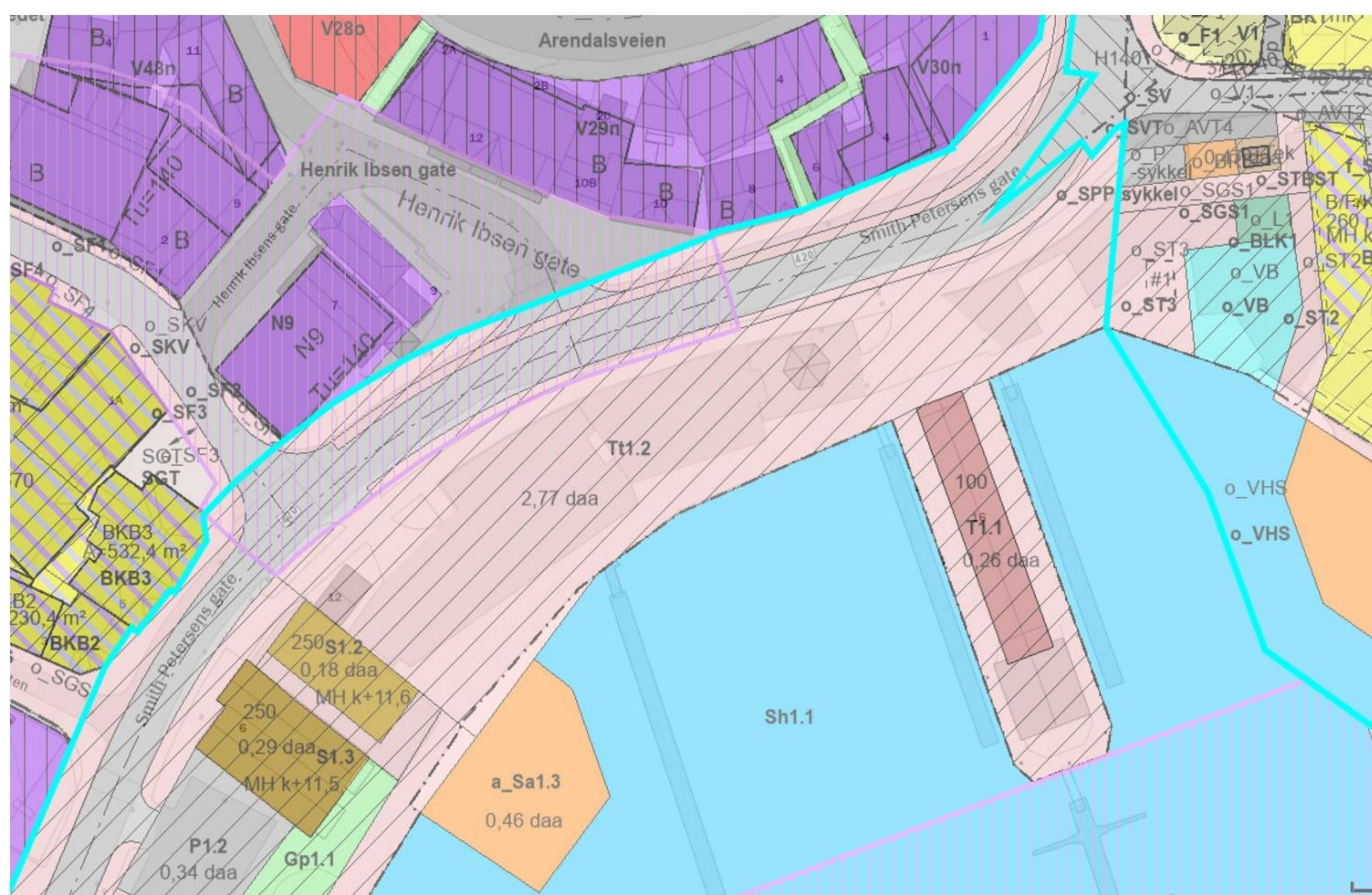




Smith Petersens Brygge Et mulighetsstudie -

- med elementer som er flotte hver for seg, men som sammen kan gi oss et enestående miljø.



darak design
mai 2023



En brygge til besvær bør føre til at
Smith Petersens brygge fornyes.

Grimstad sentrum (K31), Kultur- miljø av nasjonal interesse.

- Ved vedlikehold og utbedring bør kulturhistoriske og arkitektoniske verdier som knytter seg til de historiske byggenes detaljer bevares, derav material- og fargebruk, dør- og vindusutforming og øvrige bygningsdetaljer. Originale bygningsdeler bør bevares, dersom disse er tapt skal de rekonstrueres etter historiske forbilder.
- Stedegen byggeskikk og håndverkstradisjon bør opprettholdes og videreføres ved eventuelle nye tiltak, herunder endringer, til-, på- og nybygg. Ved eventuell oppføring av tilbygg bør tilpasses eksisterende bebyggelse og underordnes denne.
- Der det er gjennomført uheldige tiltak som har svekket kulturmiljøets egenart bør det gjennomføres byreparasjon i form av tilbakeføring og gjenoppbygging som viderefører den lokale byggeskikken.

Riksantikvaren

Vi har en unik mulighet.

Noen av utfordringene med restaureringen av Dampskipsbrygga kan gi muligheter for en etterlengtet oppgradering av hele Smith Petersens brygge.

Dette må sees på som et helhetlig forslag der dagens behov er foranket i historiske kvaliteter.

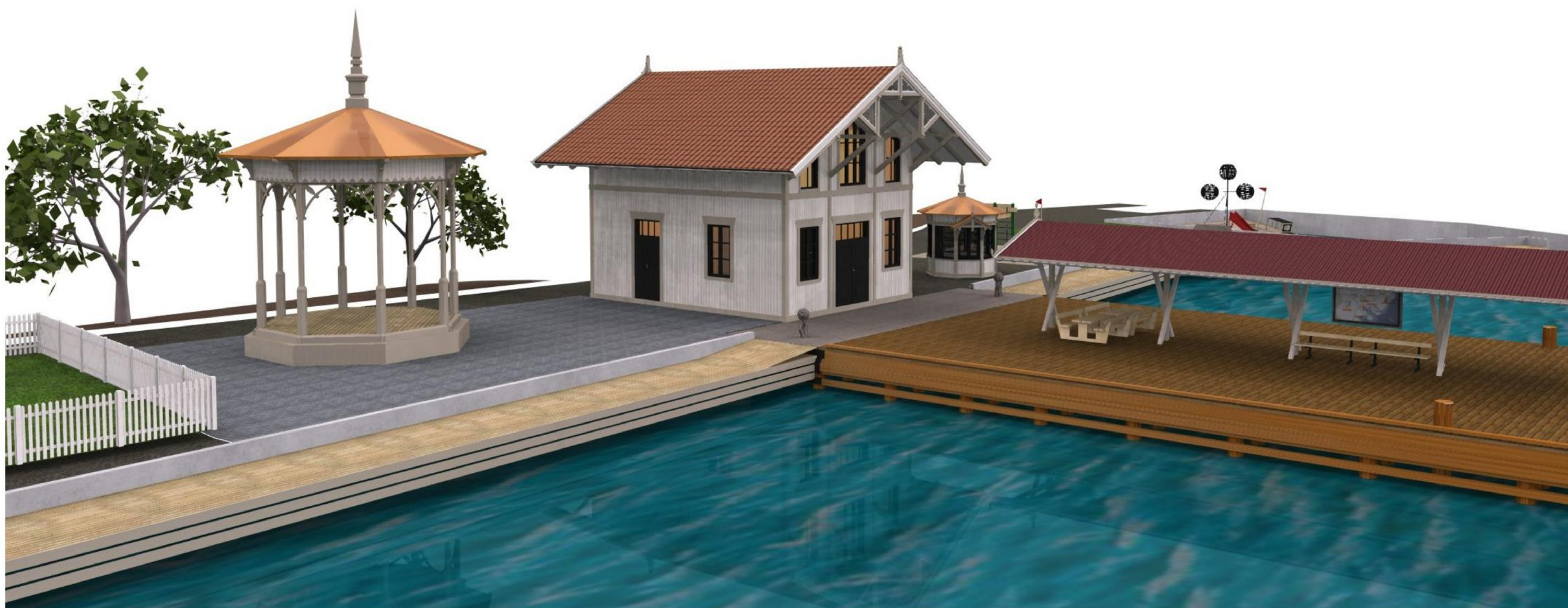
Det må sees på i sammenheng med utbedringen av Dampskipsbryggen.

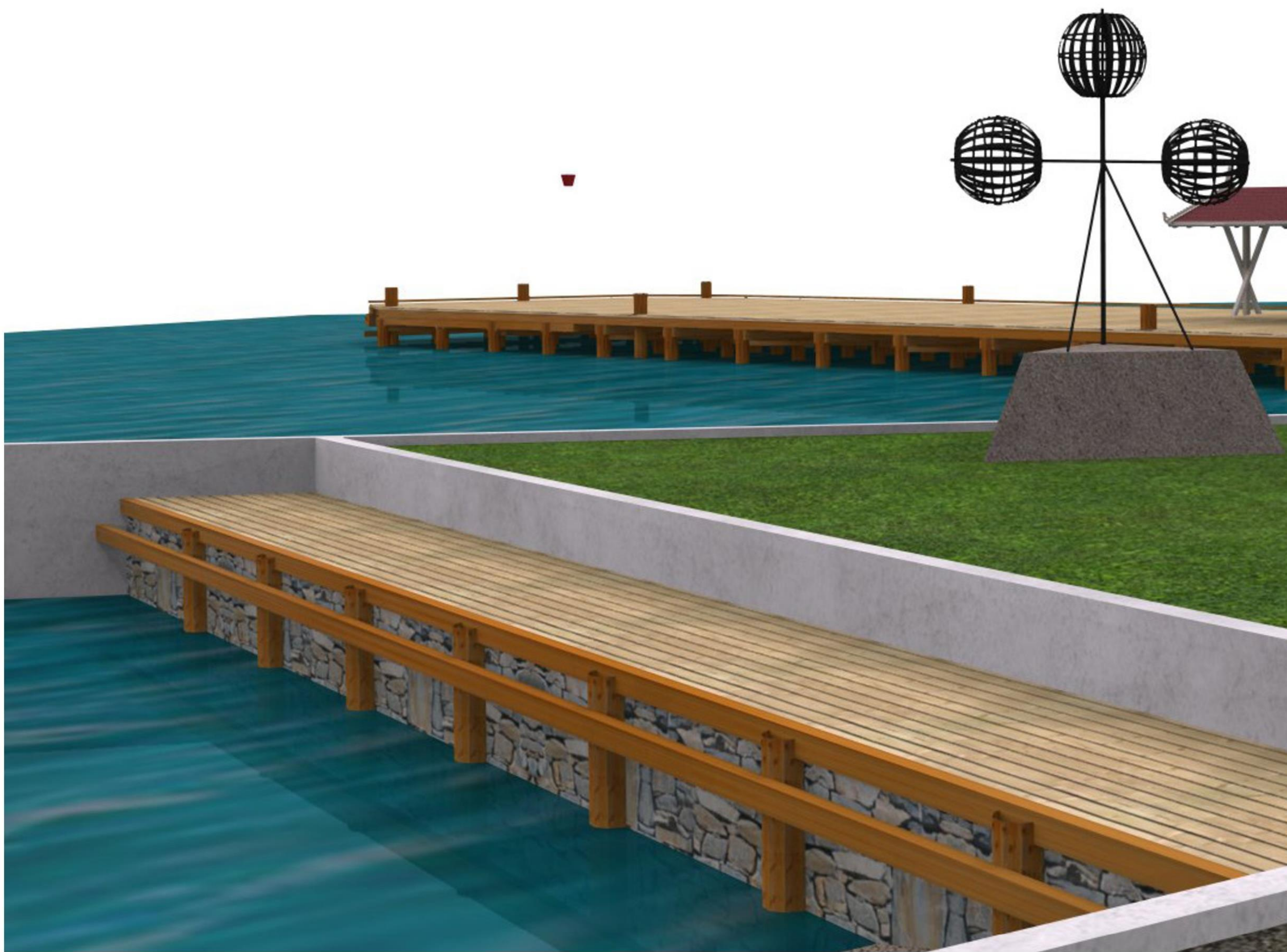
Dag Wirak

Området K31 dekker store deler av Grimstad sentrum. Dampskipsbrygga og Smith Petersens brygge ligger midt i.











flere bilder s. 28

- Helhetlig
- Brukertilpasset
- Historisk forankret
og tilpasset reelle behov
for Grimstads beboere og gjester
i dag.



Innledning:

Hele Smith Petersens brygge ligger i en hensynssone som er definert som et kulturmiljø. Gjeldende reguleringsplan, havneplanen, gir slike områder følgende beskrivelse:

”For områder omfattet av hensynssonen er formålet å bevare eksisterende bygninger, gatestruktur, murer, hager, vegetasjon og andre elementer med kulturhistorisk verdi.”

På Smith Petersens brygge er det meste, som var, blitt borte. Fra 1938, da Smith Petersens bolig ble revet og Shellstasjonen ble bygget har stadig økende trafikk, sørlandske hovedvei gjennom sentrum og krav til parkeringsplasser ført til at 12-14 bygninger, små og store, er revet. Dampskipsbrygga som byens mest sentrale knutepunkt fikk selve nådestøtet da den aller siste frakteskute losset gods på brygga i mai 1971. Bryggens 100 årige historie som knutepunkt var dermed over.

Senere har bryggen blitt omtalt i ny og ne. Ofte i forbindelse med utfordringene med bryggens tilstand. En pælebrygge trenger kontinuerlig vedlikehold. Det har den ikke fått.

I dag (2023) pågår det et omfattende restaureringsarbeid som viser seg å bli mer omfattende enn først antatt.

Jeg mener det er naturlig og i tråd med vedtatte planer å se på helheten ved Smith Petersens brygge før det gjøres vedtak for ferdigstillesen av Dampskipsbrygga.

Initiativ 2019-2020

I februar 2019 tok jeg et initiativ overfor styret i gårdeierforeningen. Jeg mente det var en god idé å forsøke å få gjenoppbygget pakkboden som stod på Smith Petersens brygge fra 1882 til 1956. Styret støttet dette og vi lanser-

te ideen i et stort oppslag i Grimstad adresse-tidende den 28.februar 2019. Dette fikk stor oppmerksomhet.

Grimstad Adresstidende.

TORSDAG 28. februar 2019

Ute 9 Nr 25 164. årgang

LOSSALG 25 KRONER

LOKALHISTORIE

Slik kan det bli på dampskipsbrygga

Gårdeierforeningen og Dag Wirak har tatt initiativ for å sette opp igjen det gamle pakkhuset som sto ved dampskipsbrygga frem til 1951,

Nyheter 6-7 >



Adressa journalist spurte daværende byutvikler i Grimstad kommune, Haakon Håversen, om hva han syntes.

Håversen støttet disse tankene og svarte:

”Dette er et område hvor vi kan utvikle byen i en historisk retning. Vi har litt tid, for vi har fortsatt fylkesvei 420 som går gjennom byen, men det kommer det til å bli endringer på når nye E18 kommer. Signalene er ganske tydelige på at omkjøringsfunksjon ikke kommer til å skje gjennom sentrum. Det vil åpne helt nye muligheter for å gjøre nye ting på Smith Petersens brygge. Mulighetsstudier kan vi begynne på nå, men vi bør ha et lang-siktig perspektiv.”

Styret i gårdeierforeningen hadde på dette tidspunktet to tanker i hodet, noe artikkelen fikk frem. Vi ønsket både å gi innspill til en utvikling på Smith Petersens brygge og å tilbakeføre et svært karakteristisk bygg for å hedre byggmesteren Johan Gottlieb Heinecke.

Like før dette ble offentliggjort var det kontakt mellom daværende kommunikasjonssjef for samfunn og miljø, Heidi Sten-Halvorsen, og kulturminneveravdelingen i fylket.

Jeg ble orientert om dette ganske tilfeldig gjennom samtaler om et annet prosjekt.

Rådgiver for bygningsvern, Anne Helle Skifjeld forteller at hun, sammen med kollega Eivind Dalsegg, nylig hadde vært i møte med Heidi Sten Halvorsen og Svein Flo i Grimstad kommune. Tema for møte var oppgraderingen/restaureringen av Dampskipsbrygga og området rundt.

I møtet ble det diskutert om det var ønskelig/mulig å gjenskape noe av miljøet, det vi si å gjenskape noen av elementene som har preget bryggeområdet tidligere.

Skifjeld var svært entusiastisk da jeg fortalte om mine tanker. Den 19. februar 2019 skriver hun til meg:

”Dette var bra!, Det er akkurat hva jeg snakket med Grimstad kommune om, sist jeg hadde møte med dem. Her nevnte jeg nettopp- hva med å gjenskape noe som har stått der tidligere- på det tidspunktet hadde jeg kun kjennskap til «ventehuset». Her viser du til flere bygg. Dette var moro. Det er viktig å få denne ideen inn tidlig i prosessen. Grimstad kommune er i gang med å tenke ut planer for området. Det er du kanskje klar over.”

Hun skriver videre samme dag.

”Jeg mener også at det er viktig å få politikerne med. Hva med å be om en presentasjon av din ide –før et kommunestyremøte.

Etter mitt syn er det kanskje en god ide og få en forståelse av hva man ønsker med stedet- slik at man kan se for seg ny bruk i de historiske husene. De selger pølser der i dag- så trio-kiosken –kunne man kanskje se for seg selge pølser der i dag også.”

På dette tidspunktet har byens sentrumforeninger og Grimstad kommune et felles møtepunkt kalt ”samarbeidsforum”. Jeg ønsket

at ideen om pakkehuset skulle løftes frem for denne gruppen og skrev følgende den 19.febr. 2019:

”Ser frem til møte.

Jeg ønsker et punkt om Smith Petersens brygge. Jeg er kjent med at det er igangsatt arbeid for å finne nye løsninger /tiltak for området etter de midlertidige løsningene (volleyballbane og paviljong). I samtale med fylke har jeg også fått vite at de (kulturminnevernseksjonen v/Dalsegg og Skifjeld) har vært i møte med Grimstad kommune for å gi innspill. Fylkets anbefaling om å gjenskape noe som har vært der før passer som hånd i hanske med initiativet som gårdeierforeningen har tatt. Gårdeierforeningen har konkrete innspill i form av å gjenreise bygg som har stått på plassen. Noe av dette er presentert på fb-siden «du vet du er fra Grimstad». Responsen på tanken om å gjenreise TRIO-kiosken og pakkeboden er enorm.”

Referat fra møte den 26.02 2019 forteller:

.. Smith Petersens brygge

Meldt inn av Gårdeierforeningen. Ønske om å gjenskape noe av det gamle på brygga, jfr bilde av Dampskipsbrygga, Pakkehuset og «Trio kiosk». Fokus rundt byggmester Heinecke.

Mulig å søke midler fra EU osv? En av de siste av sitt slag i Norge. Riksantikvaren? Sette ned en gruppe for å se på dette? Gårdeierforeningen jobber videre med dette, ser på muligheter og mulig finansiering. Dampskipsbrygga må gjøres noe med. 150 år i år. Teknisk tilstand er undersøkt (2005-06 ca). En del av pælene må skiftes ut. Utfordringer også for gjestehavna.

Kan da også se på bygninger på brygga, eventuelt reetablere gammelt? Adm har ikke ressurser til å gjennomføre før Torvet er ferdig, men har startet å undersøke hva som kan gjøres.

Ved henvendelse til Heidi Sten-Halvorsen får vi følgende svar den 21.august 2019:

”Det pågår ikke noe planarbeid på dette området fra vår side nå. Når vi setter i gang et planarbeid vil dette kunngjøres på vanlig måte og aktuelle samarbeidsparter bli involvert. Det vil åpenbart bli høy grad av involvering i et slikt arbeid.”

Gårdeierforeningen tar nå grep om prosessen. Vi har gjennom ”Grimstad Hele året” - prosjektet et godt samarbeid og god kontakt med kommunen. Prosjektet i Østerbukt blir definert som en oppgave for ”Grimstad hele året” - samarbeidet.

Håkon innkaller til første møte med følgende mail den 21.jan 2020.

Utvikling av sjønære arealer i Østerbukt er definert som en oppgave for oss i Grimstad Hele Året under delmål «Byutvikling og bybevaring». Vi skal lage forslag til framtidig utvikling av området i form av forprosjekt eller lignende.

Jeg foreslår en oppstart med følgende arbeidspunkter:

- Hva slags utvikling ønsker vi i Østerbukt?*
- Hvilke rammer finnes? (områderegulering mm)*
- Trafikksystem – fv 420*
- Medvirkning – offentlighet – planprosess*
- Finansiering av planlegging?*
- Finansiering av tiltak/bygging?*

Du og jeg er satt opp på dette. Hvem andre bør vi involvere nå i oppstarten? Kommune og eksterne. Flere fra GHÅ? Tenker et møte i neste uke, f.eks tirsdag eller onsdag.

Gruppen har sitt første møte 31.januar 2020. Her følger referat i sin helhet:

Notat fra arbeidsmøte 31. januar 2020 om Østerbukt.

Sted/tid: GHÅ lokaler 31/1-2020 kl. 1330-1500.

Deltagere: Dag Wirak (GEF), Sverre Engebretsen (GEF), Håkon Håversen (GK).

1. Bakgrunn: Ønske om å utvikle området mellom gjestehavna og Nottos (utenfor fv 420) til et mer attraktivt og levende byrom. I kommunedelplan sentrum er området avsatt som hensynssone bevaring. I områdeplan for de sjønære arealer er området avsatt av til reguleringsformål torg og det er også innenfor hensynssone H570, bevaring kulturmiljø. Det er plankrav til detaljregulering. Estetisk veileder gjelder som retningslinje for utforming av tiltak.

2. Dampskipsbrygga er over 150 år gammel, og en av de siste gjenværende av sitt slag i Norge. Brygga er sliten, og trenger vedlikehold ved at en del av pålene må skiftes ut. Dette MÅ gjøres før man evt. kan bygge noe på brygga. Ved utskifting av påler må bygget som står oppå tas av, og da er det mulig å tenke seg å gjenskape noe av det gamle.

En mulighet kan være å sette opp en kopi av det gamle pakkehuset innenfor brygga, og la det romme bl.a. servicefasiliteter for gjestehavna. Dette kan i sin tur åpne for å gi selve utstikkeren åpnere og mer publikumsrettete funksjoner samt f.eks. en god sommerrestaurant.

Hva foreligger av undersøkelser, vurderinger og planer? Ha med andre av samme slag?

3. Gjstehavna: Det er satt av midler i 2021 til planlegging av oppgradering av gjestehavna. I den sammenhengen vil det også bli sett på Smith-Petersens brygge som en del av planområdet.

Det anses IKKE som ønskelig å trekke gjestehavnfunksjoner inn i bukta, snarer tvert imot – i hvertfall trekke de store båtene lenger ut slik

det er vanlig andre steder. Heller legge til rette for små båter og dagsbesøk innerst.

Hva er avtalestatus for gjestehavna?

Er det mulig å trekke Solrik inn i Østerbukt?

4. Mulig utvikling på brygge-/parkeringsarealet:

- Skille mellom sommer- og vinterbruk.*
- Sommerrestaurant/foodtrucks om sommeren?*
- Ren park om sommeren?*
- Skøytebane om vinteren?*
- Hva med Shellstasjonen?*

5. Hvem er «havnesjef» i Grimstad? Håkon sjekker.

6. Boddgaten 2-4, hva er status for «bystranda» der? Hvem skal bygge den? Håkon sjekker.

I februar 2020 får vi gjennomslag for at Håkon deltar i styret for Gårdeierforeningen - som kommunens representant.

31.juli 2020 har Håkon Håversen sin siste arbeidsdag i Grimstad kommune. Vi mister da en viktig kontakt. Gårdeierforeningen konsentrer seg om planene for Torvet og gatenavn og mye annet. Prosjektet med et mulighetsstudie for Smith Petersens brygge mister fremdrift.

Jeg forsøkte allikevel å holde meg orientert om hva kommunen planlegger for området, og etter gjentatte mail der fremdrift var tema fikk jeg i november 2020 informasjon fra Heidi Sten Halvorsen om at det på investeringsbudsjettet var avsatt kr. 500.000.- til "forprosjekt opprusting" med følgende forklarende tekst:

"Det er satt av 0,5 mill, dette skal benyttes til å vurdere behov for evt. utvidelse, samt oppgradering og/eller restaurering av den historiske

pelebrygga. der formålet er å finne ut hva som må gjøres og hvordan det skal gjøres."

De siste 2,5 år har det ikke vært fremdrift i forsøket på å lage et mulighetsstudie. Det har vært snakket om, men ressursene har ikke strukket til.

I 2022 leverte Rambøll en tilstandsvurdering / rapport for Dampskipsbrygga.

I mars 2023 overtok Martin Svendsen som leder i GF. Han har tilkjennegitt at han ikke har mulighet til å løfte enkeltprosjekt som dette i regi av Gårdeierforeningen.

Status 2023:

Bryggedekket på dampskipsbrygga er demontert og det er stans i arbeidet i påvente av nye vurderinger. Saken skal opp igjen i kommunestyret når dette foreligger.

Det er definert ulike alternativ og det er nevnt at det kan bli aktuelt å bygge en ny "skjult" brygge under Dampskipsbryggen. Årsaken, slik det er presentert, er at det stilles spørsmål ved bryggens bæreevne. Spesielt i forhold til et evt. nytt sanitærbygg for båtturister på brygge,

Nytt helhetlig forslag:

I dette skjæringspunktet mellom tidligere samtaler om hva Smith Petersens brygge skal inneholde og utfordringene med Dampskipsbrygga, er det det svært viktig å se området under ett før det fattes nye vedtak.

Jeg har derfor brukt endel tid på å vurdere følgende:

- 1. Hvilke verdi har Dampskipsbrygga for byens identitet?**
- 2. Hvordan kan Dampskipsbryggen gjenoppstå som en mest mulig autentisk pælebrygge?**
- 3. Hvilke grep bør gjøres for å avlaste bryggen?**

Disse 3 relativt enkle spørsmål har ført til et forslag som i stor grad viderefører Gårdeierforeningens hovedidé fra 2019, og som munner ut i en enda mer helhetlig løsning for området. Det nye i 2023 er utfordringene med brygga og de konsekvenser som er skissert.

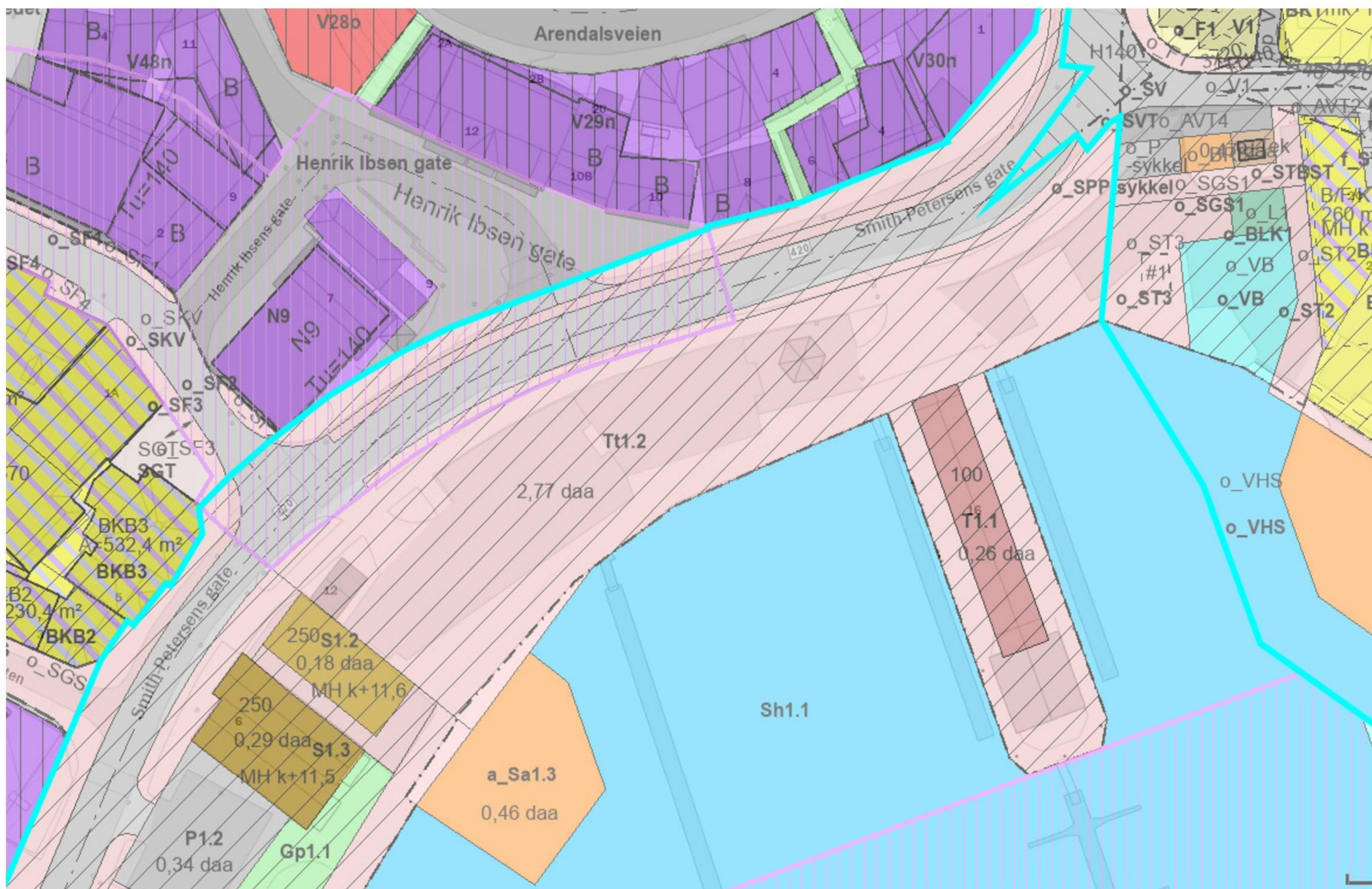
Derfor må vi nå benytte anledningen til å se på en løsning der Dampskipsbryggas tidligere funksjoner kombineres med nye bygg på land.

Jeg foreslår, og vil gjøre rede for, følgende:

1. Den nye dampskipsbrygga forlenges med 14,5 meter. Da vil den få samme lengde som den hadde før den innerste delen forsvant under steinfyllingen i 1978.
2. Sanitærbygget bygges på land.
3. Pakkboden bygges opp igjen etter Johan Gottlieb Heineckes opprinnelige utseende og tilrettelegges for blant annet sanitærfasiliteter for eventuelle båtturister med mer.
4. På Dampskipsbryggen settes det opp et bryggeskur, slik det var fra 1894 til skuret ble revet og erstattet med et helt nytt lagerbygg i 1955. Bryggeskuret ble utvidet med 3,9 meter i 1919 og det fikk fler og fler vegger inntil det var helt innelukket i 1941. Et nyoppbygget bryggeskur bygges i samme utseende som det var fra 1894 og 1919. Detaljene er utsøkte og må gjenskapes. Bryggeskuret kan selvsagt skaleres opp i både bredde og lengde.
5. Triokiosken bygges opp i gjen. Kiosken er tegnet opp og vil utgjøre en svært viktig del av et ”nytt” miljø på Smith Petersens brygge.
6. Dagens paviljong, som nå er revet i forbindelse med at arbeidene på brygga pågår, erstattes av en ny paviljong som har noen av de samme elementene som triokiosken.
7. Landkaret for ny dampskipsbrygge bygges med Fjære granitt. Ref. formingsveilederen, vedtatt 20.05 2016.
8. Pullerter i fjæregrenitt plasseres på bryggas landfeste.
9. Ytterst på Dampskipsbrygga gjenreises en stor flaggstang og en lampe med rødt lys - slik havnefogden meddelte at det var fra 14.des. 1894.
10. Gjenreise det originale sjømerke som stod på Vestre Svertingen - på Smith Petersens brygge.

Gjeldende reguleringsplan for området er Havneplanen:
Områderegulering Grimstad sjønære areal, vedtatt 29.10.2012.:

Ved behandling av detaljregulering, samt søknadspliktige tiltak i hensynssonen skal saken oversendes kulturvernmyndighetene for uttalelse.



I denne sammenhengen er det områdene Tt1.2 (Smith Petersens brygge og T.1.1 (Dampskipsbrygga.) som har fokus. Fra bestemmelser Områderegulering Grimstad sjønære arealer gjengis følgende:

5.12 Arealformål tjenesteyting, T
T1.1 skal ha servicefasiliteter for gjestehavna.

6.3 Torg, Tt
Tt1.1 og Tt1.2 skal tilrettelegges for festplass og opparbeides med hensyn på nærhet og sambruk til lekeplass L1.1.

Innen Tt1.2 tillates oppført ett servicebygg på inntil 50 kvm, med maks gesimshøyde på kote +5 og maks mønehøyde på kote +7,5. Plassering skal fastsettes ved detaljregulering

9.3 Bevaring av kulturmiljø (bokstav c, kode H570)
For områder omfattet av hensynssonen er formålet å bevare eksisterende bygninger, gatestruktur, murer, hager, vegetasjon og andre elementer med kulturhistorisk verdi.

Det er anledning til å ha både servicebygg på Dampskipsbrygga og et servicebygg på land.

Slik beskriver formingsveilederen Dampskipsbrygga:

Behovet for en dampskipsbrygge meldte seg etterhvert som skipene endret seg. I 1869 ble det kjøpt grunn og arbeidet med en pelebrygge ble påbegynt der hvor dagens dampskipsbrygge ligger. Bryggen ble flere ganger utvidet - senest i midten av 1950-årene. Bilene ble et stadig mer vanlig innslag i bybildet og krevde sin plass. Rett øst for Dampskipsbryggen ble Fiskepiren fylt igjen og planert. Båtene måtte vike for bilene, og Tollboden vest for bryggen ble revet. Som en følge av vegutbyggingene ble overskuddsmasser fylt ut i sjøen og over innerste del av Dampskipsbrygga. Den opprinnelige kaikanten bygget med Fjæreggranitt, og med nedtrapping mot sjøen, ble gravlagt.

Jeg vil gjerne gå litt mer inn på hvert av punktene i mulighetsstudie:

1. Dampskipsbrygga:

For å forstå Dampskipsbrygga, dens konstruksjon, unike egenskap, vernestatus og lokal- og nasjonal verdi, er det av betydning å vite litt om både historikken og å settes seg inn i Rambølls tilstandsvurdering fra 2022.

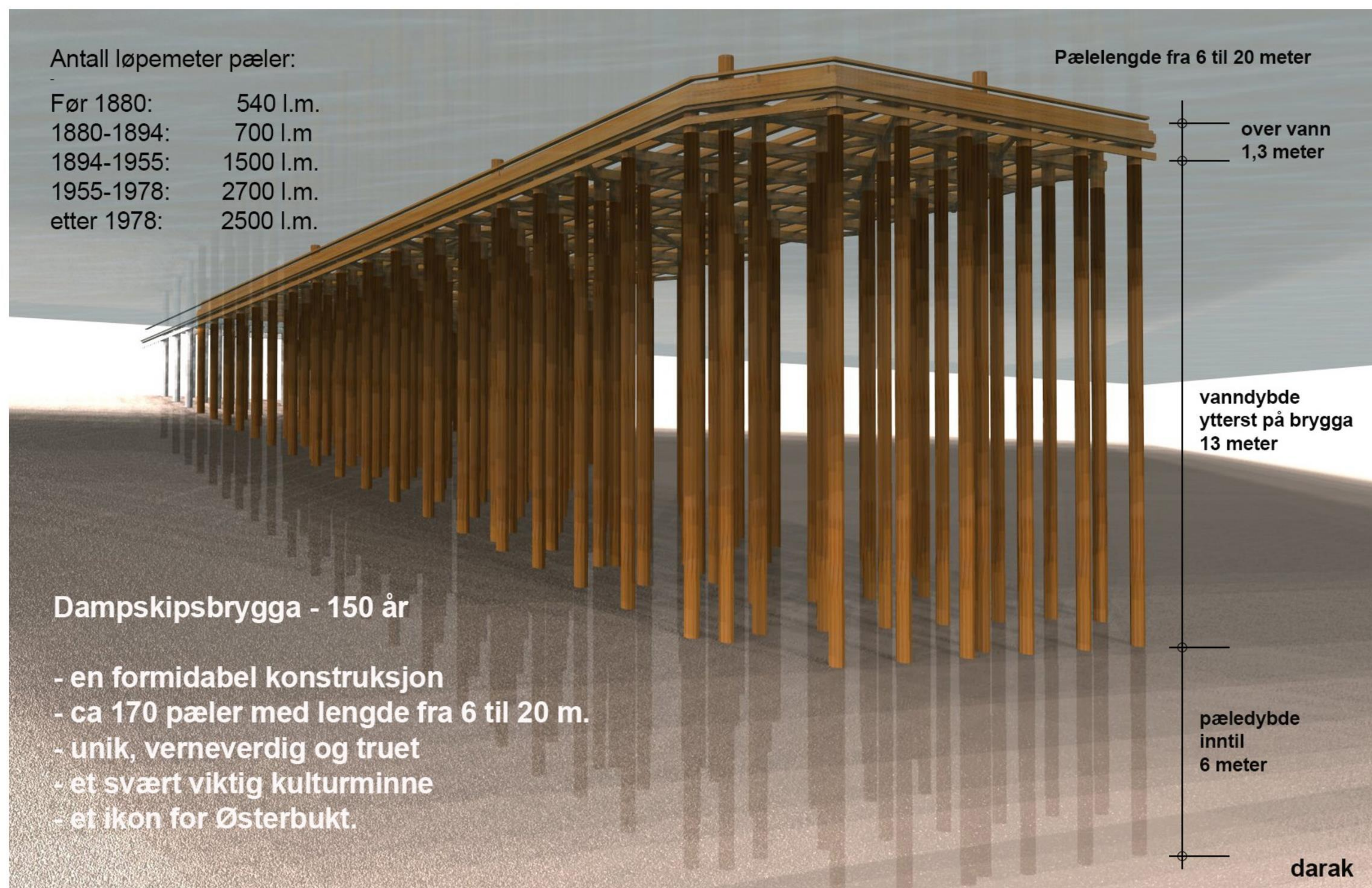
Jeg har søkt men ikke funnet noe informasjon som tilsier at det finnes andre pælebrygger i Norge av samme størrelse og alder som Dampskipsbryggen. Holbergskaien i Bergen var tilsvarende lang og hadde et tilsvarende åpent lagerskur. Den ble opparbeidet i 1874, omtrent samtidig som Dampskipsbryggen, men ble 20 år senere erstattet av en steinkai.

Brygga vår har et oppsiktsvekkende godt «understell» bestående av ca 170 pæler som er dunket fra 3 til 6 meter ned i grunnen. De lengste er nærmere 20 meter lange.

Reidar Øvensen var vitne til arbeidet i 1955 og har fortalt om lekteren med pæletårnet som heiste de lange stokkene opp i loddrett

stilling med tuppen ned. Et lodd på 250 kg ble drevet av en spesialtrimmet T-Ford motor som med stor kraft drev pælene ned i grunnen. Han forteller at pælene neppe er i eik, noe som samsvarer forøvrig godt med "bestillingen" fra utvidelsen av brygga i 1880. Da var det furumaterialer. "Spirer" med lengder inntil 15 meter. Senere utvidelse i 1955 hadde, som nevnt, pæler med inntil 20 meters lengde. Tuppen som ble drevet ned i grunnen hadde en diameter på minimum 18 cm. Mange av de pælene som er synlige nå, med bunnen av treet stikkende opp over vannflaten, har diameter på 30-40 cm.

Poenget med denne detaljerte beskrivelse er å gi et bilde av et voldsomt antall pæler som bærer bryggas vekt. Pælene under de eldste delene av brygga står med innbyrdes avstand ca 2,6 m. på langs og ca 1,5 m. på tvers av brygga. På den delen av brygga som ble utvidet i 1955 er det tilsvarende innbyrdes avstand ca 3,2 på langs og ca 1,75 på tvers. Alle pælene er sammesydd med tvergående og langsgående bjelker i tillegg til diagonale.



Bjelkene danner et fagverk som bidrar til at bryggedekket er helt stivt. Alle krefter både vertikalt og sideveis fordeles til samtlige pæler. Dette betyr at vertikal- og horsintalkrefter på hver enkelt pæl er svært liten. Bryggedekket består av ca. 150 m³ furumaterialer - som har egenvekt 530 kg/m³. Dekket veier mao ca 80 tonn. Vertikallast pr pæl er ca 470 kg. + nyttelast (folk og gods).

Et tilleggsmoment i dette er at treverk er elastisk. Stor sideveis belastning vil bidra til at brygga gir etter uten å ta skade. **Denne egenskap er også bryggas styrke.** I løpet av 100 sammenhengende år med flere dampskips-anløp pr dag og røff behandling har brygga svært få skader. Det eneste uhellet, som medførte at 7-8 pæler knakk og 10 meter av brygga ble ødelagt, var da DS "Stavangeren" med stor kraft kjørte inn i brygga den 18.januar 1939.

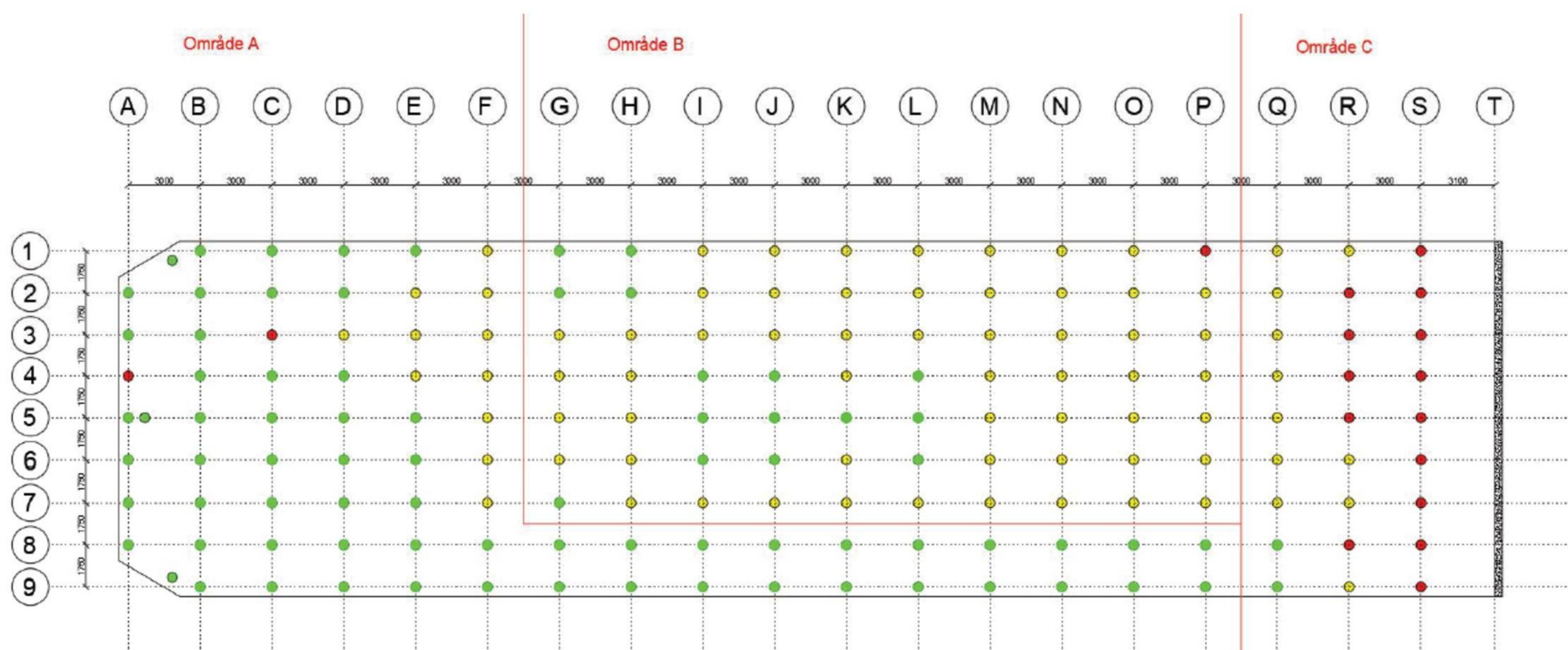
Det er opplyst at ca 15 pæler må skiftes ut. Det er mindre enn 10 % og må kunne regnes som utrolig. Brygga har omtrent ingen vertikale deformasjoner etter 150 års svært aktiv bruk. Det betyr ganske enkelt at grunnen er stabil, slik den har vært i 150 år. Da ser jeg naturligvis bort fra den famøse utfyllingen som førte til at bryggas landkar sank i 1978. Det å erstatte bryggen med en skjult brygge med dertil ny inngripen i grunnen kan få store konsekvenser.

De 15-18 pælene som nå er definert som for dårlige har lite å si for bryggas totale bæreevne. Rapporten fra Rambøll forteller at 14 av pælerne som trenger total utskifting er de som står nærmest land. Dette er det området som ble påvirket mest da ca 15000 m³ stein ble fylt i bassenget i 1978. Pælene knakk og brygga sank mot landsiden. Disse pælene må selvsagt erstattes med nye opplegg, men sjødybden er liten. I dette området er det i tillegg nyere limtrebjælker under bryggedekket.

I bryggens nyeste del, bygget i 1955, er det ca 80 pæler. kun 2 av disse krever total utskifting og 11 trenger delvis utskifting. Resten, 66 stk er i følge Rambøll OK. Dette er på den ytterste delen av brygga der sjødybden er 13 meter og pælelengden nærmere 20 meter.

Tegningen nedenfor er kaget av Rambøll. Rødfargede pæler er de som må skiftes. Lengst til høyre og nærmest land. Rambølls konklusjon er denne:

Vi anbefaler å utbedre de beskrevne skadene ved å erstatte noen peler og reparere andre, og også utbedre bjelkelag der dette er nødvendig. Vi mener dette gjøres mest rasjonelt ved at servicebygg og restaurant sammen med dekke fjernes midlertidig for å gi fri tilgang for entreprenør til bæring og peler.



Et siste punkt i forbindelse med pælene er følgende:

I følge Norges Geologiske undersøkelser kan kvikkleireskred forekomme når kvikkleire blir overbelastet, og utløses primært av terrengendringer som graving og fylling. Det betyr at alle nye inngrep i grunnen bør unngås.

En ny skjult brygge må unngås fordi:

- Arbeidet med fundamentering vil forårsake nye belastninger på kvikkleire forekomstene i grunnen.
- Bryggens kulturhistoriske verdi vil falle ved at den ikke lenger er en autentisk pælebrygge.
- Rambølls rapport sier ingenting om så omfattende tiltak.
- Bryggens vertikale deformasjon gjennom 150 års aktiv bruk forteller at grunnen som pælene går ned i er stabil. Utbedringer som foreskrevet av Rambøll og et jevnlig vedlikehold vil trolig gi bryggen nye 150 år

Når dette er sagt vil jeg også legge til at brygge er 14,5 meter kortere i dag enn den var før utfyllingen i 1978. Det hadde vært stas om den fikk tilbake sin opprinnelige lengde ved at 14,5 m legges til når den nå er tatt fra hverandre. Den hvite delen (på bildet nedenfor) av bryggen ligger i dag under det utfylte området.

Oppsummert:

Brygga bør i fremtiden fremstå som en brygge uten sanitærbygg for å avlaste brygga for unødvendig belastninger.

Bryggas overbygg bygges i hht til gamle håndverkstradisjoner med identiske materialer og festemidler.

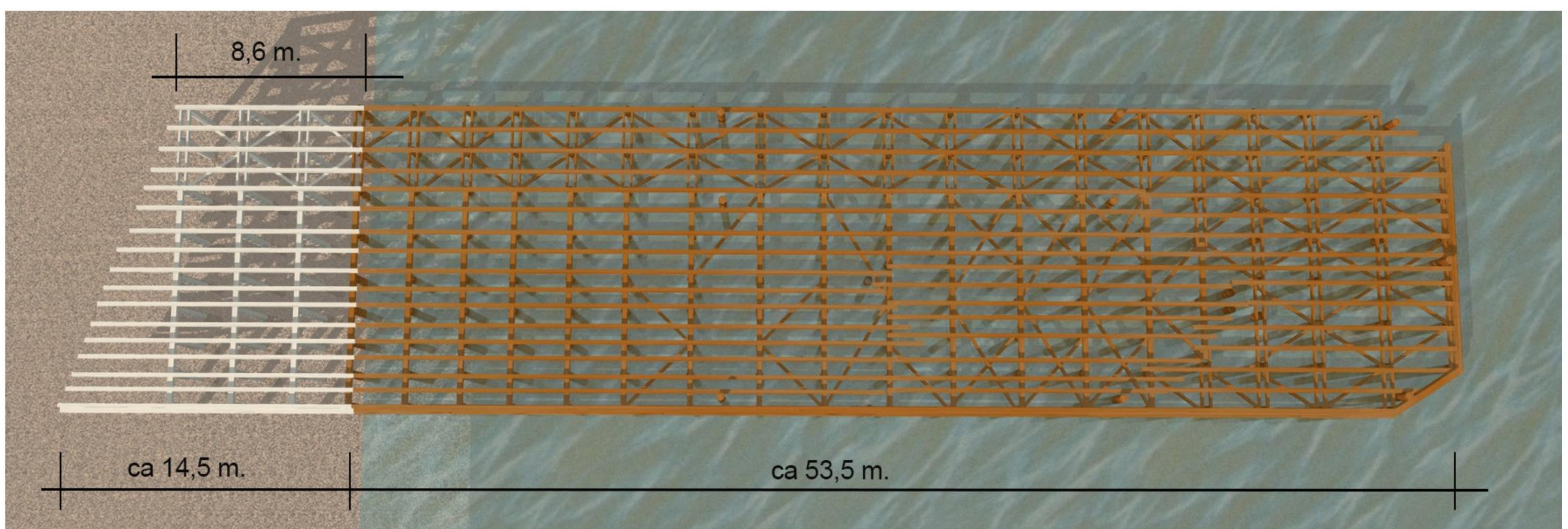
Brygga bør få et bryggeskur etter mål fra 1894/1919. Et slikt skur vil være flott som tak over et bespisningsområde. Det vil gi le for vind og ly for regn. Et åpent bryggeskur vil sikre gode siktelinjer på tvers av bukta.

Endevegger på bryggeskuret kan være nødvendig for å sikre stabilitet.

Fun Fact:

Den samlede lengde med pæler er 2500 meter etter utfyllingen i 1978.

Før utfyllingen var samlet pælelengde ca 2700 m.



2. Sanitærbygg

Reguleringsplanen tillater et servicebygg på Dampskipsbryggen. Min anbefaling er at dette utelates i sin helhet og erstattes av et bryggeskur. Dels for å avlaste bryggen, men først og fremst fordi byggets formål vil bli dekket av i en nyoppført Pakkbod på land.

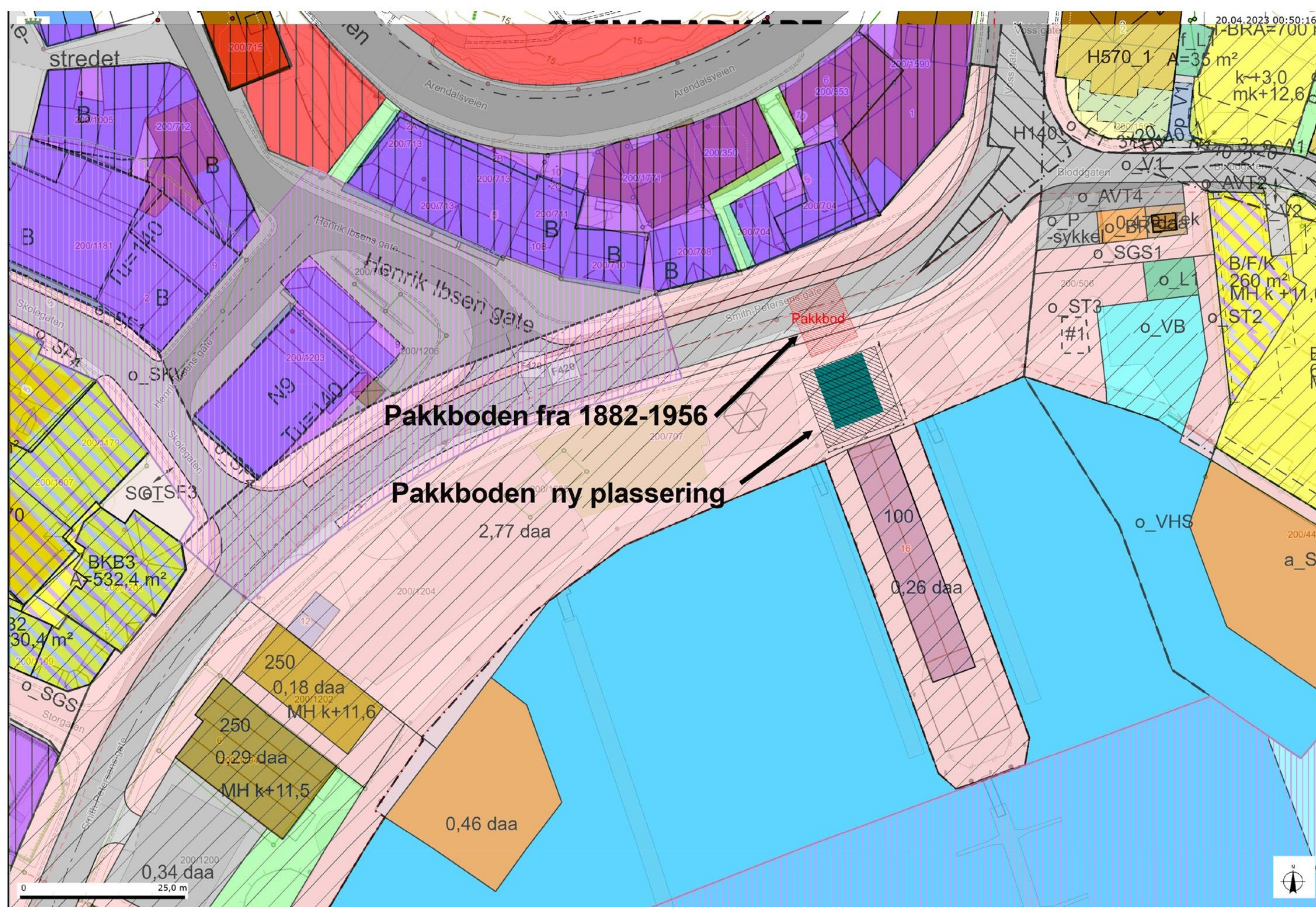
Når vi også vet hvordan pakkboden så ut er det svært naturlig å tenke at servicefunksjoner kan flyttes til et nybygg på land.

I bruksareal er den opprinnelige pakkboden noe mindre enn lagerbygget som stod på bryggen tidligere. Restauranten ikke medregnet.

3. Pakkboden:

Reguleringsplanen tillater et servicebygg på Dampskipsbrygga tilpasset båtturister og et servicebygg på land.

Som vist til under pkt 1 er det en rekke for-
deler ved å flytte servicebygget fra brygga
til land. De mest åpenbare er at byggen ikke
belastes mer enn nødvendig, at røropplegg
knyttet til sanitæranlegg ikke føres ut på
bryggen og at et servicebygg alla det vi har
hatt blir unødvendig domenerende i forhold
til siktelinjer i havna.



Pakkbodens bebygde areal, BYA, er ca 74 m². Det er mer enn reguleringsplanen tillater og vil kreve dispensasjon. Bruksarealet er 67 m² i hver etasje. Samlet 134 m². Dette er rikelig i forhold til behov for båtturister og et spisested med kjøkken inne og bord under bryggeskuret på Dampskipsbryggen.

Grunnideen i forslaget er at det bygges opp igjen en kopi av den pakkboden vi kjenner, og som ble revet i 1956. Pakkboden er oppført av Johan Gottlieb Heinecke i 1882, året etter at kirken ble bygget. Heinecke sine bygg er eksemplariske eksempler fra en epoke der den såkalte sveitserstilen var toneangivende. Høyreste bygg med store takutstikk og mye pynt. Pakkboden er et prakteksemplar som innehar alt dette. Det er verd å merke seg etasjehøyden på 11 fot, eller 3,35 meter i 1.etasje og 8 fot i 2.etasje ble vedtatt av representantskapsmøte den 6.juli 1882 da doktor Frisak foreslo at det måtte være slik.

Foruten å være et staselig og karakteristisk

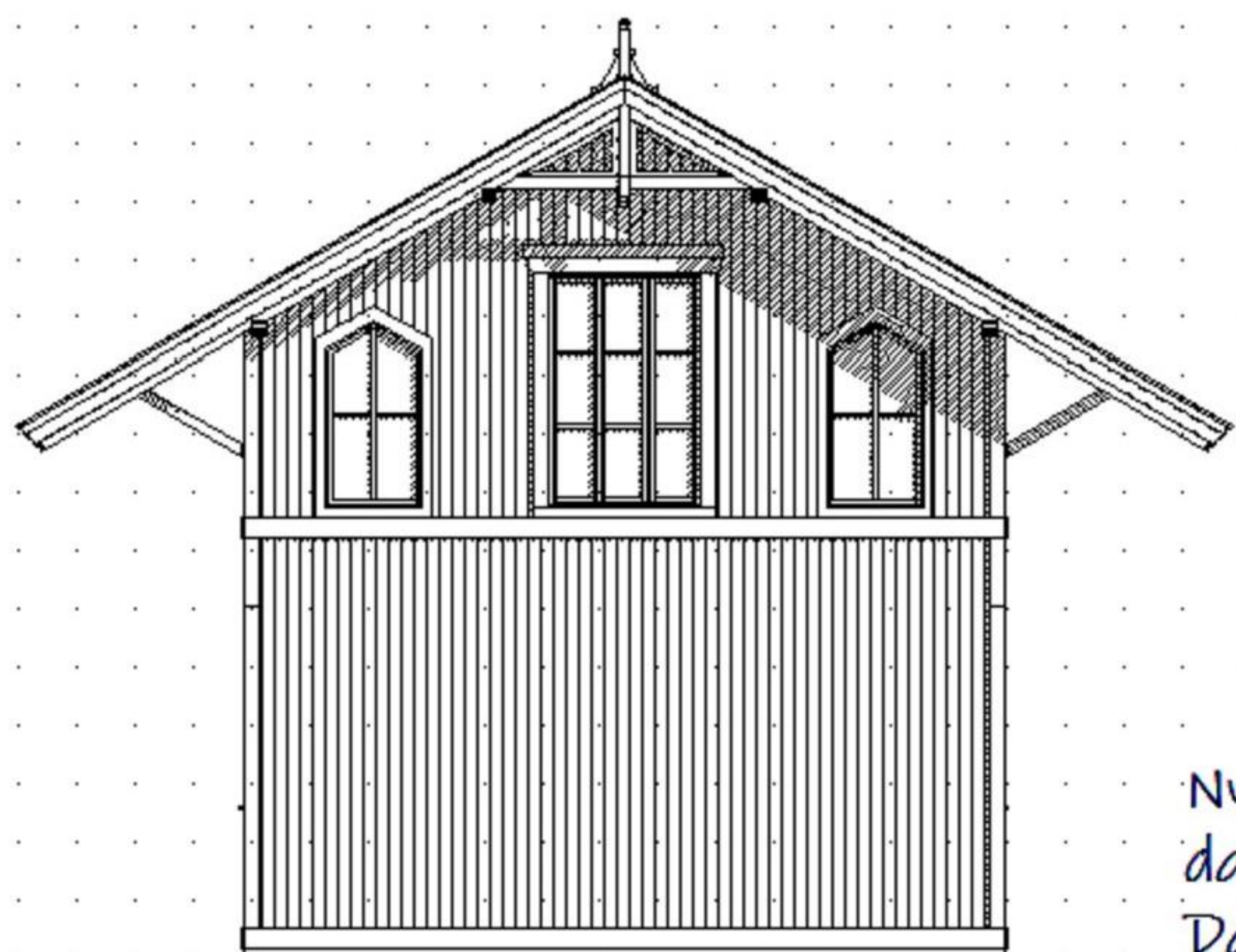
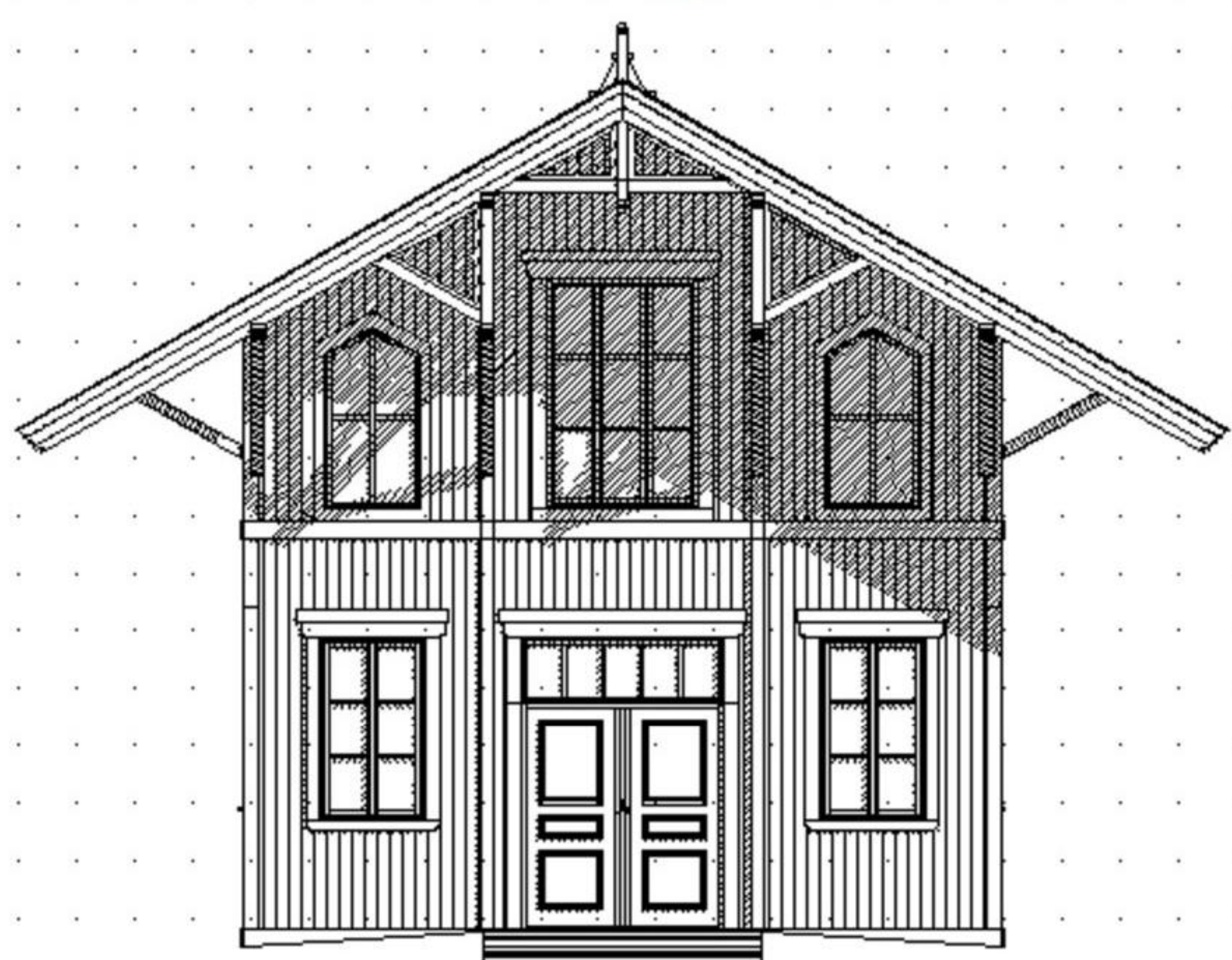
bygg er Pakkboden et av de bygg som fremkommer på et uttall bilder. Kirkeheia med kirken i profil mot himmelen og pakkbodens karakteristiske tak fremstår som Grimstads identitet for mange. Et kjært kjennetegn.

Vi har en fantastisk mulighet til å gjenskape, ikke et hvilket som helst bygg, men det bygget som med sin høyreste gavl og store takutstikk omfavner Dampskipsbrygga og alle de som ferdes der. Denne muligheten må benyttes.

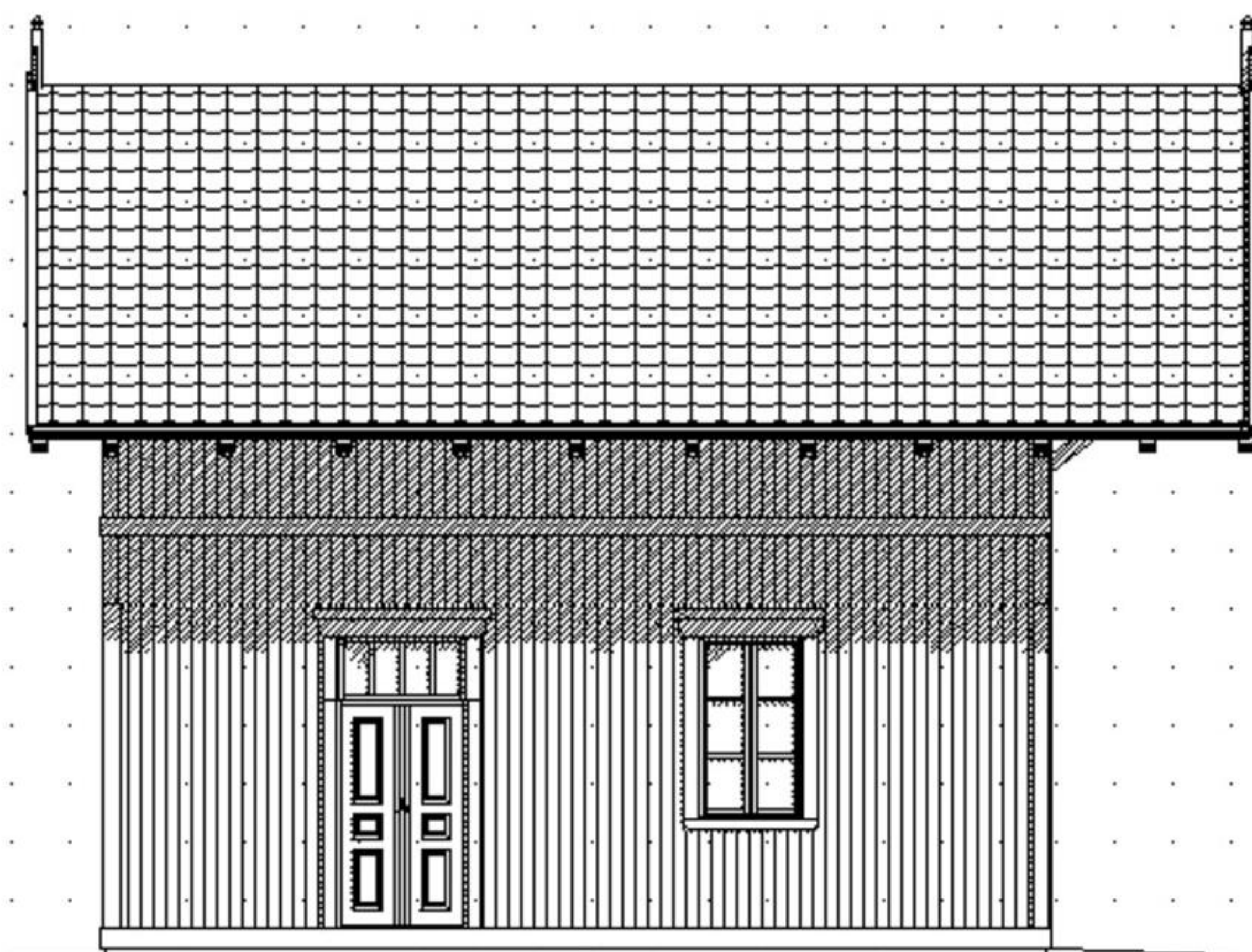
NB! Tegningene er laget på bakgrunn av kjente mål (bredde, lengde, høyde) og nitidige studier av et stort antall bilder fra alle ulike vinkler.

Pakkboden så ut som dette utvendig. Innvendig må bygget tilpasses den bruk det skal brukes til. Der har jeg ikke laget forslag foreløpig.

**PAKKBODEN ANNO 1882.
BYGGMESTER JOHAN GOTTLIEB HEINECKE**



Nytegnet:
darak design
Dag Wirak



Pakkboden slik den var fra 1882 til 1956.

Er det politisk vilje til å få den tilbake?

darak design
mai 2023

Bygget med restene fra kirken
som ble bygget året før.
(det går det an å se)

Pakkboden:
7,7 x 9,6 m = 74 m²
etasjehøyde 3,35 m.
takutstikk 2,2 m.
gesimshøyde 5,2 m.
mønehøyde 8,7 m.

Pullert:
Det stod 2 stk pullerter i
fjæregrenitt på brygga, begge
på fiskebrygga, øst for pakkboden.
Ca 80 cm høye.

Vareskuret:
17,2 x 5,6 m
2,4 m mellom brygge og takrenne..

Ble forlenget med 3,2 m i 1919.
Da fikk skuret også tett endevegg mot syd,



Et nytt miljø på Smith Petersens brygge
og Dampskipsbrygga kan realiseres.

- kopi av pakkboden anno 1882.
- på land
- ingen belastning på brygga
- ingen tekniske installasjoner (sanitær) på brygga.
- god plass mellom dagens bryggesleng og fortauet.
- i hht gjeldende reguleringsplan.
- støttet av kulturminnevernavdelingen i fylket.

1. etg. :

- Sanitæranlegg - wc/vask/dusj,
- gatekjøkken / spisested
- isbar / kiosk
- turist info.

småbord på brygga, under vareskuret.

2. etg. :

- Båtturist - lounge
- Selskapslokale
- Bryggekapell
- Heineckes salong

.. eller byens nye representasjonslokale.

NB! Illustrasjonene er laget på bakgrunn av nitidige studier av store mengder gamle bilder, branntakster, formannskapsprotokoller, lokal presse og lokale bidragsyttere.

4. Bryggeskuret:

Bryggens skur ble første gang oppført i 1894. Det var 17,2 meter langt og 5,2 meter bredt. I 1919, etter at det i 1917 var brann på bryggen, ble skuret gjennomppbygget av en av Heineckes menn, Michalel Windwand. Skuret ble da utvidet med 3,9 meter til 21.1 m. I 1955 da bryggen sist ble utvidet ble hele det gamle vareskuret revet og erstattet med et lagerbygg på 6 x 30 meter. = 180 m².

Det er et vesentlig poeng at bryggeskuret skal være et åpent bygg med tak. Det skal stå som en forlengelse av Pakkboden og underordne seg den. Samtidig skal den ha den pynt som det originale vareskuret hadde. Denne har symbolikk som viser bølger på vann, store brottsjøer, en sol og et ansikt som kan minne om Munchs kjente maleri "Skrik". Vareskuret midtstilles på bryggen.

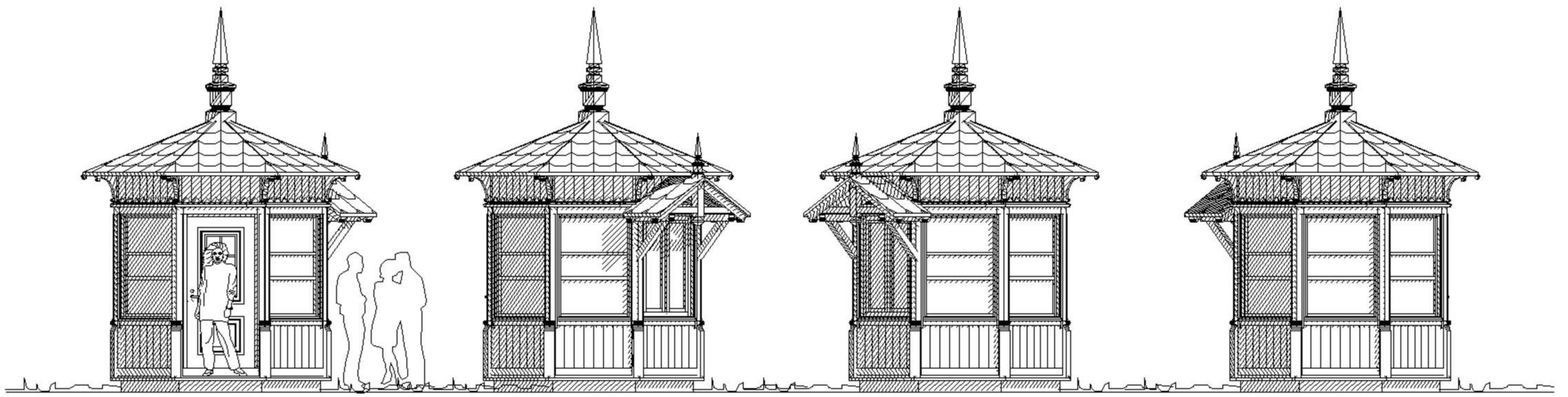
Et slikt vareskur kan naturligvis skaleres opp i både lengde og bredde. Men det er av betydning at det ikke blir så høyt at det tar oppmeksomheten fra Pakkhuset. Den originale utgaven hadde 2.4 m. fra bryggedekket til takrenne.

Da skuret ble utvidet i 1919 ble det også bygget en tett gavlvegg mot syd. Det kan være nyttig med 1-2 slike tverrvegger for å stive av konstruksjonen og for å gi noe le, men det er en stor fordel for siktelinjene på tvers av havna at bryggeskuret fremstår som åpent.

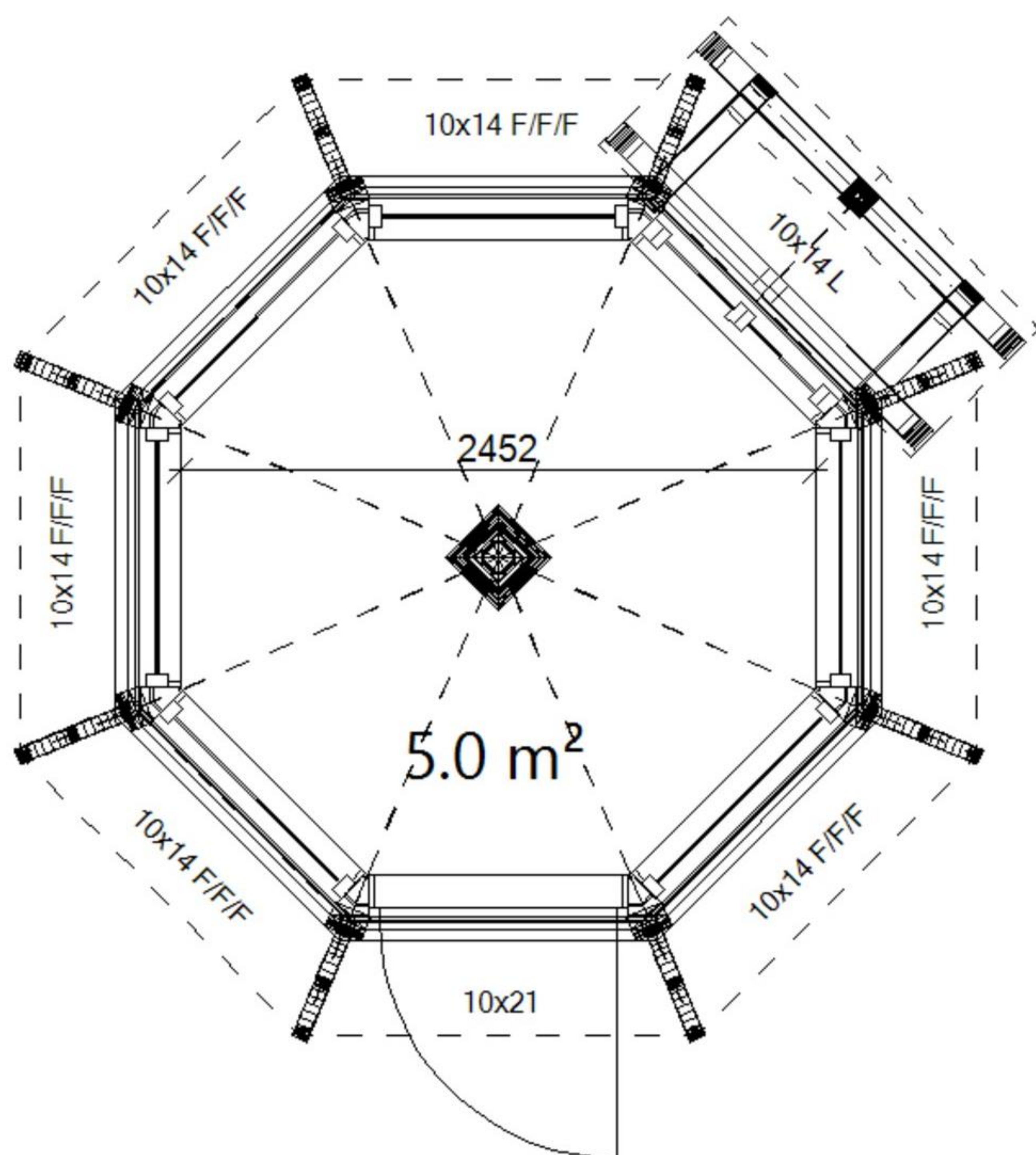


Alle bygningsmessige detaljer
kan spores til byggmester
Johan Gottlieb Heinecke
og hans menn i perioden
fra 1882 til 1919.

5. Triokiosken:



Triokiosken er oppført på bestilling fra Simonsen i Trio-kiosken på Torvet. Byggmester Heineche bygde Triokiosken i 1903/1904. Den ble et naturlig stoppested for reisende til og fra Dampskipsbryggen. Her fikk de det de trengte for reisen.



Mange husker kiosken. Den var svært karakteristisk med kobbertak og spir. Et gjensyn med dette flotte lille bygget vil bli svært populært. Den er såpass liten at den kan plassert nær sagt hvor som helst.

Og den kan f.eks. brukes til iskiosk.



6. Paviljong:

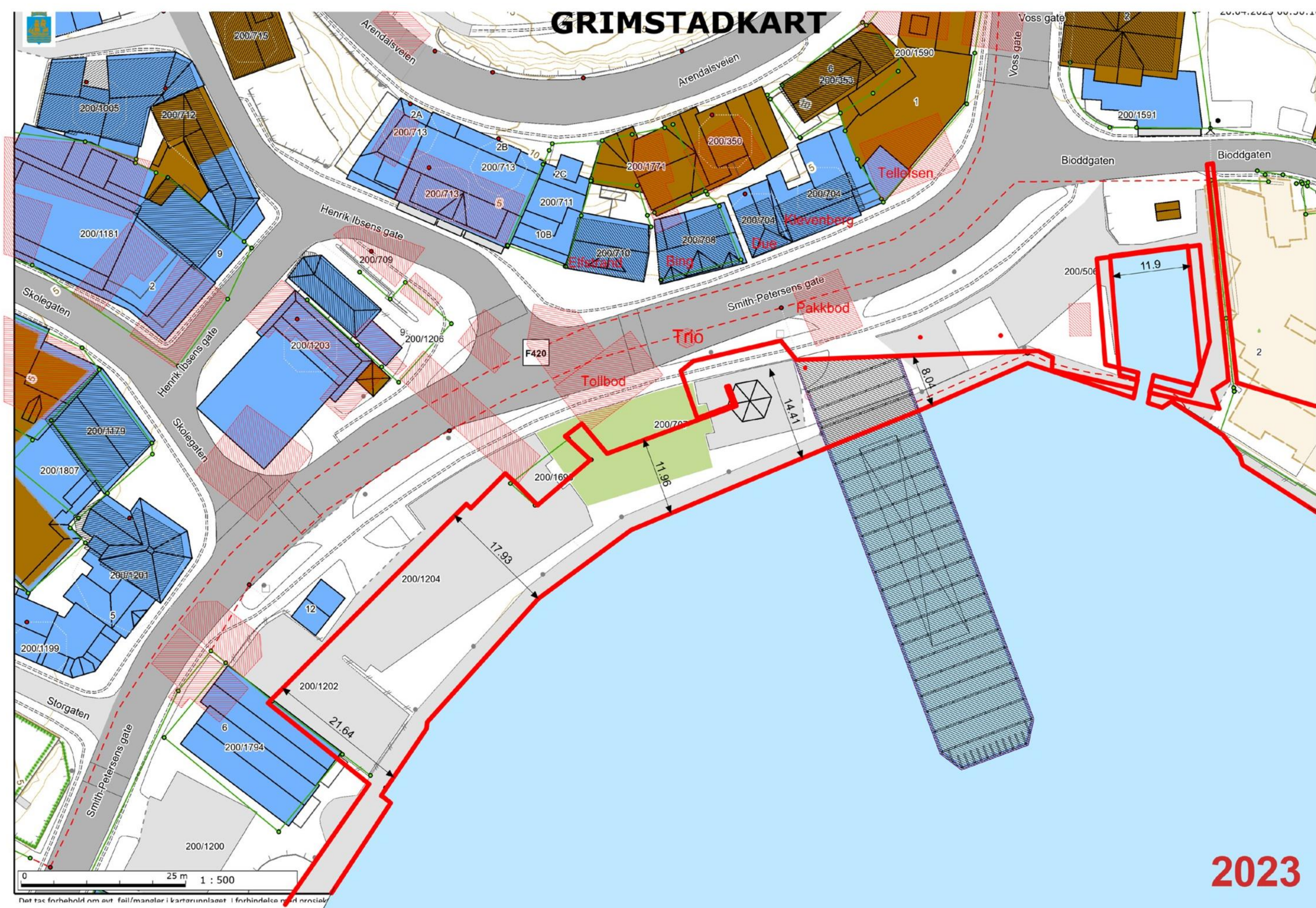
Smith Petersens brygge er utstyrt med en paviljong. Det passer godt på en festplass. Jeg foreslår at det bygges en ny paviljong basert på elementer fra Triokiosken. Det vil si en 8 kantet forstørret utgave uten vinduer og vegger, men selvsagt med kobbertak og spir. Det kan gi festplassen på Smith Petersens brygge et ekstra blikkfang og den passer godt der eksisterende paviljong står (har stått - den er fjernet i forbindelse med arbeidene på dampskipsbrygga).



7. Landkar i Fjæregranitt

Før den store utfyllingen i 1978 startet Dampskipsbryggen ca 14,5 m. lenger inne. Kartet nedenfor viser med rød linje nåværende og tidligere bryggekant.

Det finnes bilder som viser at kaia ved overgangen til brygga hadde stein i granitt. Disse ligger trolig under bakken i overgangen mellom vei og fortau. Når området skal ferdistilles bør dette sjekkes ut og gjenbrukes.



8. Pullerter i Fjæregranitt - 2 stk.



Pullert

Fjæregranitt

**2 stk var
plassert
på
fiskebrygga.**

Bildene over er fra fiskebrygga. Det var 2 stk av disse rett øst for Pakkboden. De er rundt 80 cm høye og 30-40 cm i diameter. Jeg har fått et tips om at en av disse eksisterer enda. 2 slike, en på hver sida av Pakkboden vil gjøre seg godt.

9. Lampe og flaggstang.

Ytterstpå Dampskipsbrygga stod det en høy flaggstang og en lampe med et fast rødt lys. Havnefogden meddelte at dette lyset ble tent første gang den 26.julli 1894.



Den 15 .des. 1894 meddelte havnefogden at en lampe med fast rødt lys tennes ytterst på bryggen.

10. Sjømerket fra vestre Svertingen.

Vestre Svertingen er en øy i skjærgården som få besøker. Den er imidlertid godt kjent pga sitt karakteristiske sjømerke. 3 stolper med kuler på, eller ”balloner” som det stod i ”Den norske Lods” i 1896. Da var det en stang, en tverrstang og tre balloner i jern. Innseilingen mellom Østre og Vestre Svertingen er beskrevet som en av de eldste innseilingene til byen.

Når dette bringes inn her, er det fordi det aller eldste sjømerket på vestre svertingen lå på Svertingen som en haug skrapjern frem til mai 2018. Da ble det tatt et initiativ for å rydde opp og bringe dette til land. En god gjeng gjorde denne jobben i samarbeid med byselskapet. Det er tatt vare på i håp om å få vise det frem igjen.

På øya har det stått 3 sjømerker med ”balloner”. Det elste, som her blir omtalt, ble satt opp rundt 1880. Det gjorde trolig nytten frem til 1940-tallet. Johan Wikander har omtalt dette i sin bok ”gamle havner i Grimstad”. Der er det også vist et bilde hvor dette sjømerket er delvis ødelagt. Hvordan sjømerke nr 2 så ut har jeg ikke opplysninger om. Men ”ballonene” fikk nå hvert sitt stålrør. Dette må ha stått på øya fra 1940-tallet til slutten av 1960 tallet. Bjørn Bergshaven husker at dette ble

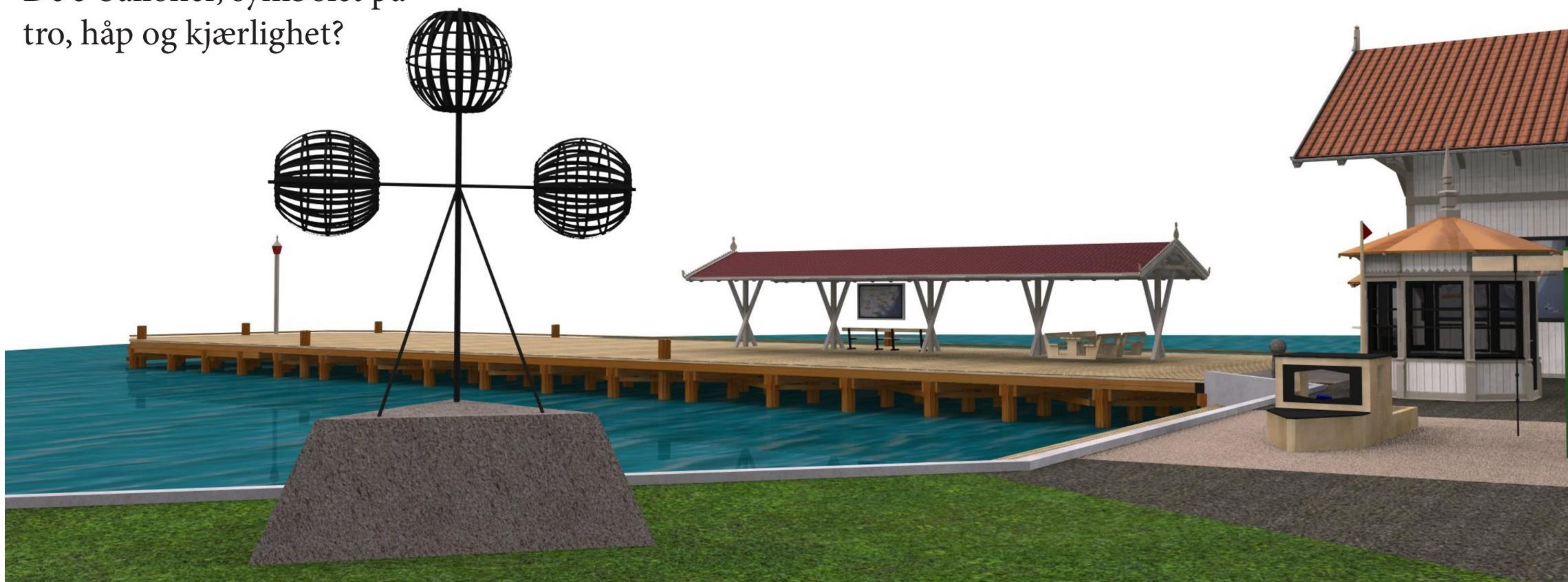
De 3 balloner, symbolet på tro, håp og kjærlighet?

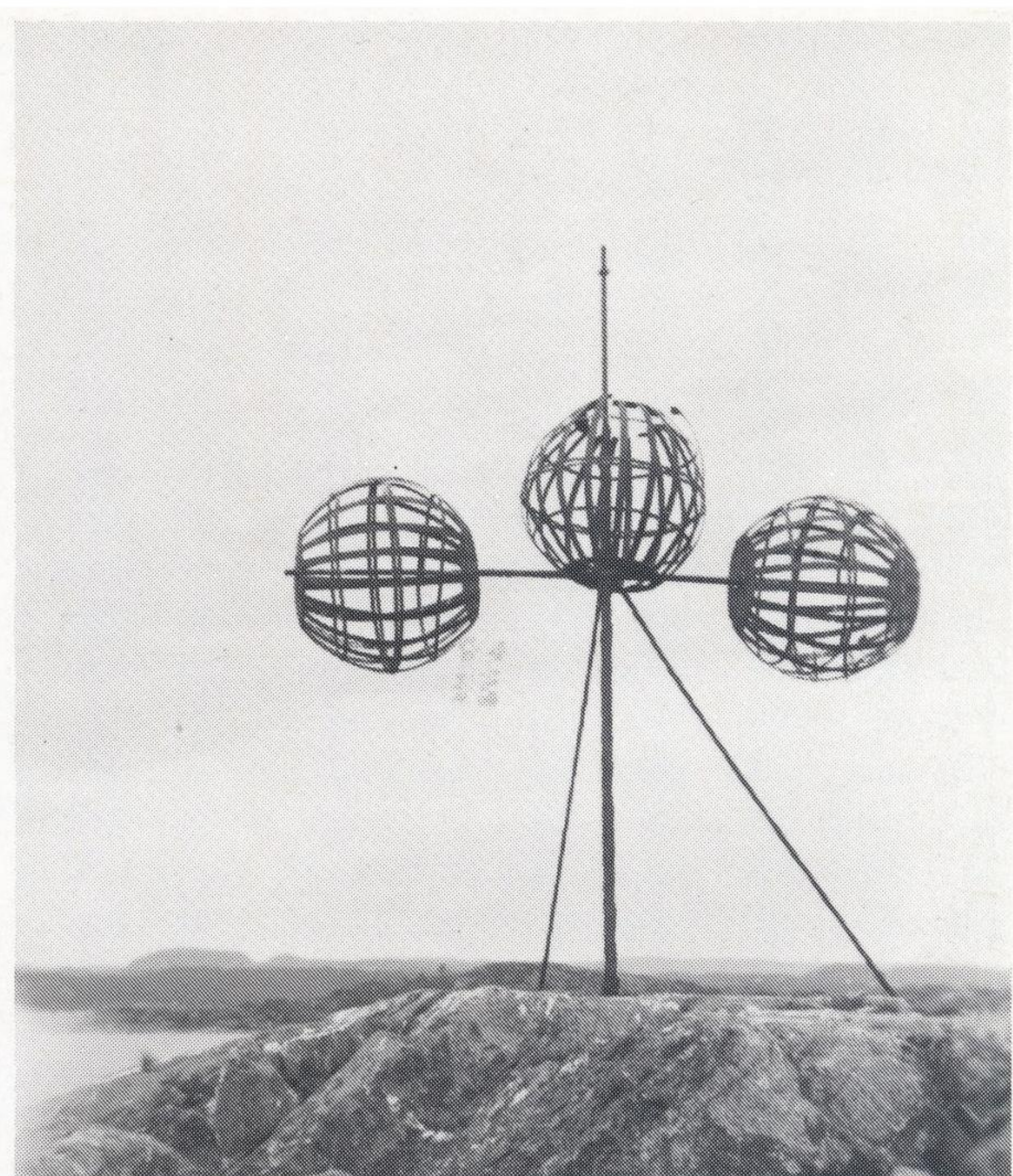
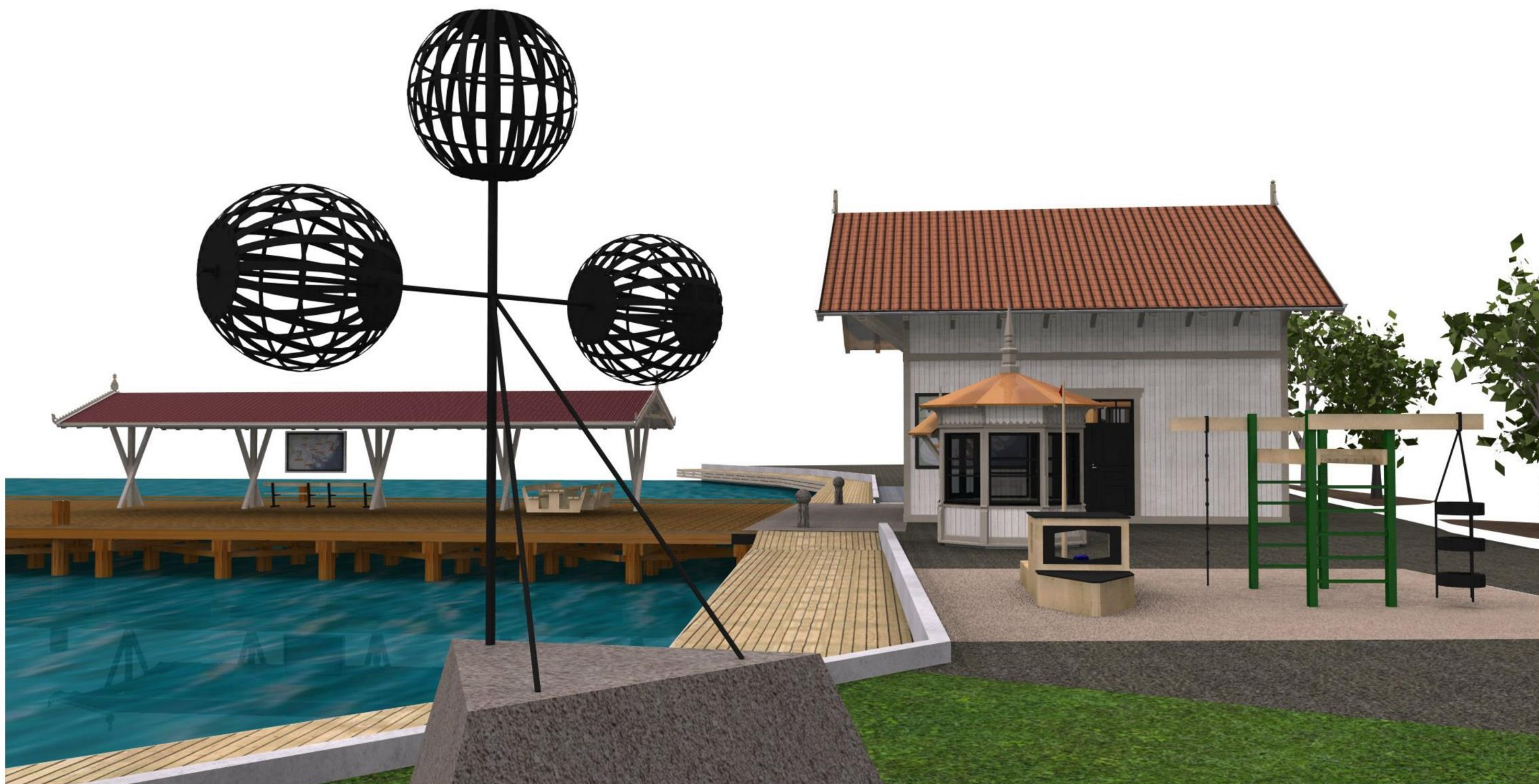
byttet ut med det nåværende. Dagens sjømerke består av 3 vinkeljern som er festet til restene av sjømerke nr 2. På vinkeljernene er det festet treplanker som skal illustrere de 3 ballonene når det sees fra avstand.

Som i byhaven, der kystlaget Terje Vigen fikk gjennomslag for å sette opp et av sjømerkene fra Smørsund, har vi nå en mulighet til å få vist frem det opprinnelige sjømerket fra vestre Svertingen. Det må restaureres, det er ikke komplett. Men vi vet hvordan det var. Det kan bli en flott ”skulptur med mening” mellom den nyoppførte fiskepiren og pakkboden.

Illustrasjonen her viser sjømerket i rett størrelse. Fra å være et av våre aller eldste sjømerker som viste de sjøfarende veien hjem, kan de bli et vakkert minne på en ”nymøblert” Smith Petersens brygge. På et fundament i av Fjæregrenitt. Mon tro hva ballonene skal symbolisere? Soldaten utenfor Gundersholmen har det samme.

En tur til vestre Svertingen kan anbefales. Det er ingen bolter for fortøyning og det må være relativt lite sjø for å kunne gå i land. Men kommer man først i land er det få øyer som kan måle seg med denne med sine steile skreender, rikholdige flora og nydelig hyller som passer uansett hvilke vei solen står eller vinden blåser.

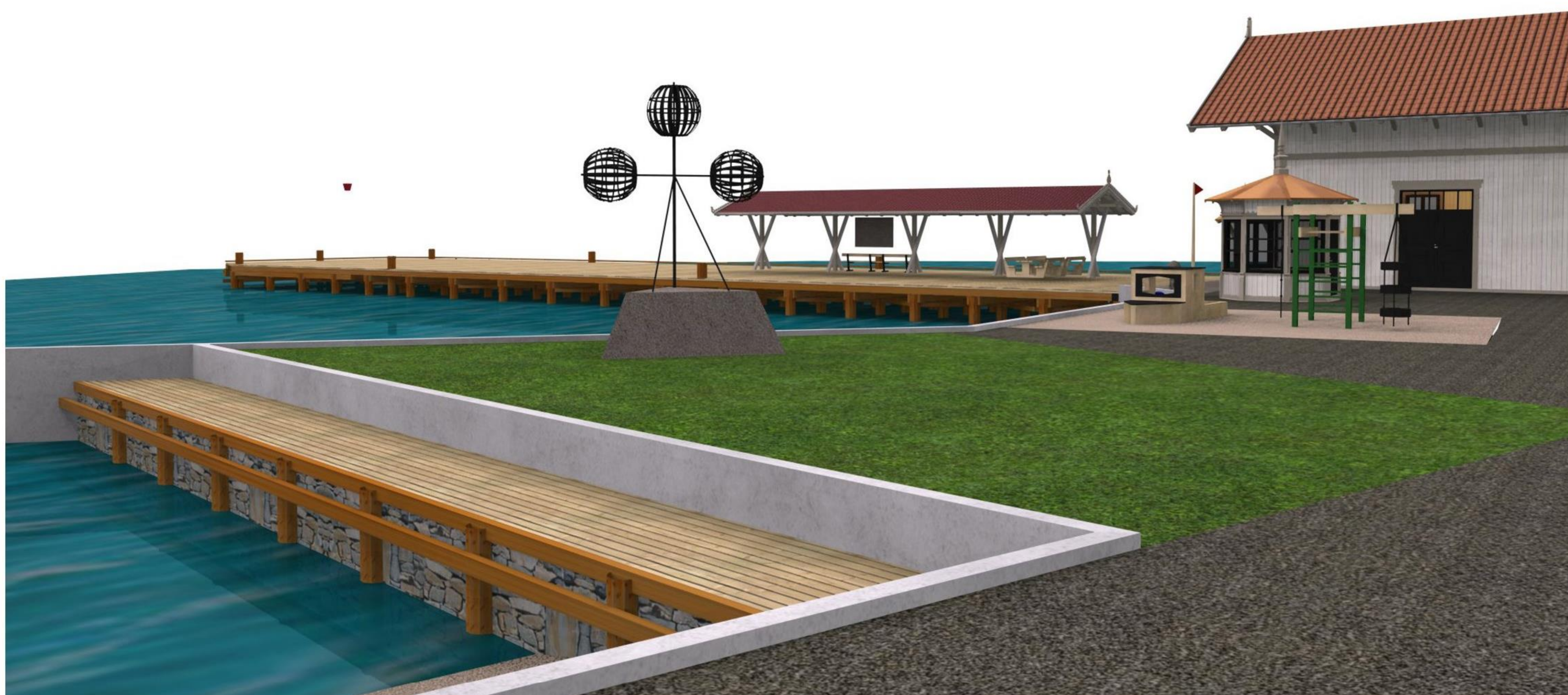




Bildet nedenfor viser også hvordan den nyoppførte fiskepiren skulle vært dersom bestemmelsene i overordnede planer hadde vært fulgt. Det er de ikke. De gamle murene er å forstå som et kulrurminne, de ligger innenfor hensynssonen K41, og de er beskrevet og nevnt som viktige i alle saksutredninger forut for bebyggelsesplan og bestemmelsen til detaljreguleringen.

Området har ”mistet” et svært viktig historisk spor og det er ikke for sent å få det frem. muren er ikke fjernet, kun gjemt.

mer om fiskepiren neste side.



11. Fiskepiren

Så har vi fått et lite vannspeil på fiskebrygga, - og en strand. Det kunne blitt så bra!

Men det er, som jeg har påstått offentlig, ikke i tråd med detaljreguleringen for Biodden brygge, ikke i samsvar med Havneplanen og ikke i henhold til Riksantikvarens bestemmelser for hensynssonen K31, der dette området og store deler av Sentrum inngår.

Riksantikvaren skriver:
på objektnivå:

- *Der det er gjennomført uheldige tiltak som har svekket kulturmiljøets egenart bør det gjennomføres byreparasjon i form av tilbakeføring og gjenoppbygging som viderefører den lokale byggeskikken.*

På elementnivå:

- *Karakteriserende elementer som kaifronter og kraner bør ivaretas.*
- *Eksisterende gatebelegg, trapper, forstøtningsmurer, utomhus-/ hageanlegg, gangveier, terrasserings, trapper, murer og andre konstruksjoner som er karakteristiske for området bør bevares eller tilbakeføres. Utbedring bør skje ved bruk av tradisjonelle materialer og teknikker.*

Havneplanens beskrivelse: *”For områder omfattet av hensynssonen er formålet å bevare eksisterende bygninger, gatestruktur, murer, hager, vegetasjon og andre elementer med kulturhistorisk verdi.”*

Mange har hatt store forventning etter at Paal Malde tok til orde for å få frem igjen de gamle murene og vannspeilet som engang var byens havn for små prammer og ”andre tilreisende båter dersom plassen tillot det”, dvs byens første lille gjestehavn.

Paal forteller: *”mitt opprinnelige håp, var at de gamle murene kunne hentes frem og bli bestanddeler i en ny badestrand.”*

Muren hadde trestolper ned i vannet, bundet sammen med en bjelke på toppen av muren. I tillegg en horisontalbjelke på utsiden for å hindre at båtene slo i steinbryggen.

Den samme muren dukket opp tirsdag 14. februar 2023. De vertikale stolpene er de samme, men muren har fått en murkrone som erstatter den horisontale bjelken på toppen. Muren er 150 år gammel. De vertikale stolpene er der og muren er steinsatt ned i vannet. Et kulturminne? Selvsagt er et det. Beddingenes plassering og betydning for utviklingen av Grimstad blir høyst levende når et slikt spor dukker opp, og det er slett ikke uventet.

I et saksfremlegg for Kommunestyret den 30.01.2017, men overskrift: Endring av detaljreguleringsplan - prinsippavklaring, kan vi lese: *Bredden skal innerst tilsvare det bassenget som tidligere ble kalt «Fiskepiren». Her lå fra gammelt av små fiskebåter og solgte fisk direkte fra båtene eller fra et lite, enkelt utsalgssted som lå på vestsida, så lenge det eksisterte.*

Det historiske aspektet: Det bør foretas grundigere undersøkelser og dokumentasjon før det kan konkluderes med om den autentiske formen på bassenget kan gjenskapes (mål, dybder, materialer osv.). Dersom «Fiskepiren» kan gjenskapes, dog med ny funksjon, vil det i så fall være en svært positiv side ved saken, og gi byen tilbake en historisk dimensjon

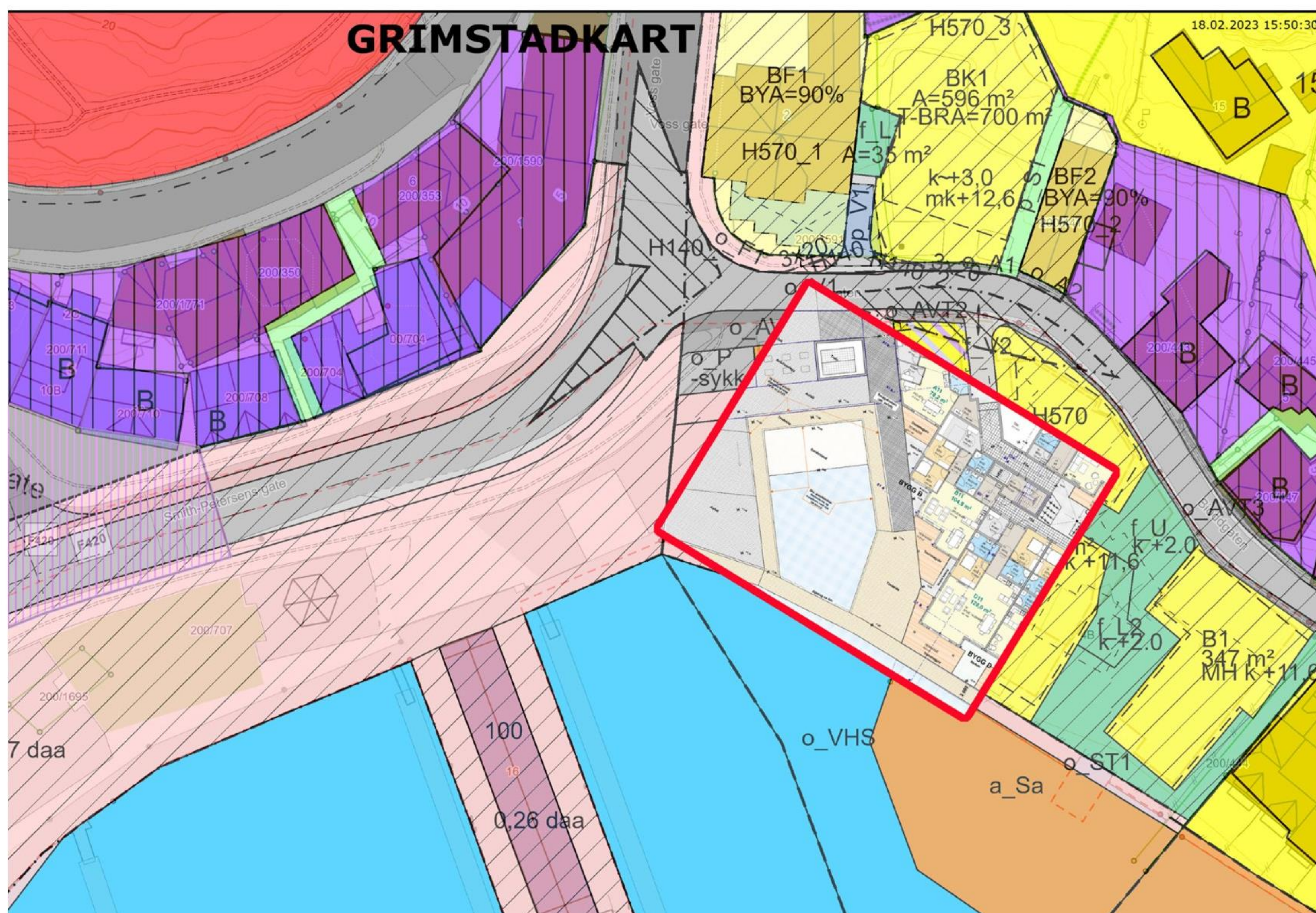
I planbeskrivelsen som ble vedtatt i september 2018. Sitat: *«Når det gjelder oppbygging av badeplassen er den tenkt som avsetninger av steinmurer (fremgraving av gamle avsetninger om mulig), på samme plass som de fra gammelt av var bryggefront/bukt til fortøyning av fiskebåtene.»*

Da reguleringsbestemmelsen forelå ble ordlyden slik:

Her er bebyggelsesplanen (rød ramme) lagt inn på reguleringsplanen. Bredden på vannspeilet i fiskeprien er kun 11,9 meter. Avviket er 3,5 meter i forhold til reguleringsplanen.

Prinsippavklaringer gitt i politisk behandling av reguleringsendringen er ikke hensyntatt og videreført i reguleringsbestemmelsene.

Fiskepirens karakteristiske murer er ikke tatt vare på.



§3.9.1. Offentlig badestrand etableres innenfor området. Det tillates støttemurer ol. i formåls-grensene mot tilstøtende formål. Det tillates etablert trapper og tilrettelegging for adkomst ned på stranden fra områdene rundt. Det åpnes for at o_VB og o_L1 kan ha en «flytende» overgang ved at strand og sandbasseng under lekeapparater går i ett, og evt. at lekeapparater plasseres delvis inn på området.

Reguleringsbestemmelsen er ikke presise nok i forhold til de tydelige føringer gitt i overordnede planer. Også bebyggelsesplanen, som er vist øverst på siden, avviker betydelig i forhold til overordnede planer.

Da de gamle murene var synlige i februar 2023 og nye betongvegger ble heist på plass, ble byggesaksenheten varslet. Det som er bygget er ikke i tråd med de forutsetninger som er lagt for tiltaket.

Det er alvorlige avvik der flere instanser bevisst eller ubevisst har unlatt å følge opp de helt klare krav i havneplan og i beskrivelser fra Riksantikvar i forhold til hensynsonen.

De groveste avvikene er:

- 1) Vannspeilets bredde innerst er 11,9 meter - det skulle vært 15,4 meter.
- 2) Eksisterende natursteinsmur er ikke hentet frem.

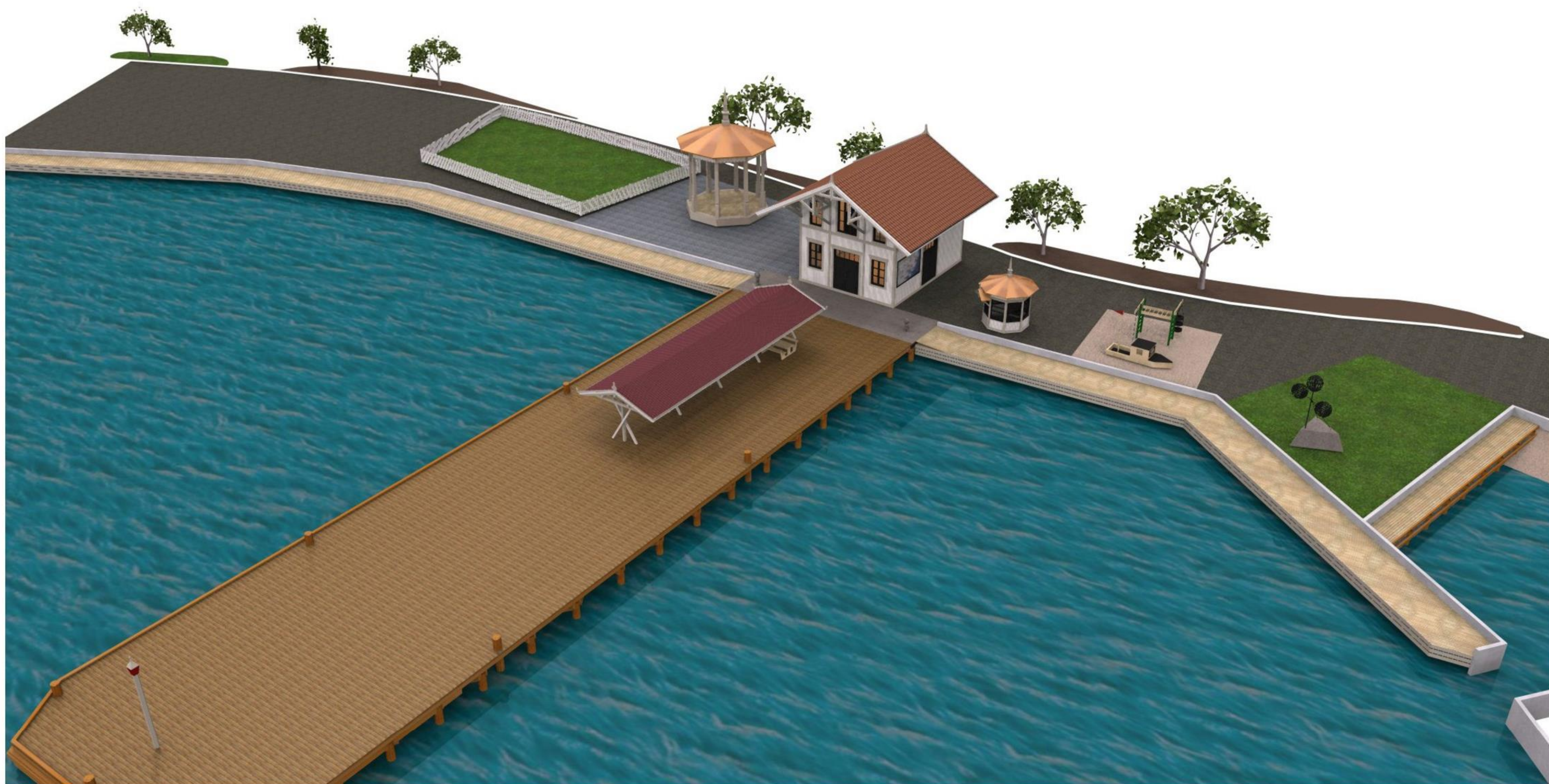
Fiskepiren er gjenoppbygd, som det første av flere elementer, med historiske preferanser. Det kunne vært så uendelig mye bedre dersom i hvertfall en gråsteinsmur var synlig. Da kunne vi sagt: *"For 200 år siden var dette beddingen i Dramseviigen, og for 150 år siden omsluttet den muren der (!) båthavna for byens små fiskebåter."*

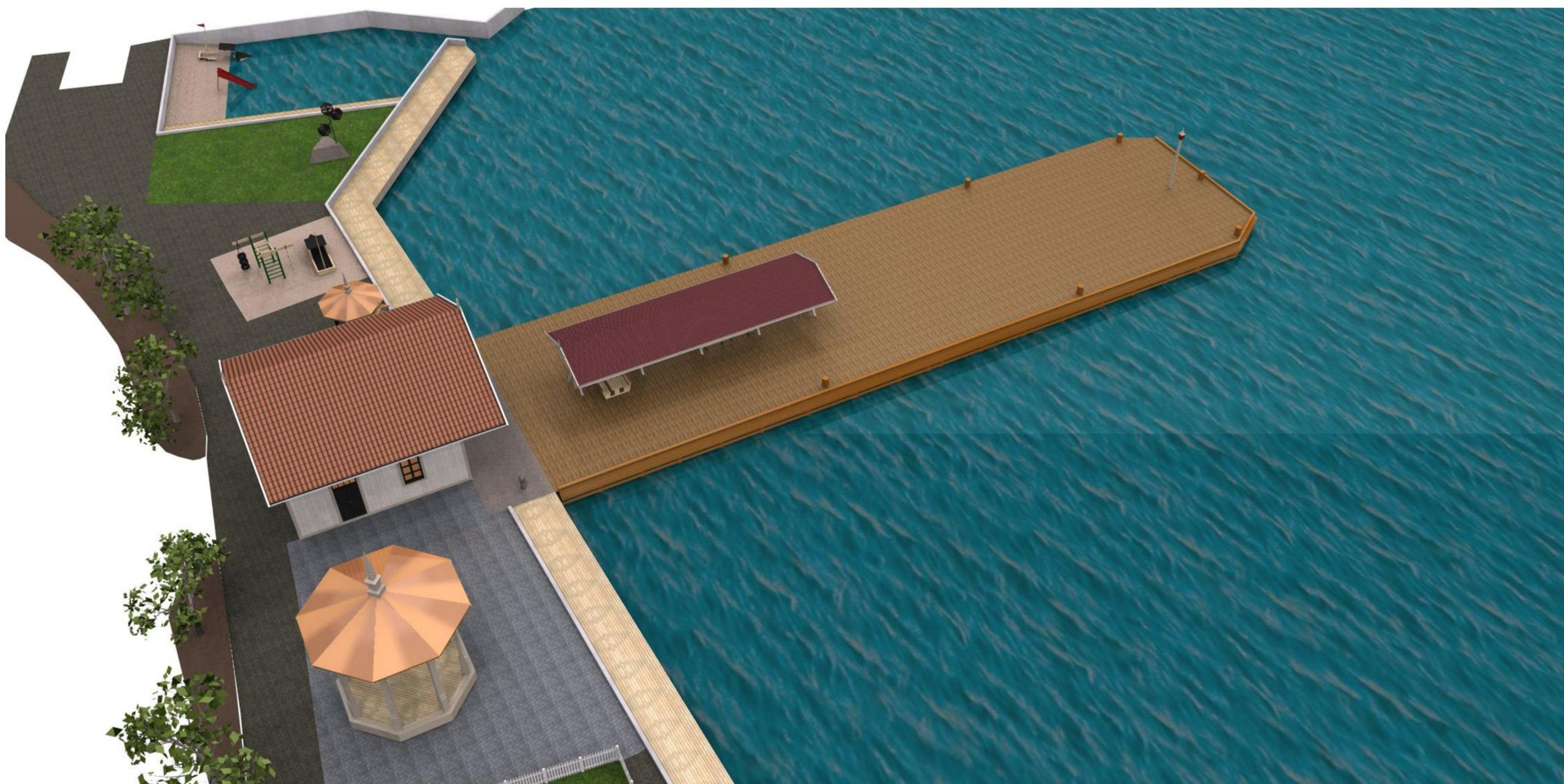
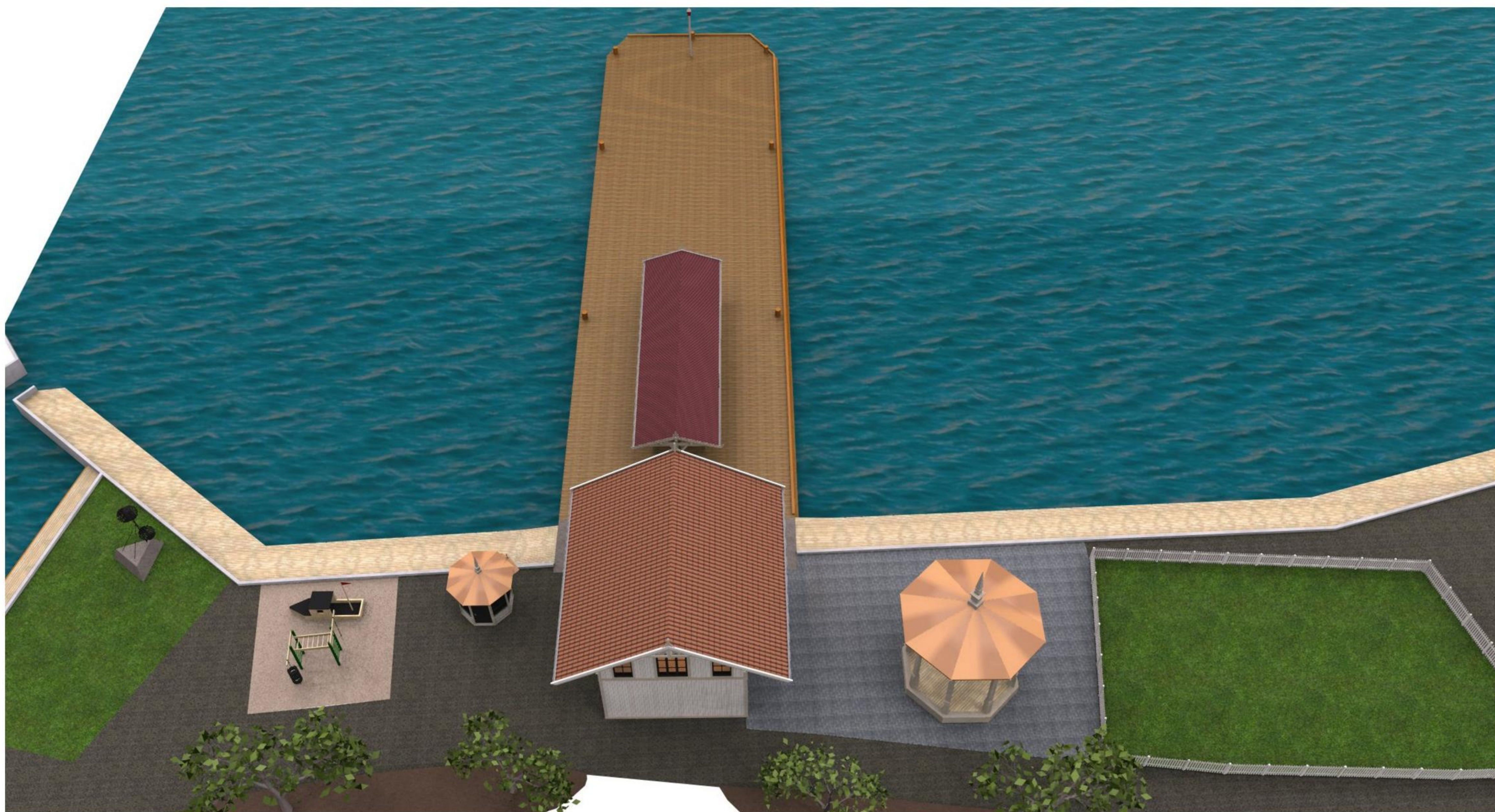
De helt sentrale historiske spor ligger fortsatt skjult under bakken.

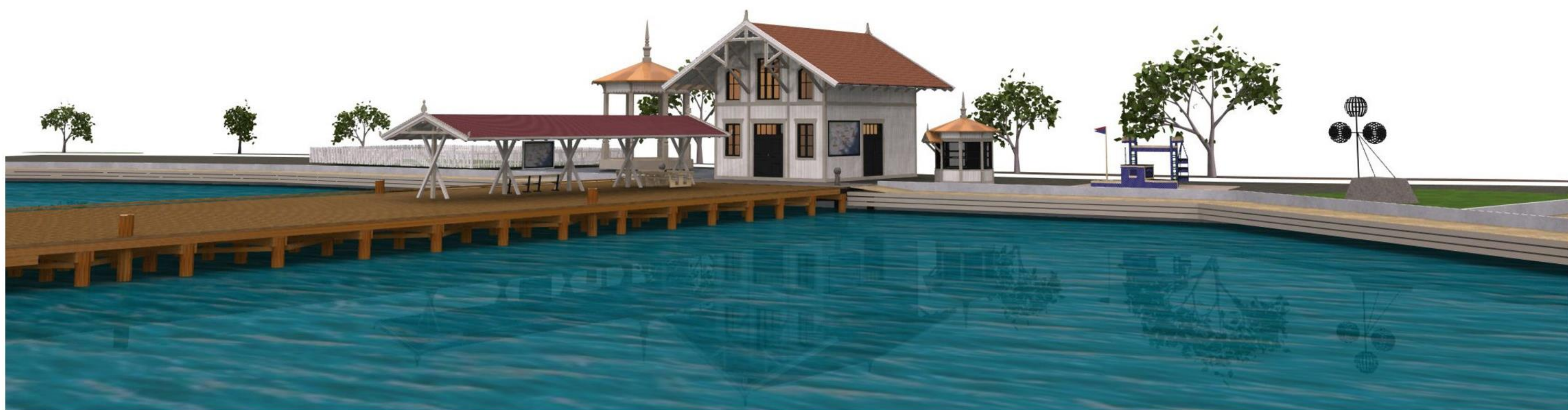
Det er å håpe at byens myndigheter sørger for at det blir foretatt en reparasjon i tråd med riksantikvarens krav og havneplanens bestemmelse..

Mine illustrasjoner viser natursteinsmuren med en brygge som er tilpasset området rundt.

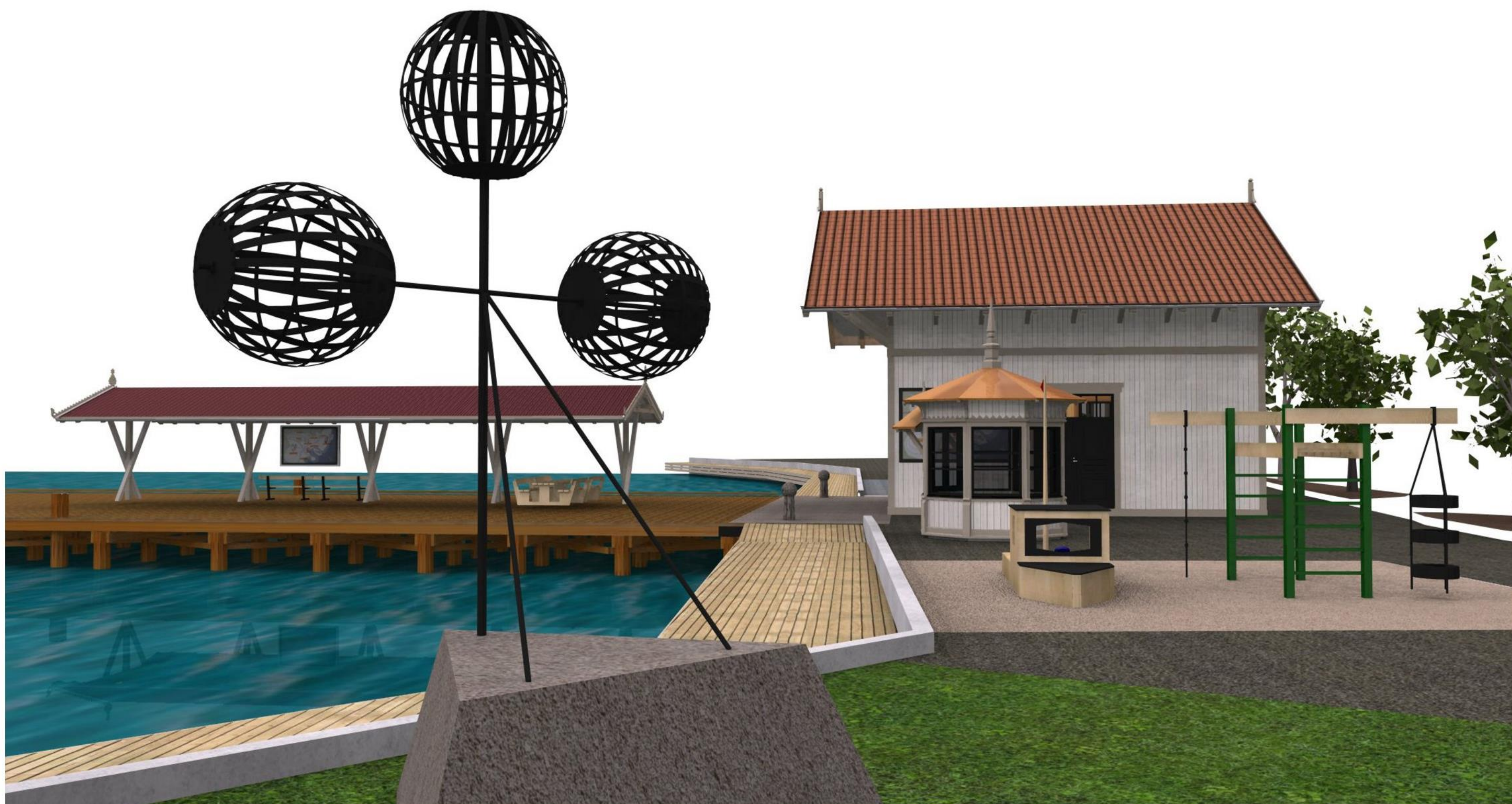
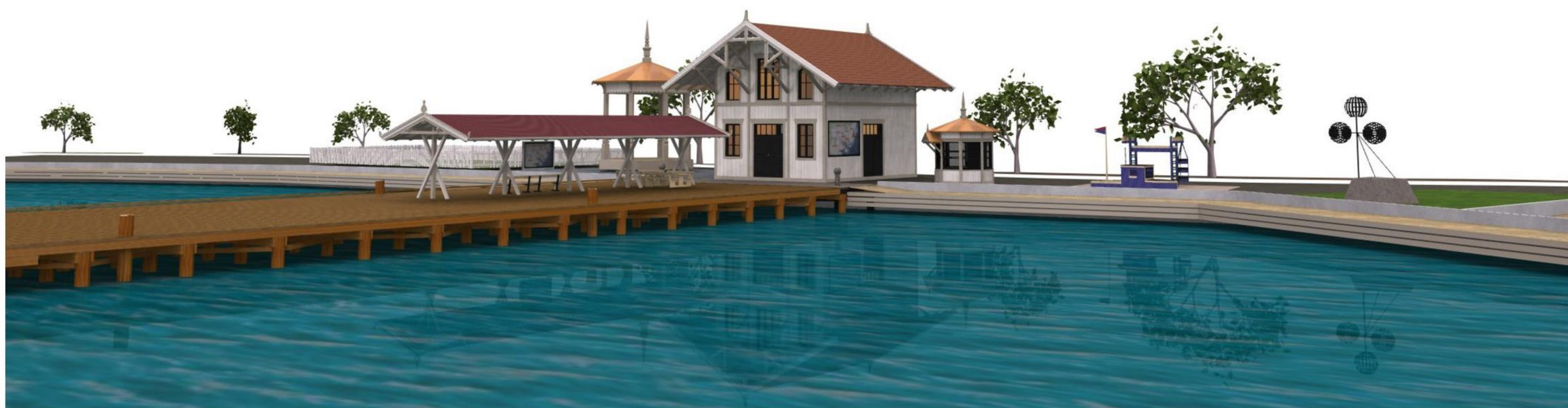
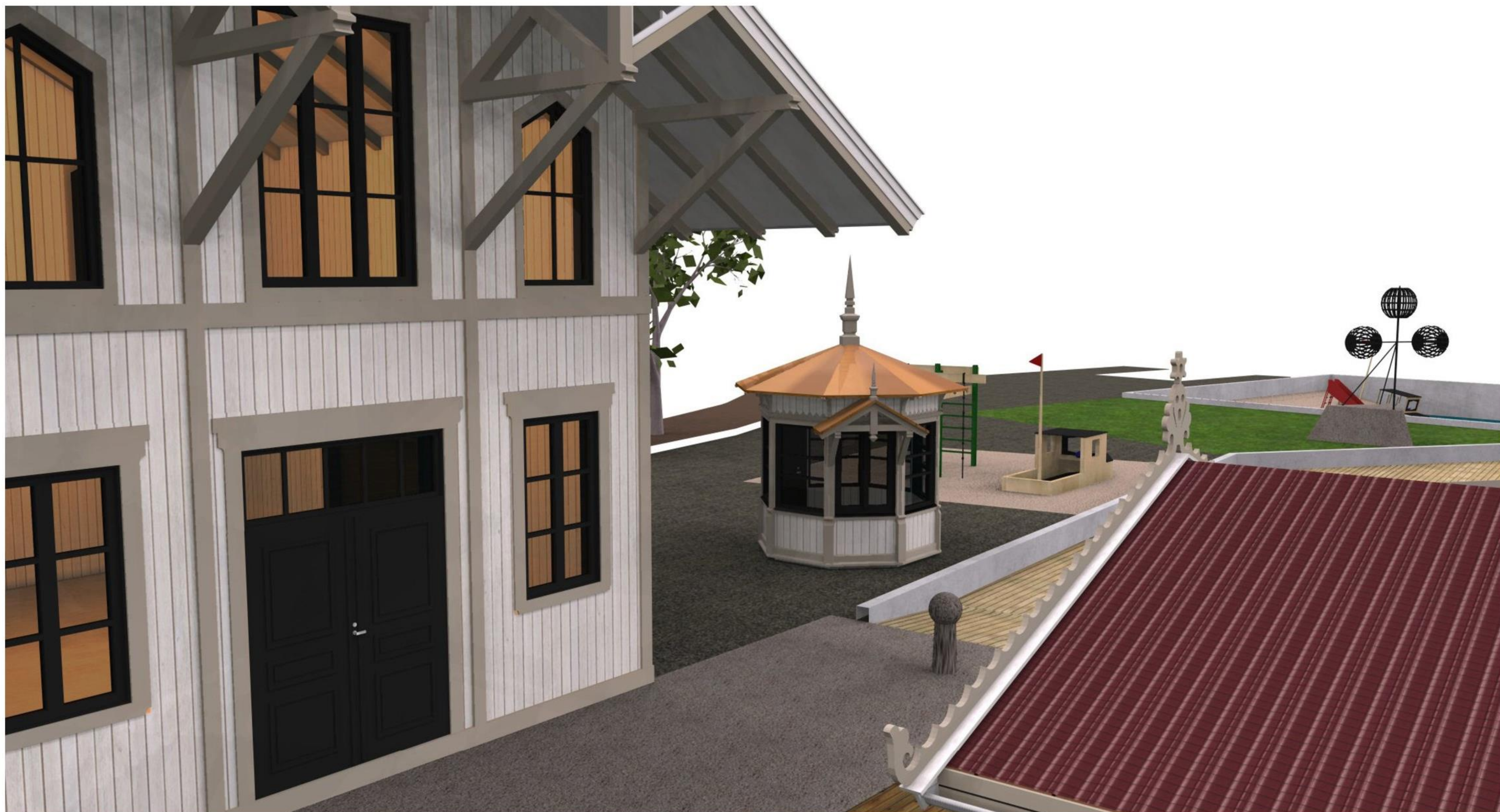
Sammenlign gjerne kartet på denne siden med kartet på side 14 (Reguleringsplanen).













IDENTITET



Ikke kødd med den!