til analyseområdets kulturhistoriske handlingsrom.

Nr.	Kulturarv /særtrekk	Verdi	Utviklingspotensial	Sårbarhet	Endringskapasitet
	SJØEN OG LANDSKAPET				
1.	Kragerø sett fra Øya ca 1890-1900. Foto Berg Museum.  Brandvagten på Øya 1900-1910. Foto Berg Museum.  Tallakshavn ca 1911. Foto Berg Museum.				
	Landskapet har i stor grad formet bebyggelsen. Sjøkanten, de bratte skrentene mot heiene bak og knattene har vært styrende for utviklingen av menneskeskapte strukturer.	Landskapet og naturen har stor opplevelsesverdi. Det har også verdi som formidler av Kragerøs utvikling der de naturgitte ressursene har vært selve grunnlaget for byens plassering og utvikling. Både høyden med steinmannen bak sentrum, Hveten på Øya og sundet mellom Øya og byen er så karakteristiske at de har en stor symbolverdi, de er gjenkjennelige på illustrasjoner langt tilbake i tid.	Kan utvikles enda mer som en del av opplevelsen av kulturmiljøene, det kan gjelde kontakten mellom bebyggelsen og landskapet, tilgjengelighet og hvordan det blir vedlikeholdt som kulturlandskap.	Dagens måte å bygge på enten det er veier, bygg eller andre tiltak tar ofte i liten rad hensyn til landskapet. Inngrep har derfor ofte store og ikke reversible konsekvenser, som for eksempel utbyggingen av jernbanen i Kragerø. Landskapsformene som ligger inntil og begrenser kulturmiljøene har derfor stor sårbarhet. Inngrep vil ha direkte påvirkning på kulturmiljøene og kan lett svekke kulturmiljøene som helhet.	Landskapet har liten eller ingen endringskapasitet når det gjelder fysiske inngrep i selve terrenget og landskapsformene. I forhold til kulturminnet Kragerø er det ikke tilrådelig å fjerne eller endre fjell og landskap i sentrum. Men det er likevel mulig å tydeliggjøre og styrke landskapet som et særtrekk ved hvordan det behandles som kulturlandskap og hvordan nye bygg og anlegg forholder seg til det videre.

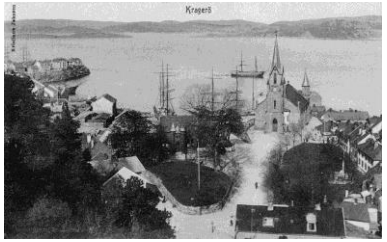
Nr.	Kulturarv /særtrekk	Verdi	Utviklingspotensial	Sårbarhet	Endringskapasitet
	BEBYGGELSESTRUKTUR				
2.	**Kjøpmannshus** *Solbekkgården fotografert ca 1900-1910 Foto Berg Museum*				
	Oppført av velstående kjøpmenn og redere på1700 og1800 tallet. En bebyggelsesstruktur beliggende langs sjøen med pakkhus, boder, opplagsplasser og brygger. Hovedhus, hager/ og bakgårdsbebyggelse bakenfor. En variert og sammensatt struktur med ulike typer bygg for ulike funksjoner. Ligger i hensynssone Bevaring kulturmiljø i kommunedelplan for Kragerø Sentrum.	Bebyggelsestrukturen har svært stor verdi da den er helt sentral som formidler av Kragerøs tilblivelse og historie. Strukturen i dag er ikke sammenhengende og så tydelig som tidligere. Hovedhusene som fremdeles finnes har svært stor verdi som enkeltbygg og som del av en struktur. Det er varierende grad av autentisitet både for enkeltbygg og struktur. Det er flere bygg med høy verneverdi. Byggene har både høy kunnskapsverdi, opplevelsesverdi og bruksverdi. Det er av stor verdi at bygningene har ulike stilarter og at det er lesbart hvilke endringer de har gjennomgått. Tollboden fredet i 2017.	Både byggene og strukturen har variert bruk med både næring og bolig og har stort potensiale til fortsatt variert bruk. Det er et stort potensiale i å videreutvikle opplevelsesverdien ved å bevare og tydeliggjøre strukturen og enkeltbygg. De kulturhistoriske trekkene kan forvaltes slik at det styrker det historiske bygningsmiljøet som helhet og lesbarheten av strukturene spesielt. Det innebærer å se både helheten og detaljene. Ulike stilarter kan tydeliggjøres gjennom opprinnelig fargesetting og fokus på detaljering og materialbruk etter antikvariske prinsipper.	Det er allerede flere av kjøpmannshusene som er borte slik at den sammenhengende strukturen nå er mer fragmentert. Strukturen har derfor stor sårbarhet, blir flere bygg borte er lesbarheten av strukturen truet. Enkeltbyggene er svært sårbare for at autentisiteten reduseres ved oppgraderinger og endringer. Det være seg tilbygg og ombygginger, nye vinduer og dører eller at bygget males. Hvis ikke antikvariske prinsipper* legges til grunn forsvinner bit for bit av opprinnelig arkitektur, detaljering, materialbruk og overflater.	Strukturen har liten endringskapasitet. Det er likevel mulig med nye bygg og fortetting hvis det gjøres i henhold til strukturen og på en måte som styrker den.

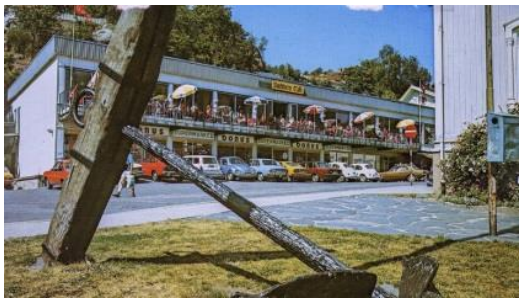
Nr.	Kulturarv /særtrekk	Verdi	Utviklingspotensial	Sårbarhet	Endringskapasitet
3.	**Kjøpmannshus – opplagsplasser, pakkhus, boder og bakgårdsbygg**				
	Til venstre: *Pakkhus ved Victoria Hotel. Foto Trafo arkitektur* *Til Høyre:* *Kringsjågården på Lilletorvet 1916, riving av bu på brygga. Foto J M Lyng Olsen. Berg Museum.*				
	Bebyggelsen og plassene langs sjøen har en tydelig struktur. Skip kunne legge til langs hele bebyggelsen på fastlandssiden helt fram til jernbanen ble bygget på 1920 tallet. Det var også kjøpmannshus på Øya. Pakkhus og boder ble bygget mellom sjøen og hovedhusene med åpne plasser som ble brukt til opplag for materialer. Mellom byggene gikk det smale smau ned til sjøen. Bakenfor lå det bakgårdsbygg og hager.	Opplagsplasser, pakkhus og boder har svært stor verdi som enkeltbygg og som struktur. De har både kunnskapsverdi, opplevelsesverdi og bruksverdi. Byggene og opplagsplassene langs sjøen formidler i svært stor grad historien om Kragerø som en velstående og viktig havneby der tømmeret helt fra 1500 tallet og fram til 1960-70 tallet var helt sentralt og på så mange måter preget Kragerø. Strukturen formidler også en viktig opplevelsesverdi som Kragerø sentrums fasade mot sjøen. På denne måten formidler strukturen både historie og identitet. Næringsaktivitetene knyttet til tømmer, transport og småindustri er blitt erstattet med turisme, og for disse som møter Kragerø fra sjøen er kjøpmannshusene med sine bygg og plasser selve symbolet på Kragerø.	Byggene har i dag variert bruk og det er kun noen få som har en tilnærmet opprinnelig bruk. Opplagsplassene blir nå brukt til parkering, uteservering osv. Det er et stort potensiale til å utvikle opplevelsesverdien av et variert bygningsmiljø ved å tydeliggjøre bygningstypen i sammenheng med bryggeplassene. Byggene og plassene har en svært attraktiv beliggenhet helt ned til sjøen og har potensiale til å kunne romme ulike typer funksjoner. Plassene mellom byggene er i utgangspunktet ikke offentlige rom men mange har likevel en karakter som oppleves som offentlig tilgjengelige byrom. Bebyggelsens karakter som pakkhus og boder kan med fordel styrkes. Plassene har potensial til å være gode byrom, men det er viktig å se disse i en større helhetlig sammenheng i forhold til strukturen.	Denne typen bygg er spesielt sårbare da de ofte er blitt sett på som lite verdifulle og viktige. De er spesielt sårbare for endringer som endrer lesbarheten av hvilken type bygg de har vært i forhold til strukturen de ligger innenfor. Det gjelder både hovedformen og bygningsdetaljer. Hvis byggene får smårutete vinduer, utstikkende verandaer på høye søyler, forfinede detaljer og males hvite, reduseres verdien av denne typen bygg som har hatt en enkel detaljering, grovere materialbruk, lemmer og porter og variert fargesetting. Plassene er sårbare for å bli gjenbygget, helt privatiserte eller å få en bruk som reduserer verdien som byrom, eksempelvis parkering. Det er en risiko at de ulike delene innenfor strukturen ikke blir sett i en helhetlig sammenheng slik at strukturen endres og blir borte.	Strukturen har liten eller ingen endringskapasitet. En styrking av dette viktige kulturhistoriske særtrekket kan være svært viktig i merkevarebyggingen av Kragerø og representerer et stort potensiale. Byggene har stor endringskapasitet i forhold til bruk og fysiske endringer, så lenge opprinnelige materialer og bygningsdeler bevares, endringene gjøres i forhold til eksisterende helhetlige bygningsstruktur og det gjøres på en måte som ivaretar byggenes uttrykk som pakkhus og boder.

Nr.	Kulturarv /særtrekk	Verdi	Utviklingspotensial	Sårbarhet	Endringskapasitet
4.	Kjøpmannshus – bakgårder, hager og løkker 				
	Kjøpmannshusene hadde sine hager og bakgårder. Noen hadde hager på framsiden mot sjøen og noen på baksiden, hagene var både til nytte og til nytelse og husdyrhold var også en del av bylivet. Før knattene og områdene bakenfor kjøpmannhusene ble helt bebygget var det løkker og grønt der det ble dyrket og dyr beitet. Hagene og bakgårdene var tydelig definerte rom, enten med bygg eller med stakitter. I hovedsak er det i dag få bevarte områder som er eller har vært markerte hager/ bakgårder.	Det som er igjen av bakgårder og hager har svært stor verdi som formidler av historien om noe som var et viktig særtrekk i byen. Bakgårdene er også en viktig del av strukturen til kjøpmannshusene.	Det er et stort potensiale til å styrke og fornye det grønne preget gjennom å bevare og å gjenetablere disse grønne rommene. Selv om mange av disse arealene i dag er overtatt av bilen er de fremdeles åpne arealer og de representerer dermed et potensiale for at de kan gjenetableres som grønne områder og byhager.	Særtrekket med bakgårder og hager er svært sårbart fordi det er så få igjen. Bilen har allerede overtatt flere av arealene som tidligere var grønne. Det grønne karaktertrekket som preget Kragerø er derfor blitt svært redusert og står i fare for å bli helt borte. Avgrensningen mellom offentlig og privat, enten ved bygg eller stakittgjerder er også i fare for å forsvinne delvis og helt. Dette gir utflytende og uavklarte arealer. Dette er også åpne arealer som kan være utsatt for et press om fortetting med bygningsmasse.	Bakgårdene som del av hovedstrukturen har liten endringskapasitet, men innenfor strukturen, og ved å opprettholde opprinnelige materialer, bygningsdeler og grenser er endringskapasiteten stor for videreutvikling og styrking av særtrekket så lenge en følger definerte prinsipper.
5.	**Boliger for arbeidere, håndverkere og sjømenn på knattene** 				

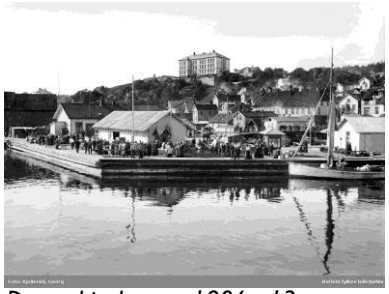
Nr.	Kulturarv /særtrekk	Verdi	Utviklingspotensial	Sårbarhet	Endringskapasitet
	Boligområder for arbeidere, håndverkere og sjømenn. Byggene er satt opp der det var mulig, uten en regulert plan, tilpasset de seg terrenget og gater og smau fant sine løp mellom hus og knatter. Bebyggelsen grodde fram fra1600-tallet til en ganske tett struktur på 1800-tallet.	Svært stor verdi, både mange enkeltbygg og strukturen som helhet med alle typer bygg. Særtrekket har både kunnskapsverdi, opplevelsesverdi og bruksverdi.	Det er lite utviklingspotensial i forhold til ny plass til bygg da det allerede er høy tetthet i disse områdene. Det er et stort potensiale til å styrke og utvikle den selvgrodde strukturen slik at det særegne bygningsmiljøet styrker Kragerø som en by med et historisk interessant og spesielt bygningsmiljø.	Strukturen er sårbar for fjerning av bygg eller store endringer som endrer det selvgrodde preget. Autentisiteten er svært sårbar for endringer. Byggene tåler ikke store endringer før særpreg og autentisitet reduseres. Sporene etter endringene som byggene har gjennomgått og variasjonen i arkitekturen forsvinner lett når det gjøres endringer. Spor etter ulike stilperioder, skjevheter, variasjon i farger og materialer er sårbare for endringer.	Middels til liten endringskapasitet.
6.	**Bebyggelse langs gatene** 				
	Bygg for både næring og bolig som er strukturert etter veier og senere gater. Det selvgrodde preget er med tiden blitt mindre ettersom gater er blitt strammet opp og utvidet. Byggene er i mange stilarter og har ulik grad av autentisitet.	Bebyggelsen har stor verdi, både mange enkeltbygg og strukturen som helhet. Strukturen har både kunnskapsverdi, opplevelsesverdi og særlig bruksverdi. Den forteller om det historiske bygningsmiljøet og Kragerø som tett by. Variasjonen har stor opplevelsesverdi med ulike stiler, detaljering, materialbruk og fargesetting.	Strukturen har høy tetthet da boligene følger gatene med en definert høyde. Det er derfor ikke et stort potensiale til fortetting i strukturen. Bygningsmassen i seg selv har potensial til å videreutvikles enda noe i forhold til funksjon og variert formuttrykk innenfor en helhet	Det er stor sårbarhet for helheten at bygg blir borte eksempelvis ved brann eller rivning. Det er også svært sårbart for de enkelte byggene med endringer der opprinnelige materialer og bygningsdeler blir skiftet. Det reduserer graden av autentisitet og kunnskapsverdien og opplevelsesverdien kan bli redusert. Hvis ikke de enkelte byggenes egenart tas vare på er rikdommen i variasjonen i	Strukturen har liten endringskapasitet. Det er likevel mulig med endringer dersom de gjøres på en slik måte at hverken helheten eller verdien i de enkelte byggene ødelegges.

Nr.	Kulturarv /særtrekk	Verdi	Utviklingspotensial	Sårbarhet	Endringskapasitet
				bygningsmiljøet truet. Det er også en sårbarhet at byggene mister sin boligfunksjon. Et behov for bredere og rettere gater har endret flere gateløp. Det er derfor sårbart for ytterligere utvidelser og oppstramminger av gatene som reduserer det selvgrodde preget.	
7.	**Enkeltbygg i mur** 				
	I sentrumsområdet er det noen enkelt større bygg utført i tegl, de er bygget i hovedsak fra 1880-1910. Det er også mindre tilbygg til trehus som er utført i mur. Ligger i hensynssone Bevaring kulturmiljø i kommunedelplan for Kragerø Sentrum.	Har stor bruksverdi og kunnskapsverdi som formidler av historien om bybranner og murtvang. Gir også stor opplevelsesverdi som en del av et variert bygningsmiljø med bygg fra mange epoker, forteller om en epoke med et typisk arkitektonisk uttrykk, byggemåte og materialbruk. Murbyggene er alt fra små tilbygg til større bygårder.	De store byggene i mur har utviklingspotensial til å utnytte sitt areal med variert bruk, både til næring og boligformål. De små tilbyggene er egnet for variert bruk og tåler bruksendring hvis det gjøres etter antikvariske prinsipper.	Stor sårbarhet fordi det er få slike bygg og tilbygg. Blir et bygg borte mister områdene en del av sin variasjon og fortelling om de arkitekturhistoriske endringene og murtvangen som kom som et resultat av bybrannen i 1886. De små tilbyggene er spesielt sårbare for fasade og materialendringer som endrer det tydelige uttrykket som bygg med bi-funksjoner som utedo, bod, verksted osv.	Byggene har liten endringskapasitet men kan tåle ny bruk hvis endringer gjøres uten å endre byggenes særtrekk.

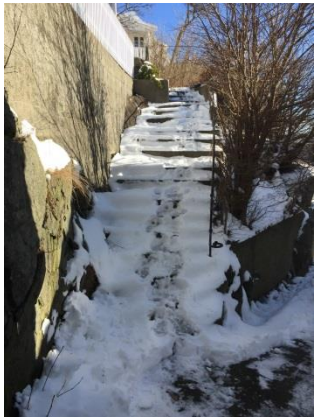
Nr.	Kulturarv /særtrekk	Verdi	Utviklingspotensial	Sårbarhet	Endringskapasitet
8.	**Kirken og kirketomta** 				
	Christi kirke ble innviet i 1662 og revet i 1870. Den nye kirke i tegl ble bygget i 1870 ved siden at der den gamle lå. Arkitekt: G.A. Bull Kirken er listeført. Ligger i hensynssone Bevaring kulturmiljø i kommunedelplan for Kragerø Sentrum.	Stor verdi som et kulturminne og landemerke.	Kirkebygget har ikke utviklingspotensiale som noe annet et kirkebygg. Kirketomten har potensial til å styrkes som kulturminne og byrom. Alléen bør strammes opp og utformes som en vei gjennom kirketomten. Kirketomten oppleves i dag ikke så tydelig som en helhet.	Kirken tåler ikke store endringer før byggets særpreg går tapt. Området rundt har endret seg og særlig jernbanen og endringene i kirkebukta reduserte arealet øst for kirken og inntrykket av kirken sett fra sjøsiden. Bilens utflytende areal og parkeringsplasser reduserer kulturminnet som Kirketomten representerer.	Liten Kapasiteten ligger i å styrke kirketomten som kulturminne.
	BEBYGGELSE 1900 TALLET				
9.	**Bebyggelsen på Boseboskjæret/ dampskipsbrygga** KV 1970				
	På Boseboskjæret lå det svært tidlig bebyggelse. Denne er i stor grad revet. I 1964 ble nye bygg i datidens arkitektur satt opp. Byggene er gjennom årenes løp endret til en sammenhengende bygningsmasse i 3 etasjer. Sikten	Den sammensatte bygningsmassen slik den fremstår i dag har et arkitektonisk uttrykk som er preget av mange endringer. Byggene er blitt så endret at de har liten kulturminneverdi eller verdi som arkitektur.	Bygningsmassen har et stort utviklingspotensiale. Det er et potensiale….. Den ytre kaisiden fremstår som en lite attraktiv bakside og har et Bebyggelsen har ingen utviklingspotensial i forhold til økt	Bebyggelsen i seg selv har liten sårbarhet. Det er likevel en stor sårbarhet for byen hvis bebyggelsen utvides, både i høyde og utstrekning. Den Sammenhengende bebyggelsen i 3 etasjer har sett fra byen blitt en	Bebyggelsen har i seg selv stor endringskapasitet.

Nr.	Kulturarv /særtrekk	Verdi	Utviklingspotensial	Sårbarhet	Endringskapasitet
	mot øya og sjøen fra den andre siden av Blindtarmen er dermed stengt.	Bygningsmassen i dag formidler likevel på grunn av sin beliggenhet en historie om næringsliv og sjøveiens sentrale rolle i utviklingen av Kragerø som kunnskapsverdi. Men bebyggelsen har i dag størst verdi som bruksverdi, selv om denne også var større før. en som et svært sentralt sted i byen med stor aktivitet for mange næringer er neste helt borte. De grove og røffe aktivitetene er bytte med kontorer og handel og ikke minst turismen om sommeren.	utnyttelse, men i forhold til funksjoner, bruk og økt estetisk og arkitektonisk verdi har bebyggelsen et stort potensial.	barriere som gjør at det er liten visuell kontakt mellom byen og Øya. Videre fortetting er ikke tilrådelig.	
10.	**Enkeltbygg** Sentrumsgården/ skoesken 1970 KV  Bonusbygget 1980 tallet Posten 1960 tallet				
	Det er noen få enkeltbygg i Kragerø sentrum som er tydelige eksempler fra 1960 og 1970 tallet. Postkontoret, det såkalte «Bonusbygget» og Sentrumsgården tok alle plassen til eldre bygg da de ble bygget på 1960 tallet. Bonusbygget var det første supermarkedet i byen.	Av de tre byggene er det bare postkontoret som fremstår ganske uendret. Postbygget fremstår som et typisk bygg fra sin tid og har derfor ikke en nasjonal interesse, men er i dag en viktig representant for sin tid lokalt, og særlig fordi de andre eksemplene er endret og tapt. Sentrumsgården er svært endret.	Byggene er delvis og helt i bruk og har et variert bruksområde. Potensialet til bygningene ligger først og fremst i å dyrke frem deres karakter og identitet. Her har Bonusbygget det største potensialet, siden det har mulighet til å tilbakeføre og rendyrke sin stil i større grad enn i dag. Det er viktig at posthuset opprettholder	Basert på et prinsipp om at byggene skal ha en lesbarhet som bygg fra 1960 tallet så vil endringer som forsøker å få byggene til å se ut som om det er fra 1700-1800 tallet redusere byggenes verdi. Endringen av Sentrumsgården er et eksempel på det.	Endringskapasitet i forhold til utviklingspotensialet er stor særlig for Bonusgården og posthuset. Men det er viktig at endringene forholder seg til den opprinnelige stilen.

Nr.	Kulturarv /særtrekk	Verdi	Utviklingspotensial	Sårbarhet	Endringskapasitet
	Sentrumsgården ble svært endret i 1981.	Den har noe kunnskapsverdi, men liten opplevelsesverdi. Bonusbygget har en tydelig struktur som ikke er endret og har således større opplevelses og kunnskapsverdi. Alle de tre byggene har bruksverdi.	sin karakter i videre utvikling. Mens sentrumsgården ser ut til å ha lite potensial.		
	INFRASTRUKTUR				
11.	**Brygger** *Kragerø's bryggefronti bysundet*				
	Kjøpmannshusene hadde sine opplagsplasser og brygger langs sjøen. Promenaden ble etablert som et 1000-års prosjekt for å sikre allmenn tilgjengelighet til å bevege seg langs bryggekanten. Også i Tallakshavn og på Øya er det større bryggeområder med gamle opplagssteder for tømmer.	Bryggene har stor verdi som en del av kjøpmannshus strukturen og formidler av historien til Kragerø, de har også stor bruks og opplevelsesverdi. I Tallakshavn og på Øya ligger områdene selvstendige eller i tilknytning til tidligere næringsområder.	Bryggene som del av kjøpmanns-hus strukturen har stort utvik-lingspotensial som viktig element i Kragerøs fasade mot sjøen, spesielt i forhold til turisme. Men bryggene som promenadevei på tvers av kjøpmannshus strukturen har ingen potensial og bør kun opprettholdes som bruksverdi. I Tallakshavn og på Øya har områdene stort potensial til utvikling i forhold til nærings- og felles- / allmennyttige områder med et uttrykk som ivaretar det røffe kulturhistoriske karakter. Kun den vestre delen av Tallakshavn der det tidligere har vært lystgård, bør videreutvikles til mer grønne og private områder.	Stor sårbarhet da det er press på bruk av bryggene som del av turismebasert næringsvirksomhet på sommeren. Utvidelse av bryggene ved koseliggjøring og idyllisering vil ytterligere forkludre eksisterende struktur. Endringer kan lett fjerne eller redusere lesbarheten av at bryggene hører til de bakenforliggende kjøpmannshusene. Sårbarhet for privatisering. De eldre opplags- og næringsområdene er sårbare mot fortetting av privat bolig- og fritidsbebyggelse.	Har middels endringskapasitet. Bryggenes karakter må bevares.

Nr.	Kulturarv /særtrekk	Verdi	Utviklingspotensial	Sårbarhet	Endringskapasitet
12.	**Bybrua** *Bybrua 1946* *Restaurert i 2015*				
	Bygget i 1872 over til Bosebodskjæret. Stengte samtidig muligheten for gjennomgående båttrafikk på innsiden av Bosebodskjæret. Bybrua gjennomgikk sist en omfattende restaurering i 2015Fikk sitt nåværende utrykk i 19xx.	Stor kunnskapsverdi, den er viktig i byens utvikling og fortelling om utvidelse av havneområdet. Har fått stor opplevelsesverdi og symbolverdi som et kjennemerke på Kragerø som turistby. Mistet mye bruksverdi da Bosebodskjæret ble landfast.	Potensiale som miljøskapende element spesielt i forhold til turisme, noe som i stor grad eksisterer i dag.	Middels sårbarhet utover mangel på drift og vedlikehold. Sårbarheten er stor om den ble fjernet, fordi det ville påvirke kommunikasjonslinjer i byen og Jens Lauersøns plass.	Liten
13.	**Damskipsbrygga på Bosebodskjæret** *Utsnitt kart 1889* *Damskipskaia ca 1916. Foto J M Lyng Olsen. Berg Museum.*  *Dampskipsbrygga 1906 - 13*				
	Da dampskipene overtok utover i siste halvdel av 1800 tallet økte behovet for kaiplass. Dampskipskaia ble bygget på Bosebodskjæret og brygge og bro stod ferdig i 1872.	Dagens Bosebodskjær har mistet sin bruksverdi som det sentrale stedet for skipstrafikk og jernbanetransport. Dette er erstattet med en verdi som et sentralt sted for båttrafikken og	Det er et stort potensiale til å rydde opp i bebyggelsen og videreutvikle området som bryggeområde med tilhørende bebyggelse. Området er en viktig del av	Bebyggelsen oppleves i dag som en visuell barriere mellom byen og Øya og utsikten mot sjøen fra byen. Siden bebyggelsen allerede i dag oppleves som for tett er det sårbart mot økt fortetting i	Det finnes ingen endringskapasitet i forhold til økt utnyttelse av området, men endringskapasiteten til estetisk å løfte stedet som del av turistdestinasjonen Kragerø og byens fasade mot sjøen og øya er

Nr.	Kulturarv /særtrekk	Verdi	Utviklingspotensial	Sårbarhet	Endringskapasitet
	Dampskipsbrygga ble det nye samlingsstedet i Kragerø. Fram til jernbanen ble bygget var Bosebodskjæret med fiskebrygga og dampskipskaia en øy som også forbandt Øya med byen. Bebyggelsen på sørenden er sammensatt av flere bygg	turisme om sommeren. Området formidler også dermed næringshistorie og hvordan sjøveien i dag ikke er den primære kommunikasjonsveien. Bebyggelsen er blitt endret i så stor grad at den arkitektoniske verdien er svært redusert.	turistattraksjonen Kragerø med sin svært sentrale beliggenhet og sjønærhet. Bebyggelsen har en tydelig bakside mot Øya der det bare er igjen en smal stripe med kai. Det er denne siden mange møter når de kommer med båt til Kragerø.	utvistrekning og høyde.	stor.
14.	**Blindtarmen** *Utfylling av Blindtarmen, foto tatt 1928 av Johan Lyng-Olsen* *Atkomstsituasjonen ved rundkjøring og Blindtarmen*				
	Blindtarmen ble dannet som et resultat av utfyllingene i havneområdet i forbindelse med at jernbanen kom til Kragerø i 1927.	Blindtarmen har stor opplevelsesverdi /bruksverdi som del av sommer- og turistbyen Kragerø. I dag er området rundt Blindtarmen det sentrale stedet for det turistrettede næringslivet og aktiviteter i sommersesongen.	Liten. Styrke bryggeområdene rundt Blindtarmen. Området er lett tilgjengelig og kan styrkes som et hyggelig velkomst- og møtested i Kragerø mot rundkjøringen.	Forsøpling og mangel på vedlikehold	Liten
15.	**De eldste veiene strukturert etter landskapet**				
	Veiene ble i hovedsak bygget fra midten av 1800 tallet og utover for å bedre hygiene- og brannforhold. De er strukturert etter terrenget.	I hovedsak kunnskapsverdi og bruksverdi. Viktig som del av identiteten med kronglete veinett i landskapet.	Liten	Om de ikke blir brukt eller gjenbygget. Eller om veien skal utbygges for å tilpasse bilen med større bredder og mindre svinger.	Liten. Bør i liten grad utvides til dagens veistandard, siden dette vil kreve store terrenginngrep.
16.	**Ny innfartsvei – Gamle Kragerøvei**				
	Veien ble bygget som innfartsvei fra Nye Sørlandske på slutten av	I hovedsak er det kunnskapsverdi veien i dag representerer. Den	Liten, veien fungerer fragmentert	Veien er allerede delt opp og endret.	Middels Det siste strekket inn mot byen

Nr.	Kulturarv /særtrekk	Verdi	Utviklingspotensial	Sårbarhet	Endringskapasitet
	1800 tallet og videreutviklet for biltrafikk på 1900-tallet. Den fungerte som hovedinnfartsvei til Kragerø frem til ca. 1990.	har også bruksverdi men denne er redusert fordi veien nå fungerer bruddvis som lokalvei tilknyttet ulike steder. Siste del av strekket inn mot byen har en viss grad av opplevelsesverdi i forhold til slik en møtte Kragerø før i tiden.			med gamle veielementer bør bevares.
17.	**Smau og trappeforbindelser**  Foto: Trafo arkitektur				
	Smau og trappeforbindelser.	Har svært stor verdi, både kunnskapsverdi, opplevelsesverdi og bruksverdi. Er en viktig del at den selvgrodde byen og Kragerøs identitet.	Har potensiale til å styrkes og videreutvikles til et enda mer tydelig særtrekk, er attraktivt spesielt for turismen, men også som viktige interne kommunikasjonslinjer i den tette byen.	Sårbare for privatisering og stengning. Særing i de tette område på Andølingen og Jøransberg.	Liten endringskapasitet.

Nr.	Kulturarv /særtrekk	Verdi	Utviklingspotensial	Sårbarhet	Endringskapasitet
18.	**Vannposter og brønner** *Foto Mortens Tursider*				
	I 1870 stod det nye vannverket i Kragerø ferdig på Mian tegnet av Siving. Klingenberg. Fra Mian strømmet vannet i hovedledninger gjennom byens nye gater til vannposter og brannkummer. Disse er registrert.	Kunnskaps- og opplevelsesverdi.	Mulig potensial i et historisk perspektiv, i forhold til turisme og lokalbefolkningens identitet.	At de fjernes.	Liten.
19.	**Grensebolter** *Foto Mortens Tursider*				
	Etter 1860 ble bygrensen fastsatt med forstedene Stilnestangen, Smedbukta, Tallakshavn og Natuebakken som da ble overført fra Sannidal herred og innlemmet i Kragerø bykommune. Flere av grensemarkeringene står igjen i dag. De er registrert.	Kunnskaps- og opplevelsesverdi.	Mulig potensial i et historisk perspektiv, i forhold til turisme og lokalbefolkningens identitet.	At de fjernes.	Liten. Må bevares.

Nr.	Kulturarv /særtrekk	Verdi	Utviklingspotensial	Sårbarhet	Endringskapasitet
BYROM					
20.	**Torvet** *Torvet ca 1910. KV.*	 *1970 tallet. KV*		 *Nybygg 2010. Foto KV*	
	Torvet var opprinnelig et våtområde / myr som fungerte som en løkke der husdyr i sentrum beitet. Senere ble det byrom for lek og opphold mellom husene og en viktig møteplass med aktiv torvhandel for Kragerøs befolkning.	Bruksverdien som handelstorv er svært redusert. Torvhandel er nå begrenset til Bondens marked og spesielle anledninger. Torvet har likevel stor bruksverdi som et byrom for felles handel og opplevelser, Har også opplevelsesverdi som et identitetsbærende element og formidling om byens utvikling og historie.	Potensial til å videreutvikles som et byrom på de myke trafikantenes premisser. Tilrettelegge for økt bruk og aktivitet. Byrommet kan i enda større grad tilrettelegges for aktivitet og bruk. Bebyggelsen rundt Torvet er fra ulike epoker og det er bygg i flere stilarter. Det er også stor grad av variasjon i autentisitet. Det er et potensial for å styrke de enkelte byggenes egenart og karakter både i detaljering, materialbruk og farger slik at den opprinnelige variasjonen blir bevart. Byggene egner seg både for bolig og næring slik de opprinnelig har vært. Dette vil gi liv til og aktivitet til Torvet.	Brann, riving og endring av byggene er trusler som vil føre til reduksjon eller tap for bygningsmiljøet rundt Torvet. Det er også en sårbarhet i at autentisiteten gradvis blir borte når bygg endres litt og litt. Fargesettingen som var variert kan lett bli borte hvis et og et bygg blir malt hvitt i stedet for at de fargesettes i tråd med mer opprinnelig fargesetting.. Gesims- og mønehøyder er viktige for å bevare Torvet kulturhistoriske karakter. Takflatene og takmaterialene er også viktige og sårbare for endringer i helhetsbilde	Torvet har middels endringskapasitet. Bebyggelsen rundt det samme. Autentiske fasader tåler ikke store endringer før særpreget og variasjonen går tapt.

Nr.	Kulturarv /særtrekk	Verdi	Utviklingspotensial	Sårbarhet	Endringskapasitet
21.	**Fisketorvet/ Lilletorvet/ Jens Lauersøns plass** 1922		 1950 åra		
	Plassen ble til etter at Jens Lauersens kjøpmanshus ble revet i 1867. Kringsjågården ble revet i 1963 og Sentrumsgården ble bygget i 1965-66, ombygget i 1981. Plassen var lenge et yrende handels- og fisketorv. I 2001 ble det anlagt med store trapper og beplantning slik det ligger i dag.	Torvet har i dag ingen bruksverdi som handelstorv, men stor opplevelsesverdi. Plassen har vært viktig i Kragerø bys historie og gir oss kunnskap om byens utvikling. Bebyggelsen rundt har stort spenn i tid og autentisitet. Plassen har særlig stor verdi for turismen.	Endringene fra 2001 delte opp plassen i et øvre og nedre nivå. Torvet har potensial til igjen å knytte seg i større grad mot vannet og bryggekanten. Det er et potensiale til å styrke byggenes egenart som omkranser torvet. Byggene kan utvikles slik at de understreker og tydeliggjør strukturen og variasjonen i typer bygg.	Byggene rundt plassen er sentrale i Kragerøs uteliv og turisme og det er tilført terrasser, uteplasser, plattinger osv. Dette kan lett endre byggenes arkitekturhistorisk verdi og siden det er få bygg som definerer plassrommet er det derfor svært sårbart. Trær og busker som er tilført er nyere elementer som stenger eller distanserer plassen fra sjøen.	Plassen har middels til stor endringskapasitet.

Nr.	Kulturarv /særtrekk	Verdi	Utviklingspotensial	Sårbarhet	Endringskapasitet
22.	**Jernbanetorvet – Petershollet** *Withs boder fra begynnelsen av 1700-tallet, revet og gjenoppbygget. Foto fra digitalmuseum.no* *Digitalmuseun 1931* *fra KV, før krigen*				
	Jernbanetorvet ligger på utfylt areal ved jernbanestasjonen. Var tidligere bussholdeplass. Sjøen gikk inn til Withs boder og «Biørnegården» (Solbekks gård).	Torvet har mistet sin opprinnelige funksjon som et sentralt trafikkknutepunkt med tog og buss. Byggene rundt torvet har varierende grad av autentisitet, men har stor arkitekturhistorisk verdi da det også er mange bygg fra flere perioder og med ulike funksjoner. Withs boder er en gjenoppbygging av en rekke med sjøboder, den viser hvor langt inn sjøen gikk. Jernbanestasjonen er nå det mest synlige dokumentasjonen på at det gikk jernbane til Kragerø. Vann/ lekeskulpturen har ingen kulturhistorisk verdi. Plassen ser ut til å ha liten bruksverdi.	Torvet har stort utviklingspotensiale som et byrom med en spennende historie og nærhet til sjøen. Solbekks gård med intakt pakkhus/ bod har potensiale til å tydeligere fremstå som et kjøpmannshus og som del av denne strukturen. Det er også et potensial i å utvikle rommet i sammenheng med jernbanestasjonen og de utfylte arealene på sjøsiden for å sette jernbanestasjonen inn i en bedre helhet og styrke synligheten av de utfylte havnearealene.	Stor sårbarhet for at endringer reduserer variasjonen og autentisiteten til byggene rundt plassen. Byrommet bør ikke bygges igjen men styrke jernbanestasjonen som et historisk viktig punktbygg.	Stor.

Nr.	Kulturarv /særtrekk	Verdi	Utviklingspotensial	Sårbarhet	Endringskapasitet
23.	**Løkker og hager** *Gateløpet forbi Biørnshus, nåværende rådhuset. Foto J Lyng-Olsen. Berg Museum.*		 *Tollbodhagen 1920-30 Foto:Riksantikvaren*		
	Kjøpmannshusene hadde sine hager og mellom husene på knattene var det grønt og frodig. Stakittgjerder definerte overgangene mellom det private og det offentlige. De grønne arealene er svært reduserte.	Det store innslaget av grønt i byen og selve byrommene har stor verdi. Det har både stor bruksverdi, opplevelsesverdi. Ved å tydeliggjøre strukturen øker kunnskapsverdi om den selvgrodde byen og hvordan den var og ble brukt.	Det er mange åpne arealer både offentlige og private som har et stor potensiale til å være grønne rom slik at dette tydelige særtrekket ivaretas og utvikles. De bør også strammes opp ved å tydeliggjøring skillet mellom offentlig / halvoffentlig og private områder. Det er viktig at disse utvikles i tråd med strukturene for å styrke disse.	De gjenværende grønne arealene er under press. Bilens plass utvides og små hageflekker og stakitter blir fort borte og erstattet med parkeringsplasser. Dette medfører at det grønne preget reduseres og de utflytende harde arealene øker. Det er også viktig at disse plassene opprettholdes og ikke bygges igjen.	De gjenværende gamle hagene har liten endringskapasitet og bør bevares som grønne rom. De har endringskapasitet til å videreutvikles og styrkes i tråd med potensialet.

TRINN 4 – HANDLINGSROM

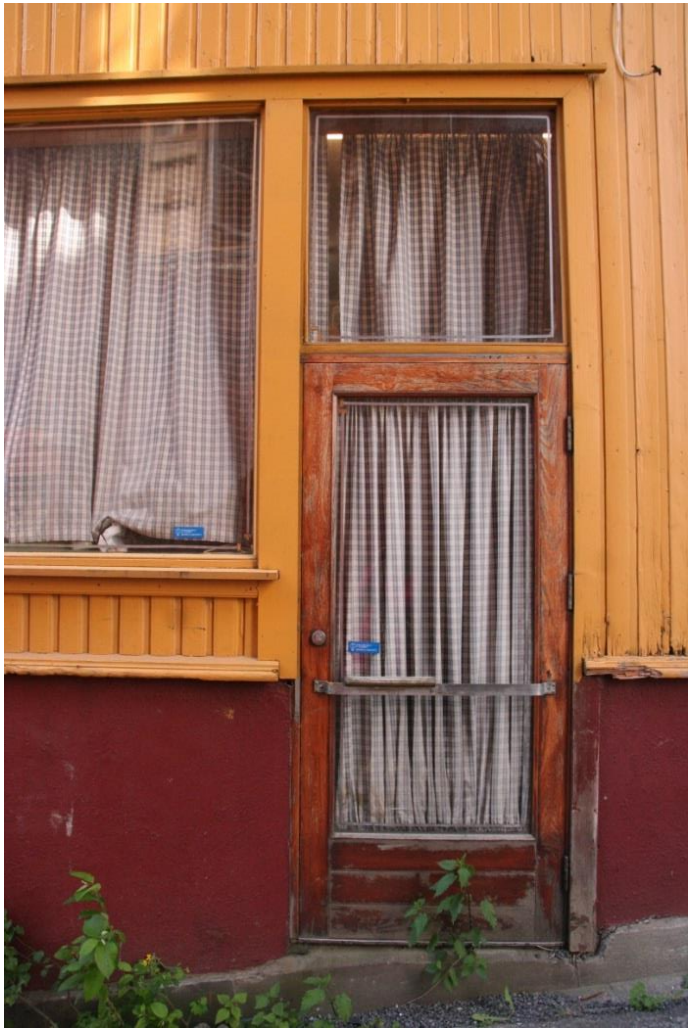


Foto: Trafo arkitektur

AKTIVERING – Kulturhistorisk handlingsrom og rammer

I det fjerde trinnet oppsummeres analysens prosess i et handlingsrom. Det kulturhistoriske handlingsrommet viser mulighetene og rammene for forvaltning, bruk og utvikling av analyseområdenes kulturhistoriske ressurser og verdier. Målet er å definere rammene for aktivering av de kulturhistoriske ressursene som gjennom analysens tre først trinn er pekt ut som karakteristiske, betydningsfulle, verdifulle og mer eller mindre utviklingsrettede. Dette gjelder både på et mer overordnet nivå og gjennom mer detaljerte betraktninger.

Hovedspørsmålet er:
Hvordan kan stedets prioriterte historiske kvaliteter og ressurser forvaltes og utvikles?

«Kragerø er en rar liten by, selvgrodd og underlig.
Her finner man trelasthandlerens og kjøbmannens patrisierhus side om side med lune sjømansstuer.
Høye brudte tak skyter rygg mellom knausene, for å gi ly.
De avsluttede bygningskroppene er på en forunderlig måte integrert i en overordnet helhet. Et organisk samfunn sammentrengt mellom hav og fjell.»
«Apropos farver, så bidrar jo den gjennomgående hvite 'sørlandsfarven' til ytterlige å understreke helhet og å binde sammen.
Imidlertid, hva mange ikke er klar over, var sørlandsbyene de reneste 'fruktfat' på 16-1700 tallet. Farver som gikk igjen var oker, perlegrå, rosa, dyp blå og olivengrønn. Den relativt dyre hvitmalingen begynte man først å benytte fra 1800-tallet. For øvrig er Kragerø den av sørlandsbyene som i størst grad har beholdt, og gått tilbake til de opprinnelige farvene.
Man aner en frukt her og der – charmante!»

Fra oppgaver ved arkitekthøyskolen i Oslo, vårsemesteret 1971

FORVALTNINGSSTRATEGIER, PRINSIPPER VIRKEMIDLER OG ANBEFALINGER

Kommunedelplan for kulturminner

En kulturminneplan skal sette kulturminner og kulturmiljø på den politiske dagsorden og være et verktøy for forvaltningen. Kulturminneplanen vil derfor inngå som et viktig virkemiddel for en helhetlig og gradert forvaltning av kulturarven og DIVE analysen er grunnlag for denne.

NB! Registret

I NB! Registret har Riksantikvaren definert 75 byer og tettsteder som er av nasjonal interesse. Kragerø er en av 8 utvalgte steder i Telemark fylke. Kragerø er definert å være en av de historiske Sørlandsbyene med nasjonal interesse. Kragerø beskrives som et typisk eksempel på en selvgrodd by der terrenget har vært sterkt formende. Andølingen/ Jøransberg nevnes spesielt som et sjarmerende og bevaringsverdig bygningsmiljø i vanskelig terreng.

Riksantikvarens bystrategi 2017-2020

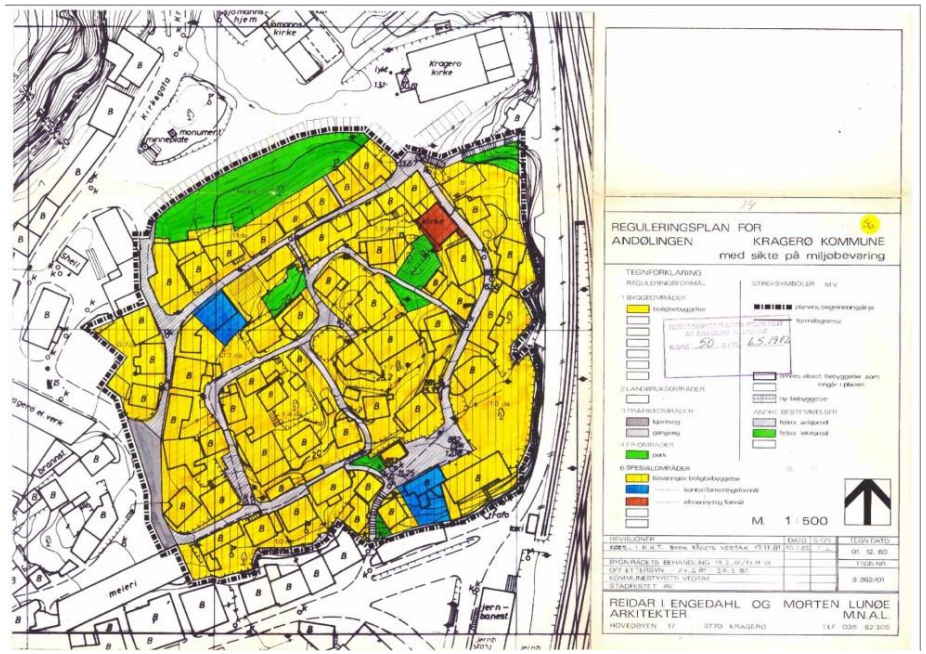
Dokumentet fra mars 2017 redegjør for Riksantikvarens strategi for forvaltningens arbeid med kulturarv i byer. Strategien omfatter den historiske byen med bevarte bygninger, gater, plasser og grøntanlegg.

Strategien vektlegger områder av nasjonal interesse, herunder byer og tettsteder som er i NB!-registret. Bystrategien er dermed et viktig dokument for Kragerø der de anbefalinger som gis er et signal til kommunal- og regional kulturminneforvaltning om tålegrensen for tiltak i de viktigste historiske bymiljøene.

Gjeldende planer, bestemmelser og retningslinjer

Det finnes allerede flere verne- og forvaltningsplaner for å ivareta kulturarven i Kragerø. Den nyeste er sentrumsplanen fra 2016. Her er det i deler av sentrum og på deler av Øya avsatt områder til hensynssone H570, Bevaring av kulturmiljø. Det er for disse områdene definert en rekke bestemmelser. I bestemmelsene henvises også til «Estetiske retningslinjer og handlingsplan» som også inneholder «gode råd» for utbedringer.

For Jøransberg / Andølingen ble det allerede i 1982 vedtatt en reguleringsplan som har gjort at området i dag fremstår slik det gjør. For Barthebrygga ble det vedtatt en reguleringsplan i 1986. Disse verneplanene har helt tydelig gitt resultater.



Reguleringsplan for Andølingen fra 1982.

«En langsiktig og bærekraftig forvaltning av de historiske bymiljøene forutsetter at de gamle bygningene brukes og pleies, og at de historiske bygningsmiljøene fortsatt oppleves som attraktive bomiljøer med tilstrekkelig service- og forretningsfunksjoner.»

Jørn Holme. Riksantikvarens bystratergi 2017-2020.

Området definert i NB! Registret til riksantikvaren med markeringer for freda bygninger *Kart hentet fra geonorge.*

Eksisterende bevaringsområder og foreslått nye bevaringsområder

Foto 1959. Berg Museum.

Foto en gang mellom 1920 og 1950. Berg Museum.

Vurdering og anbefalinger for hensynssoner

Sentrum, Jøransberg og Andølingen
Hele området for DIVE analysen i sentrum er omfattet av hensynssone H570 Bevaring - kulturmiljø.

Barthebrygga er ikke med i det definerte analyseområdet da det allerede er svært godt dokumentert og analysert, samt at en egen verneplan gjelder for Barthebrygga. Verneplanen vurderes som vellykket, men omfatter kun hovedhusene på innsiden av veien. Det anbefales at området utvides til å inkludere et område 5 m ut i sjø. Dette skal sørge for at strukturen og bygningsmiljøet med kjøpmannshusene som helhet blir ivaretatt.

Øya
På Øya er det i Sentrumsplanen fra 2016 definert tre forskjellige områder som inngår i hensynssone H570. Vi anbefaler at hele Øya blir definert som hensynssone. Dette fordi:

- Øya og sentrum må ses under ett. De er to sider av samme sak og henvendte seg fra begge sider ut i bysundet der handelen foregikk.
- På Øya er hele bebyggelsen strukturert etter landskapet og langs sjøen. Dette gjelder bygg fra ulike perioder, også de som er bygget i nyere tid. Det er derfor viktig at hensyn til natur og tilpasning til terreng ikke begrenses til enkelte områder.
- Nåværende hensynssoner omfatter ikke alle områder som vi mener trenger et spesielt vern. Det gjelder enkeltbygg og helhetlige strukturer som ikke er omfattet i sin helhet.
- På Øya finner vi mange eksempler på boligbebyggelse som vokste frem i etterkrigstidens oppgangstider med småindustri. Disse og stadig nye lag av historien er viktige del av kulturminnet Kragerø.

Tallakshavn

Tallakshavn er i dag ikke omfattet av noen form for vern. Basert på vurderingene i analysen vil vi anbefale et område som blir definert som hensynssone. Dette fordi:

- Tallakshavn er med sin beliggenhet og historie en viktig del av Kragerøs utvikling og historie. På de aller tidligste kartene er Tallakshavn avmerket. Det var en opplagt havn mellom utløpet av Kammerfosselva og Kragerø/ Øya.
- Forholdet mellom terrenget, bebyggelsen og havneområdet er fremdeles svært tydelig og lesbart.
- Det siste verftet som bygget seilskip, Biørns verft lå i Tallakshavn og et av byggene til verftet står enda. Det er dette bygget som er planlagt brukt i forbindelse med et kystkultursenter.
- Det har vært flere bygg langs sjøen. En gjenetablering av denne strukturen vil kunne styrke den historiske lesbarheten og tydeliggjøre forholdet mellom områdene og bebyggelsen langs sjøen og med bebyggelsen på knausene.

Videre registreringer

For alle områdene i analysen anbefaler vi at det må gjøres videre registreringer og dokumentasjon av den enkelte struktur med enkeltbygg og utomhusanlegg. Dette er viktig for å kunne avklare hva som skal tas vare på og hva som kan gjøres av endringer. Hensikten er å klarlegge bevaringsverdi for enkeltbygg og styrke historisk lesbarhet. Dette er spesielt viktig for Øya og Tallakshavn som av områdene i analysen er minst undersøkt og dokumentert fra før. Men det er også veldig viktig for kjøpmannsstrukturen i sentrum, fordi denne strukturen er hoved-grunnlaget for trelasthandelen og fordi utbyggingspresset her størst. Kjøpmannsstrukturen ligger også i kjerneområdet av turistdestinasjonen Kragerø.

Tallakshavn 1930. Foto Halvard Storm. Berg Museum.

Kunnskap på et mer detaljert nivå vil danne grunnlag for en best mulig forvaltning av kulturmiljøet som helhet og gjøre det mulig å definere verdiene ned på bygningsnivå og dermed også hvilke virkemidler og bevaringsstrategier som er aktuelle.

Formingsveileder

Det anbefales at det som en del av arbeidet med kulturminneplanen også utarbeides en formingsveileder/ byggeskikkveileder.
Den kan bygge videre på Sentrumsplanen fra 2016. Denne bør legge vekt på å være et konkret og praktisk rettet dokument.
Det er viktig at veilederen også omfatter strukturene i bebyggelsen og ikke bare detaljer og bygningsdeler. Fargesetting bør inngå som et tema i formingsveilederen.

AKTIVERING AV SÆRTREKKENE

I trinn 2 oppsummerte vi viktige særtrekk for analyseområdet i Kragerø. Det kommer også frem hvilke av disse som vi mener vil få stor betydning i fremtiden og hvilke som ikke får så stor betydning. Retningslinjene som er utarbeidet under har alle til hensikt å styrke særtrekkene og særlig de som vil få stor betydning i fremtiden. Retningslinjene bygger videre på Sentrumsplanens bestemmelser.

Mangfoldet i det knudrete landskapet

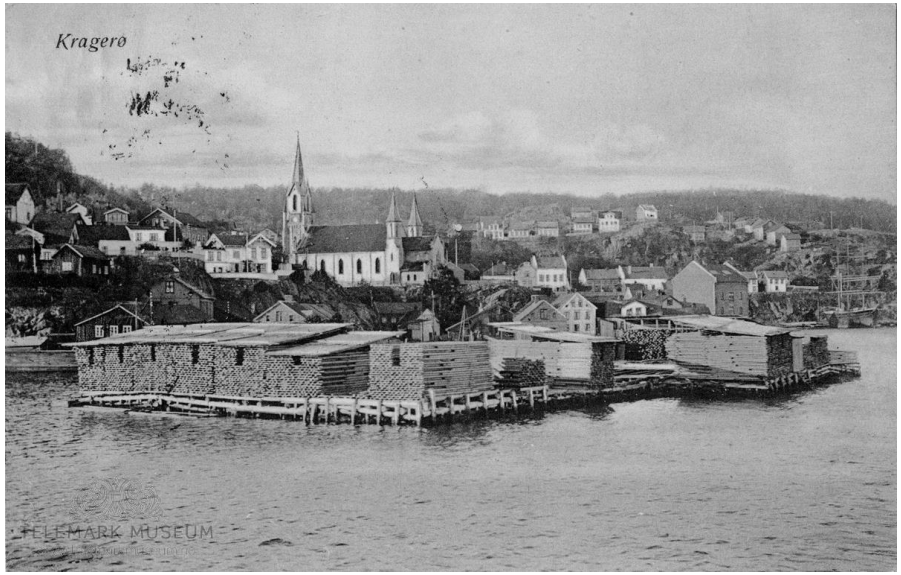
Et overordnet særtrekk ved Kragerø ser vi i bebyggelsens helhetsbilde som viser en stor variasjon og sammensetningen av flere strukturer, med bygg fra mange stilperioder side om side. Kragerø har hatt flere vekstperioder og byen har bevart lag fra flere ulike perioder. Sammen med det selvgrodde preget og landskapet som en tydelig ramme skiller dermed Kragerø seg fra mange andre byer. Det er svært viktig at en forståelse for dette mangfoldet legges til grunn for forvaltningen av kulturminnet Kragerø, slik at Kragerøs egenart bevares og styrkes. Kragerø skal være Kragerø, ikke Risør eller Lillesand.

Mangfoldet må styrkes, det betyr at bygg i forskjellige stilarter og fra forskjellige perioder har sin plass i Kragerø og må respekteres. Prinsippet om historisk lesbarhet må legges til grunn for forvaltningen. En by som har og er historisk lesbar gjør at vi lettere kan forstå byen og finner den interessant. Den formidler arkitekturhistorie, den formidler kunnskap om håndverk og materialbruk og om hvordan samfunnet generelt har vært og endret seg.

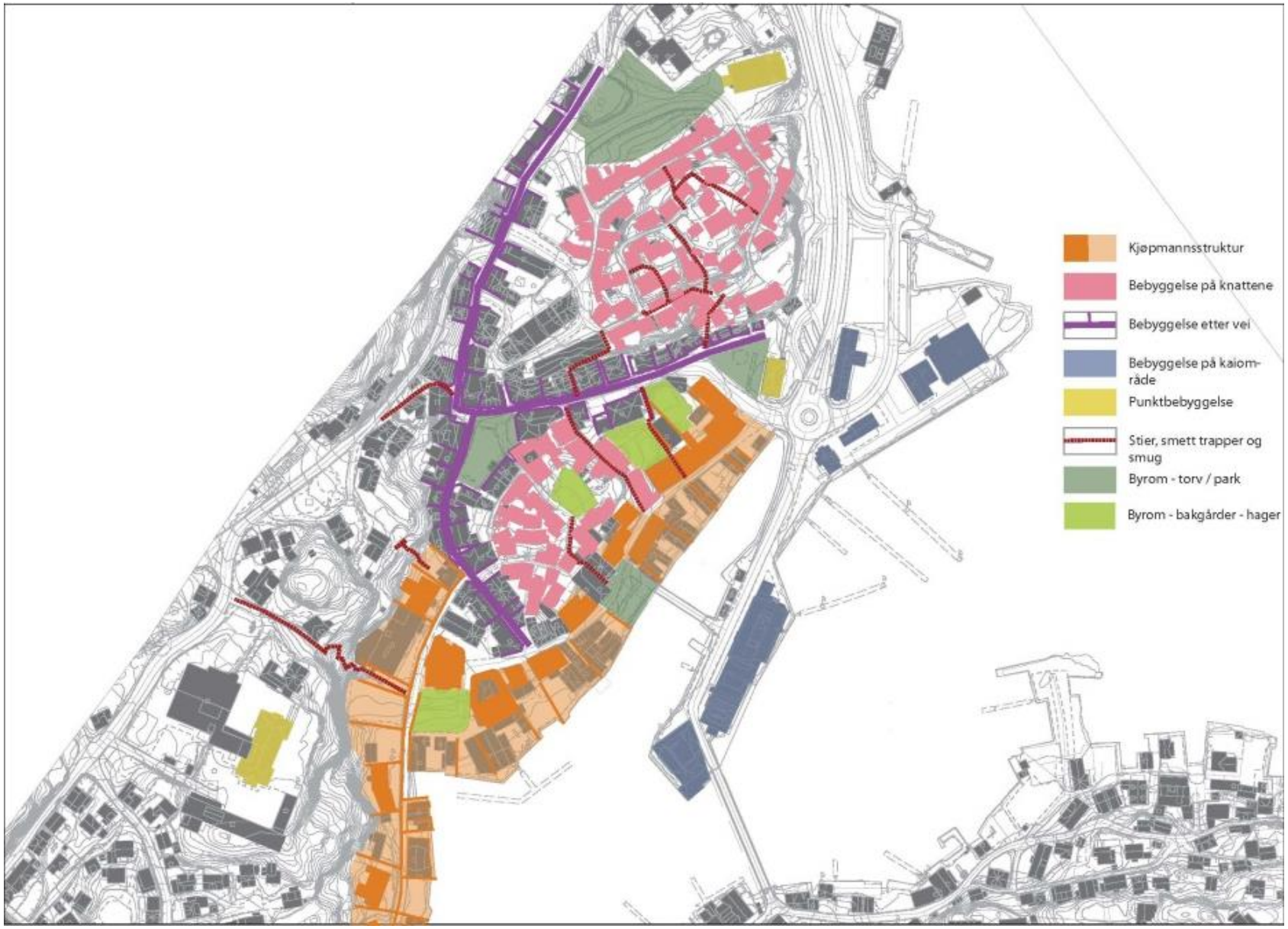
Fram til 1970 tallet var skipsfart og tømmertransport en del av det som preget bybildet i møtet med Kragerø. Dette har endret seg. Tømmeret og plankene som var selve grunnlaget for Kragerøs tilblivelse er borte fra bybildet. Kragerø har gått fra å være en by preget av tømmer, skip, verft, småindustri, jernbane etc. til en by som mange nok vil oppleve som en pen og pyntelig sommeridyll.

Mange som besøker Kragerø om sommeren opplever nok Blindtarmen og utelivet der som det mest karakteristiske ved Kragerø. Det er vanskelig å se for seg seilskutene som lå på rad og rekke helt inntil brygga utenfor Tollboden. De enorme plankestablene som fylte opplagsplasser, brygger og havner hører fortiden til. At Blindtarmen ble til som et resultat av jernbanen som åpnet i 1927 vil nok også overraske mange.
Kragerø får ikke tilbake hverken seilskip eller plankestabler, men å være bevisst sporene etter denne aktiviteten er svært viktig når nye valg skal tas.

Kragerøs identitet er nært knyttet til landskapet med sjøveien og alle aktiviteter som har blitt til ut fra det. Det grove og røffe næringsgrunnlaget som stod sentralt er på god vei til å bli erstattet av noe annet.



Kragerø sett fra sjøen 1915. Foto Berg Museum.



Hoved-
strukturer i
Sentrum

Hoved-strukturer på Øya

Hovedstruktur er i Tallakshavn

«Kragerøes Situation er ikke med de smukkeste.
Thi Foruden at den er anlagt ved Foden af et Bierg,
og ingen Tilkomst om Sommeren ad Landeveien,
saa findes og midt i Byen paa forskjellige Steder Bierge,
der vel ere bebyggede, men forhindre,
at ei flere end tre ordentlige Gade ere her anlagte»

F.V. Thue 1789

Landskapstrekkene

De karakteristiske landskapstrekkene er viktige for å bevare Kragerøs særpreg. Landskapet og sammenhengen mellom bygninger og landskap er svært viktige for opplevelsen av byen og for å forstå de historiske sammenhengene.
Øya sin silhuett er dokumentert langt tilbake i tid. Fjellet har avgrenset og definert hva som er Kragerø sentrum siden byen ble til.
I Tallakshavn finner vi boligbebyggelsen på knausene som omkranser næringsområdet ved havna.

- Bevare prinsipp om ulik struktur og forhold mellom bebyggelsen på knauser og bebyggelse på flater og ved sjøen.
- Veier, bebyggelse og anlegg må legges skånsomt inn i terrenget og følge dette.
- Ingen store terrenginngrep er tillatt.
- Nye bygg bygges som prinsippet opp på terrenget slik at sprengning unngås.
- Svaberg og fjell i dagen skal bevares. Dette finner vi særlig inne ii bebyggelsesstrukturene, der det enda er mye fjell og knauser bevart.

Grøntstruktur

Grøntstrukturen har vært en viktig del av bebyggelsen, men er blitt redusert ettersom det ikke lenger er slik at husdyr og dyrking av grønnsaker er en naturlig del av tilværelsen. Det er likevel viktig å styrke hager og bakgårdsrom med grøntanlegg i de ulike strukturene som del av stedets opplevelse og innhold. Dette innebærer at:

- Gamle bakgårder og hager utnyttes til grøntområder innenfor alle strukturer.
- De tre bakgårdsområdene i sentrum; Tollbodhage, «den private» samt Badehustomta gjenetableres som grønne hager, gjerne offentlig tilgjengelige.

- Hagen foran Rådhuset må styrkes som grøntområde.
- Hager med beplantning, anlegg og stakitter bevares og strammes opp.
- Det må tydeliggjøres hvordan grønnstruktur på bryggeområder skal utvikles i forhold til andre grøntområder.

Farger og materialer

Kragerø er ikke en typisk hvit sørlandsby og har, som så godt beskrevet i Helge Knutsen Strømme sin bok, vært en mer fargerik by enn det vi opplever i dag. Det er fremdeles mange hus i Kragerø med farger, men det er en tydelig tendens at både nye og gamle bygg males hvite. Dermed er et viktig trekk i Kragerø i ferd med å forsvinne.

Det fargerike Kragerø må styrkes som et særtrekk, derfor er det et viktig tema som må fokusere på i arbeidet med Kragerø som et kulturminne. Det bør arbeides konkret med fargeanalyser av bebyggelsen og en bevisstgjøring av at fargesetting av bygg også er viktig for byens identitet. Dette handler også om lesbarhet av stilarter og at kunnskapen om historisk fargesetting formidles.

Valg av materialer generelt må også vektlegges og kanskje spesielt er det viktig å fokuserer på variasjonen i takmaterialer som også er ferd med å bli svært redusert.

Gulvet mellom byggene

Som en del av alle strukturene har det vært en større grad av tydelige overganger mellom privat og offentlig, mellom vei/ gate og hage osv. Disse skillene er i ferd med å viskes ut mange steder og det oppstår asfalterte uflytende arealer der overgangene viskes ut.

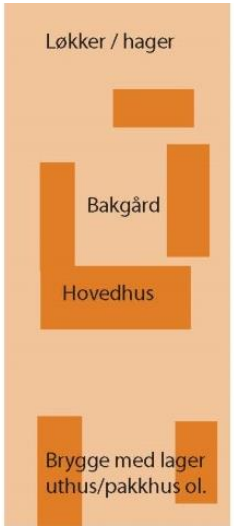
Det må også vurderes hvordan den opprinnelige og naturlige sjølinjen kan gjøres mer historisk lesbar.

Det var en gang en fargerik by…

Det som først og fremst ville ha overrasket deg, var nok fargen på husene. De var som en fargeglad palett! Blant de velstående borgerne var det den gang på mote med ganske kraftige farger på husene. Og fargene varierte fra hus til hus etter eierens smak og behag: engels rødt, berlinerblått, okergult, olivengrønt eller hvitt. Den vanligste fargen var rød, mens fasadene hadde en annen og dyrere farge. Hvite hus var det svært få av, både fordi blyhvitt var et kostbart fargepigment og fordi det holdt seg dårlig og ofte måtte fornyes. Fargene på takene varierte også – de kunne være røde, sorte og blå. 1700- talls husene i Kragerø kunne derfor være riktig så fargerike, f.eks. kunne de være røde med sort tak eller grønne med rødt tak, hvite med sort tak eller grønne med blått tak! «Den hvite sørlandsbyen», som også er blitt brukt om Kragerø, er av en ny dato. Det store antallet hvite hus i kystbyene kom først på 1800- og 1900-tallet, da først sinkhvitt og senere titanhvitt kom i bruk.

Fra Kragerøhus gjennom 350 år av Helge Knutsen Strømme

Maleri Gamle Kirkebukt før brannen i 1886. Malt av Juliane Nilsen (Høegh)». Berg Museum.



Postkort av Biørnegården, nå Kragerø Rådhus og xx nå Viktoria hotell, 1906-1909. Berg Museum.

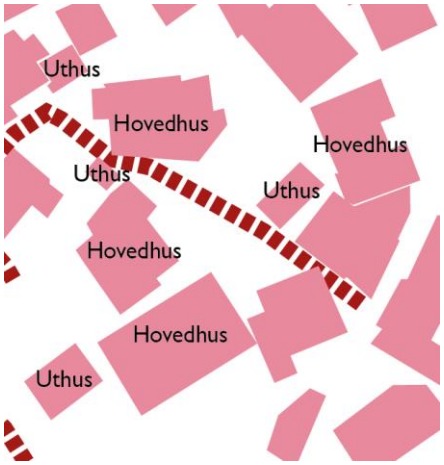
Bebyggelsesstrukturene

Analysen definerer noen hovedstrukturer i bebyggelsen.

Kjøpmannshusene

Strukturen ved kjøpmannshusene er en sammensatt struktur der strukturen må søkes tilbakeført og rendyrket. Det innebærer at:

- Alle autentiske materialer og bygningstyper som inngår i strukturen skal bevares.
- Bebyggelsen må tydelig uttrykkes som hovedbygg eller uthus/ pakkhus/ boder i henhold til strukturen.
- Dette er verdifulle bygninger, byggene som har historiske fasader og konstruksjon med originale elementer skal bevares. Endrede fasader bør søkes tilbakeført for å inngå i et helhetlig bygnings- og gatemiljø.
- De enkelte byggenes egenart og stil skal søkes fremhevet, inkludert opprinnelig fargesetting.
- Ny bebyggelse kan videreføre strukturens prinsipper på flere måter. Det kan være en direkte videreføring av den eldre bebyggelsen eller ha et mer nåtidig uttrykk. Bebyggelsen må uansett underordne seg strukturen, ha et bevisst uttrykk i forhold til sine omgivelser og utføres med høy arkitektonisk og håndverksmessig kvalitet.
- Utvendige anlegg som bakgårder, gjerder, trapper belegg etc. er også viktige karaktertrekk som må bevares innenfor strukturen.
- Alle stikkveier og smug skal opprettholdes.
- Åpne plasser langs sjøen som inngår i den opprinnelige strukturen skal bevares som åpne plasser. Bruk og funksjoner må ses i sammenheng i hele strukturen og plassene kan utvikles til ny bruk.
- Plassene langs sjøen skal ikke opparbeides som grønne parker men utvikles på en måte som i større grad ivaretar strukturens karakter som brygge og havneområde



Bebyggelsen på knattene

Strukturen med mindre bebyggelse på knattene må beholde sine særtrekk.

Dette innebærer at:

- Alle autentiske materialer og bygningsdeler innenfor strukturen skal bevares.
- Bilen og dens krav til veimateriale og utforming er en utfordring i disse områdene. Dette gjelder særlig for området Jøransberg / Andølingen, der det må tilrettelegges for parkering og biler utenfor området, fordi området er svært tett og ikke har kapasitet til å håndtere parkeringsplasser for boligene uten at det går på bekostning av kulturmiljøet. Men generelt må bilens behov ikke få gå på bekostning av kulturmiljøet ved at hager og grøntområder blir asfaltert og endret til parkering og at knatter og knauser sprenges bort.
- Ved ny bebyggelsen må den underordne seg strukturen, ha et bevisst uttrykk i forhold til sine omgivelser og utføres med høy arkitektonisk og håndverksmessig kvalitet.
- Bakgårdsbebyggelsen med små boder og uthus må bevares slik at variasjonen og mangfoldet av bygningstyper ikke reduseres.
- Utvendige anlegg som bakgårder, gjerder, trapper belegg etc. er også viktige karaktertrekk som må bevares innenfor strukturen.
- De nyanserte grensene mellom offentlig, halvoffentlig, halvprivat og privat må opprettholdes.
- Asfaltering som medfører utflytende uteområder må unngås.
- Stier, smau, trappeforbindelser og smett må bevares og opprettholdes som offentlige.

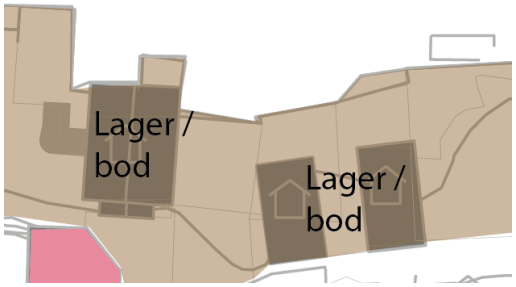
Kirkegata på begynnelsen av 1900 tallet. Foto j. H. Küenholdt. Berg Museum.

Strukturen med bebyggelse langs gater og veier

Strukturen med bebyggelse langs gater og veier må beholde sine særtrekk.

Dette innebærer at:

- Alle autentiske materialer og bygningstyper som inngår i strukturen skal bevares.
- Gater og veier må ikke utvides og rettes opp.
- Ny bebyggelse må underordne seg strukturen og følge eksisterende byggelinje og høyder mot gate/ vei.
- Grensene mellom offentlig og privat må opprettholdes.
- Stier, smau, trappeforbindelser og smett må bevares.
- Definere forholdet mellom privat og offentlig i gategulvet.
- Bebyggelsen tåler mange stilarter så lenge det er høy kvalitet på arkitektur og utførelse.



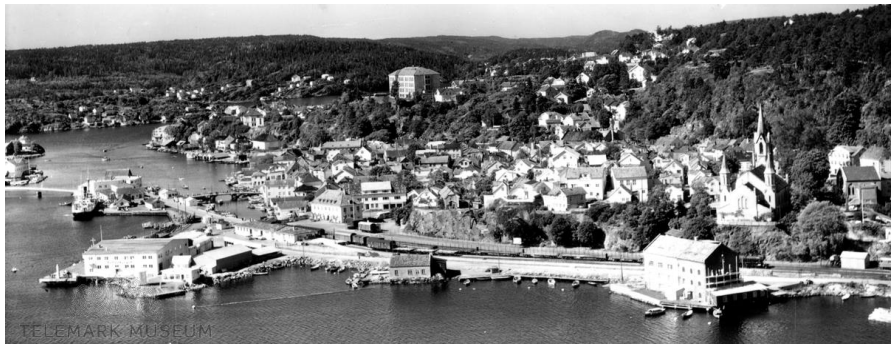
Tallakshavn. Berg- Kragerø Museum.

Strukturen med næringsbygg langs sjøen – nærings- / lagerområder

Denne strukturen finner vi innenfor alle de tre områdene, men i sentrum inngår den som en del av kjøpmannsstrukturen. På Øya og i Tallakshavn oppleves den selvstendig. Strukturen med næringsbygg langs sjøen må beholde sine særtrekk.

Dette innebærer at:

- Alle autentiske materialer og bygningstyper som inngår i strukturen skal bevares.
- På Øya og i Tallakshavn bør det lages egne overordnete helhetlige planer for disse nærings- og lagerområdene (inkl. hageareal i Tallakshavn). Planene bør se områdene i sammenheng og vise hvordan strukturen kan styrkes.
- Ved ny bebyggelse må den underordne seg strukturen, ha et bevisst uttrykk i forhold til sine omgivelser og utføres med høy arkitektonisk og håndverksmessig kvalitet. Bebyggelsen legges på tvers med gavlen ut mot sjøen.
- Grensene mellom offentlig og privat må opprettholdes.
- Stier, smau, trappeforbindelser og smett må bevares.
- Det er viktig at området får et helhetlig preg som bygger på karaktertrekk av tømmerlagringsområde, uthus og næringsbebyggelse med verft, lager, trelast- og sjørettet virksomhet.
- Plassene langs sjøen skal ikke opparbeides som grønne parker, men utvikles på en måte som i større grad ivaretar strukturens karakter som brygge og havneområde. I Tallakshavns vestre del, lå Norderaks lystgård, vi ser derfor at dette området har en historisk forankring, der en i større grad kan tillate et grønt hageanlegg ut mot sjøen.
- Bebyggelse i gamle brygger og pakkhusområder skal uttrykkes som uthuspreg.



Havnefronten fra flyfoto i 1959

Fiskemottak på Bosebodskjæret

Havnebebyggelsen på kaia

Strukturen med næringsbygg på kaia må beholde sine særtrekk.

Dette innebærer at:

- Alle autentiske materialer og bygningstyper som inngår i strukturen skal bevares.
- Det må ikke lages en vegg mot den gamle bebyggelsen med en helt ny havnefront.
- Evt. fortetting må være grundig vurdert i forhold til bakenforliggende bebyggelse.

Generelt om bebyggelsen:

- De siste 20-30 årene har en forkludret eldre bygningsstilarter ved å endre til et forskjønnet utseende. Alle stilarter må vurderes i et langt historisk tidsrom og respekteres for sin tid. Mangfold er rikdom så lenge de underordner seg struktur og landskap.

Veiområder

- Sørge for å bryte ned atkomstveien riksvei 38 som barriere ved å knytte sjøfronten til sentrumsområdet innenfor.
- Dette området må utformes som et velkomstområde til Kragerø sentrum.
- På denne bakgrunn bør en vurdere hvordan en skal lede bilene raskest mulig til parkeringsanlegg i fjell.

Utsnitt frå maleri av Rådstuen på Torvet. Telemark Museum.

Rivning av «Brubakkens hus» på Torvet i 2010. Bygget før 1850. Kulturminnevern i Telemark fylkeskommune gikk mot rivning. Kragerø bygningsråd godkjente rivning. Nytt bygg. Foto: KV.

Hus fra 18xx i Tallakshavn. Rivningstilltatelse gitt i 2016. Foto: Mass Kure. Berg Museum

VIRKER DET?

De ovenfor nevnte virkemidlene er uten tvil svært viktige for å lykkes med å ivareta kulturarven på en god måte. Det er til tross for gode bestemmelser og retningslinjer dessverre mange eksempler på at det i områder der de er gjeldene gjennomføres tiltak som ikke er i henhold til disse. Det skjer både der det er private og offentlige eiere/ tiltakshavere.

Det kan ha mange årsaker:

- Eier/ tiltakshaver kjenner ikke til eller ønsker ikke å følge bestemmelsene og retningslinjene.
- Utførende håndverkere kjenner ikke til eller ønsker ikke å følge bestemmelsene og retningslinjene.
- Eier/ tiltakshaver rådfører seg med prosjekterende/utførende/ som gir råd som ikke er i henhold til bestemmelsene og retningslinjene.
- Eier/ tiltakshaver vurderer at det er ekstra omkostninger ved å følge bestemmelsene som gjør det vanskelig å gjennomføre
- Vanskelig og komplisert for eier/ tiltakshaver å finne og søke om støtte til tiltak.
- Det blir ikke søkt om tiltaket og det fanges derfor ikke opp av bygningsmyndighetene.
- Eier/ tiltakshaver har et ønske om å gjøre arbeidet riktig men det er vanskelig å finne ut hva som er gjeldene bestemmelser.
- Det søkes om tiltak som ikke er i henhold til bestemmelsene som likevel blir godkjent av bygningsmyndighetene eller politikerne.
- Etc.

Det er derfor svært viktig at det som en del av strategiene for forvaltningen også fokuseres på tiltak som søker å gjøre noe med årsakene til at det mange ganger går galt. Det er svært skadelig for kulturminnevernets omdømme når skaden allerede er skjedd og det blir krav om å rette det opp. Det er også uopprettelig for kulturmiljøet når et bygg er tapt for alltid.

Foto: Trafo arkitektur as

Informasjon, kunnskap, kunnskapsformidling og samarbeid

Det er som eksemplene viser svært tydelig at det ikke er nok med lover og planer og offentlige pålegg. Så lenge vi har hatt et kulturminnevern har arbeidet vært preget av frivillige organisasjoner og enkeltmenneskers engasjement. Når bygninger er blitt reddet fra rivning er det mange ganger disse som gjennom et stort og langvarig engasjement som har klart å overbevise eier eller myndigheter om viktigheten av bevaring.
Dette er det også mange eksempler på i Kragerø og for å lykkes med kulturminnevernet er disse aktørene svært viktige.

I en strategi for en langsiktig forvaltning av kulturminne må det satses på mange tiltak:

- Samarbeid med frivillige organisasjoner og lag, som Velforeninger, Historielag, Fortidsminneforeningen mv.
- Samarbeid med de lokale håndverkerforeningene om kurs- og kompetanseheving.
- Samarbeide med den videregående skolen slik at nyutdannede håndverkere får kunnskap om kulturminnevern.
- Utadrettet virksomhet med direkte informasjon og rådgivning til huseiere.
- Rådgivning til utførende håndverkere.
- Støtteordninger, eksempelvis til ekstra kostnader til vinduer utført iht. gjeldende bestemmelser.
- Konkret hjelp til å søke om støtte til prosjekter.

For å lykkes med dette må kommunen:

- ha spesialkompetanse på kulturminnevern
- heve den generelle kompetansen på kulturminnevern internt i kommunen
- sørge for kunnskapsformidling og informasjon til politikere

Målet må være at alle aktører, både eiere, prosjekterende, utførende, politikere og myndigheter får en felles forståelse av hvorfor kulturminnevern i Kragerø er viktig og hvilke forvaltningsstrategier og prinsipper som må gjelde. Arbeidet med å oppnå dette må være langsiktig og preget av en bred forankring og åpent godt samarbeid.

KRAGERØ – PERLEN BLANT KYSTBYER ?

I sentrumsplanen 2016 - Vern & Utvikling er det definert et mål:

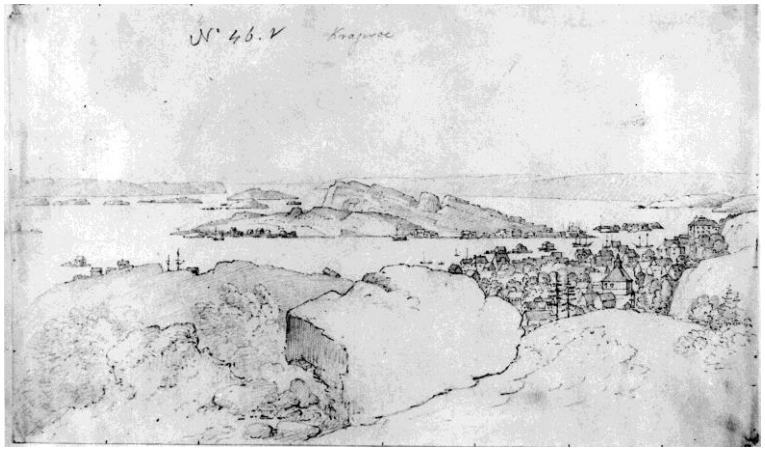
«En fremtidsrettet by, tuftet på byens historie og identitet: kystbyen Kragerø!»

Det er både i sentrumsplanen og i mange andre sammenhenger slått fast at det er grunn til å bevare det historiske Kragerø. Det er stor kunnskap og interesse for Kragerøs historie. Det er laget mange og viktige bokverk som gir viktig og spennende kunnskap om byen og dens historie. Kragerø sentrum er gjennom å være i NB registeret til Riksantikvaren definert som en by med et kulturmiljø som har nasjonal interesse.

Kragerø har et stort potensial til å utvikle seg videre som en viktig turistby nettopp på grunn av kvalitetene ved å være rettet mot sjøen. Kragerø har en flott skjærgård, oppleves som en sjarmerende småby med kronglete gater og hus som klamrer seg fast på knausene. Kombinasjonen av natur og by er en attraksjon som trekker stadig flere besøkende.

Merkevaren Kragerø og hvordan den videreutvikles henger sammen med hvordan kulturminnet Kragerø forvaltes. Ivaretagelse av kulturarven må ses på som en ressurs for byens utvikling og ikke som et klamt vern fra de antikvariske myndighetene. En kvalitetsbevisst og langsiktig forvaltning av kulturarven kan være det som sikrer at byen med rette kan kalles «perlen blant kystbyer» og kulturminnevernet kan dermed fungere som motor for byens videre utvikling.

Som DIVE analysen viser dreier forvaltningen av kulturarven seg om veldig mye mer en enkeltbygg som har oppnådd en viss alder og som dermed er verdt å ta vare på. Det dreier seg om en helhet og om en forståelse for hva kulturminnet Kragerø er og hvordan verdiene i kulturmiljøet kan forvaltes til beste for byen og dens innbyggere. Dette er et møysommelig og langsiktig arbeid som hvis det gjennomføres kan få stor betydning for Kragerø i fremtiden.



Skisse av John W. Edy over Kragerø ca. 1800

KILDER

KRAGERØ Sentrumsplan 2016, Vern & Utvikling
«Fortid former fremtid»
Kommunedelplan for Kragerø sentrum

KRAGERØHUS gjennom 350 år
Helge Knudsen Strømme for Kragerø og Skåtøy Historielag 2015

KYSTEN SKOGEN BYEN
Skåtøy – Sannidal – Kragerø
Kragerøs historie bind I, II og III
Utgitt i 2015 av Kragerø kommune med Kragerø og Skåtøy historielag og Sannidal historielag

Jøransberg Andølingen Skippergata – en bydel i Kragerø
Av Mads Olsen, utgitt i 2008 av Kragerø og Skåtøy historielag

Byvandring i Kragerø
Av Linn Clausen Endresen
Utgitt i 2005 av Fortidsminneforeningen i Telemark, Kragerø kommune Kulturminnegruppa Kragerø