

ANTIKVARISK FÖRUNDESRÖKNING ÅR 2020

Björn Ahnlund

FÄRJETERMINALEN I VARBERGS HAMN

Getakärr 9:14 Varbergs kommun

KULTURMILJÖ HALLAND RAPPORT 2020:81



STIFTELSEN HALLANDS LÄNSMUSEER

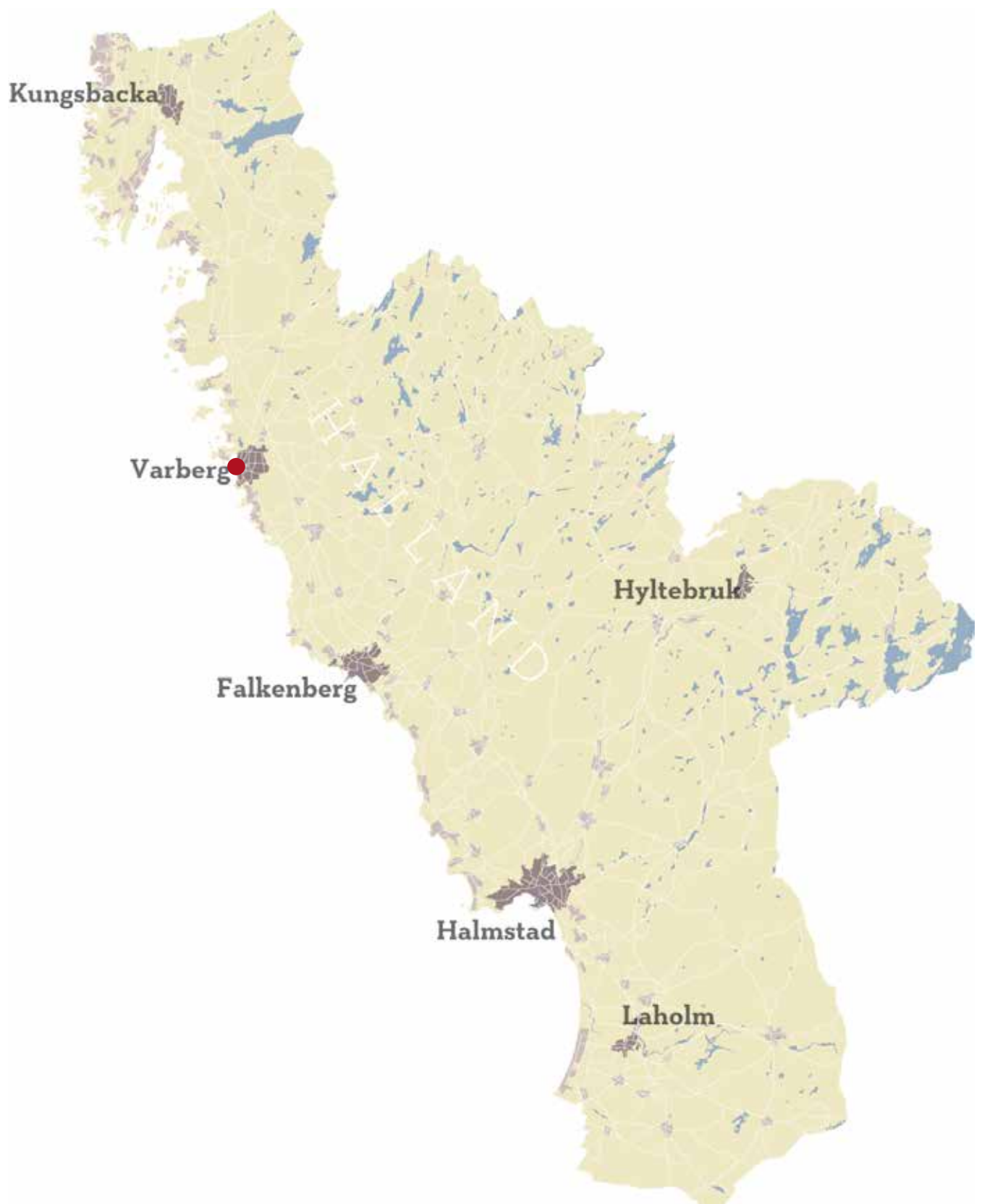
Stiftelsen Hallands Läns museer, Kulturmiljö Halland
Uppdragsverksamheten, Halmstad 2020
Antikvarisk förundersökning år 2020
Bild framsida: Färjeterminalen vid innerhamnen.
Foto 2020: Björn Ahnlund (filmnr 2020-71).
Grafisk form och layout: Anders Andersson.
Kartor ur allmänt kartmaterial © Lantmäteriet.
Ärende nr 2020-301

Björn Ahnlund

FÄRJETERMINALEN I VARBERGS HAMN

Getakärr 9:14 Varbergs kommun

KULTURMILJÖ HALLAND RAPPORT 2020:81



INNEHÅLL

Inledning.....	6
Uppdrag.....	6
Befintligt skydd.....	6
Bakgrund.....	6
Historik.....	7
Hamnen.....	7
Färjeterminalen.....	8
Beskrivning.....	10
Läge och omgivning.....	10
Exteriör.....	10
Interiör.....	11
Kultuhistoriska värden.....	12
Viktiga karaktärsdrag att beakta.....	14
Konsekvensbeskrivning.....	14
Föreslagna åtgärder.....	14
Bedömning.....	14

INLEDNING

Uppdrag

Kulturmiljö Halland har fått i uppdrag av fastighetsägaren Varbergs Fastighets AB att göra en antikvarisk förundersökning av f.d. färjeterminalen i Varbergs hamn. Arbetet har utförts av bebyggelseantikvarie Björn Ahnlund, Kulturmiljö Halland, Hallands läns museer under november 2020.

Syftet med undersökningen är att utreda byggnadens kulturhistoriska värde.

Befintligt skydd

Den aktuella byggnaden saknar skydd i plan och är ej registrerad som kulturhistoriskt värdefull.

Bakgrund

I samband med att hamnverksamheten flyttar och hamnområdet omvandlas till den nya stadsdelen Västerport, avses befintlig bebyggelse att rivas. Detta innefattar i dagsläget även den f.d. färjeterminalen, en till det yttre högst ordinär 1970-talsbyggnad.

I ett tidigare skede identifierades att byggnaden innehåller en äldre, invändigt synlig byggnadskonstruktion med bl a bevarade takbjälkar av limträ. Fastighetsägaren har nu öppnat för ett eventuellt bevarande av en del av byggnaden.



Den röda ringen markerar den aktuella byggnaden. Karta: Varbergs kommun.

HISTORIK

Hamnen

Den nuvarande hamnen har sitt ursprung i den utbyggnad som stod färdig 1849. Genom denna kunde bl.a. ångbåtar lägga till i staden. Från 1852 angjorde ångbåtar Varberg två gånger i veckan på linjen mellan Göteborg och Lübeck, vilket blev ett uppsving för badortsturismen.

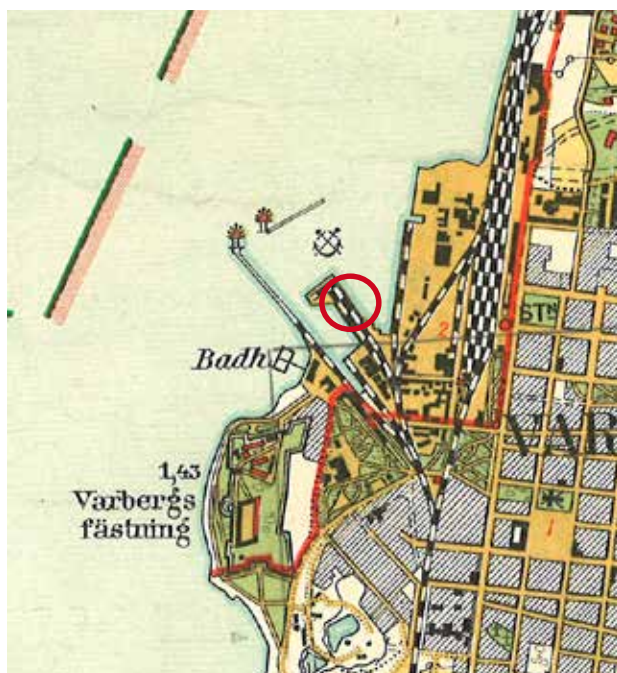
1881 påbörjades ytterligare utbyggnad med förstärkt vågbrytare samt en ny dubbelsidig lastpir benämnd Hooken. Samtidigt uppfördes ett nytt tullhus. Allt stod färdigt 1887 och hamnen hade nu ett djup på 5 meter och sammanlagt 800 meter kaj. Strax anlades järnvägsspår på den nybyggda lastpiren. Fartygstrafiken och godsomsättningen ökade snabbt genom textil- och stenindustrins, liksom persontrafikens starka utveckling.

År 1901 byggdes hamnen ut med 200 meter kaj, "kolkajen", vilken förlängdes norrut på 1930-talet. Hamndjupet muddrades till 7,25 meter och kunde nu även ta emot oceangående fartyg.

En betydande utbyggnad gjordes på 1950-talet i samband med etableringen av Gyproc-fabriken i hamnen. Andra världskriget hade annars inneburit en stor nedgång av sjöfarten. En fullständig återhämtning till 1930-talets nivåer inträdde först i början av 1960-talet.

År 1960 startade färjelinjen mellan Varberg och Grenå. Under 60-talet och följande decennier ökade trafiken och godsomsättningen kontinuerligt med import av varuslag såsom oljeprodukter och personbilar och export av sågade trävaror.

Färjetrafiken drevs till en början av ett norskt rederi men togs över av Lion ferries 1965, som hade den i 35 år. Mellan 1999 och 2020 trafikerades linjen av Stena lines fartyg.



Ekonomisk karta 1926. På platsen finns fortfarande endast järnvägsspår. ©Lantmäteriet.



Ekonomiska kartan 1965. En långsträckt byggnad ligger nu på platsen mellan spåren. ©Lantmäteriet.

Färjeterminalen

Färjans tilläggsplats förlades till den östra sidan av Hooken, där ett befintligt hamnmagasin byggdes om till stationsbyggnad för passagerare. Motorfordon kördes ombord via en ramp intill.

Magasinet, där färjestationen inhystes, var troligen byggt i slutet av 20- eller början av 1930-talet. Det var en smäcker träbyggnad med ett välvt tak på en stomme av limträbalkar. Fasaderna var av stående panel och hade stora skjutportar. Fönstren bestod av små överljusfönster vid takfoten samt vackert spröjsade och välvda fönsterpartier vid gavlarna.

Vid ombyggnaden 1960 berördes endast den södra delen av magasinet, vilket bl.a. försågs med ny entré och större fönster. Den norra delen tycks ha bevarats intakt fram till 1974 då hela byggnaden omgestaltades exteriört efter ritningar av Arkitekt- och konstruktionsbyrån, Gert Carlsson. Den nya färjeterminalen försågs med ett sadeltak utanpå befintlig takkonstruktion, nya fasad- och takmaterial liksom nya fönster m.m. Mot norr tillkom en byggnadsvolym samt ramper, trapp- och hisstorn. Invändigt byggdes den sydvästra delen om medan den nordvästra delen behölls som magasin.

Limträ

Den moderna limträtekniken bygger på den tyske byggnadskonstruktören Otto Hetzers patent från 1906 för uppfinningen att limma samman brädor till böjda konstruktioner. Nu blev det möjligt att göra avancerade konstruktioner för byggnader som krävde stora spännvidder såsom idrottshallar, banhallar och magasin. 1919 startade tillverkning av limträbalkar i Sverige i Töreboda. En tidig byggnad i limträkonstruktion var banhallen till Malmö centralstation, 1923. 1937 invigdes en flyhangar vid F1 utanför Västerås med limträbalkar med 55 meter spännvidd, vilket då var världsrekord. I början följde inte alltid den yttre takformen den böjda konstruktionen men i samband med funktionalismens genombrott blev det välvda taket ett av den nya arkitekturens kännetecken.



Industrihamnen, troligen 1930-tal, Det långsträckt magasin syn till höger mitt i bild.



Längst ut på Hooken syns här det s k varvshuset, vilket senare flyttades till kolhamnen. Det hade en liknande konstruktion och utseende men var betydligt kortare och något högre än magasinbyggnaden. Magasinet skymtar här till vänster mellan masterna där ett lastfartyg lagt till. Foto från 30- eller 40-talet.



Foto från 1950-talet som fångat en mindre del av magasinet.



Foto från 1960-talet. Färjetrafiken har startat och halva magasinet har nu byggts om till färjeterminal.

BESKRIVNING

Läge och omgivning

Färjeterminalen ligger på lastpiren "Hooken" mellan den inre, småbåtshamnen, och industrihamnen. Marken på piren är asfalterad. Kajkanterna består av granit. Söder om terminalen står en bilramp i form av en blåmålad stålkonstruktion. Närmaste bebyggelse är högskolan, Campus byggnader i sydväst.

Exteriör

Den nuvarande anläggningen utgörs av en långsträckt byggnadsvolym samt en mindre, parallellt liggande något högre byggnad i samma stil mot nordost. Till anläggningen hör även trapp- och hisstorn.

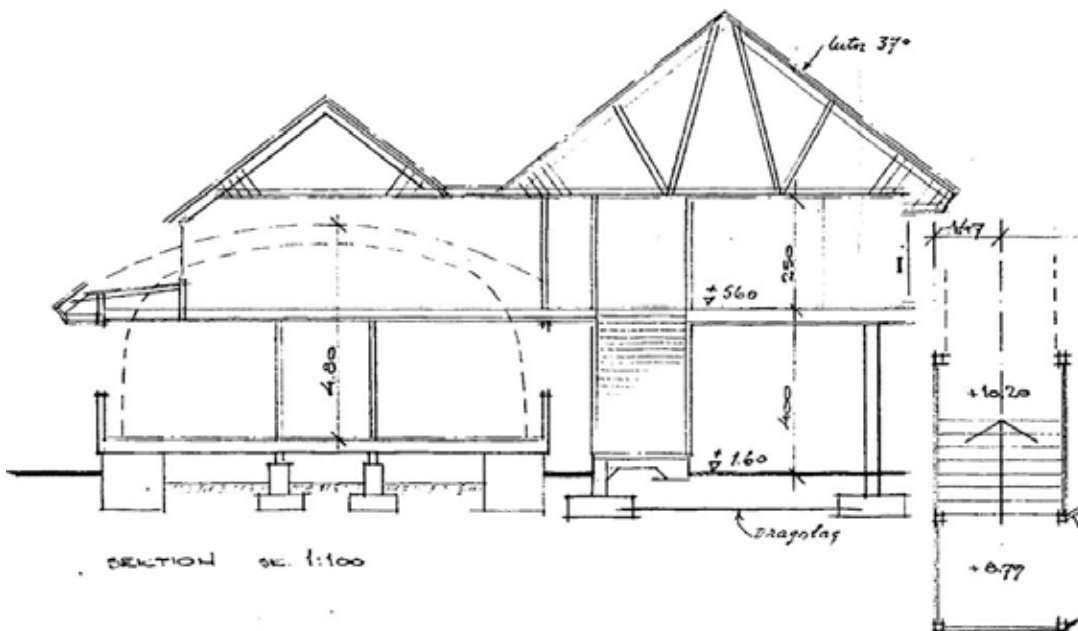
Byggnaderna har fasader av putsliknande skivmaterial med blåmålad träpanel på gavelröstena. Takkonstruktionen är sadeltak och taktäckningen röd korrugerad plåt. På långsidorna sitter fönsterband. Takfallet mot sydväst har indragna takkupor.



Vy mot norr.



Vy mot öster.



I samband med ombyggnaden på 1970-talet försågs terminalen med en ny takkonstruktion utanpå den gamla.

Interiör

Beskrivningen begränsas här till förrådsutrymmet i den nordvästra delen av byggnaden där den bevarade ursprungliga byggnadskonstruktionen och ursprungliga byggnadsdetaljer kan studeras.

Den aktuella lokalen har golv av spontade brädor. Även väggarna består av spontade stående brädor, vilka liksom golvet är omålade. Bakom senare tillkomna trähyllor sitter gavelväggens glasfönster och portar kvar i sin ursprungliga form. Det välvda fönsterpartiet i trä följer takets form och är indelat i sektioner. Mellan de vertikala posterna sitter fasta spröjsade fönsterbågar indelade i ett flertal smårutor i olika storlekar. Träporten därunder består av fyra fyllningsdörrar med fem speglar på höjden i varje dörrblad. Vid takfoten på långväggen sitter de ursprungliga överljusfönstren kvar med långsmala spröjsade bågar.

Fönster- och portparti är målade i en varmt grå kulör, vilken troligen är ursprunglig sedan byggnadstiden.

Den byggnadstekniskt intressanta vägg- och takkonstruktionen består av kraftiga, segmentformade limträbalkar med ca 11 m spännvidd vilka sitter med ca 4 m mellanrum och följer byggnadens form till golvnivå. De består av ett trettiotal lamellbrädor vilket ger dem ansenlig dimension. Limträkonstruktionen är troligen behandlad med fernissa eller likande ytbehandling.

Balkarna, som är kraftigare närmast taket, bär glest placerade, längsgående regler varpå underlagstaket av brädor är monterat.

Balkarna tycks vara tillverkade i ett stycke vilket skulle tyda på en avancerad transport med godsvagn eller lastfartyg. Men det kan även vara så att de kommit i delar vilka satts samman på platsen.



Limträbalkar bär upp regler till det ursprungliga yttertak.



Balkarna svänger ned lodrätt vid väggen.



Vy mot gavelpartiet i nordväst med ursprungliga fönster och portar.



Då utrymmet fortsatt använts som magasin/förråd har det i stort sett bevarats genom åren. Vy mot sydost.



Ovan: Ursprunglig armatur i taket.

Vänster: Del av takkonstruktion.



Ovan: Detalj av porten

Vänster: Överljusfönster vid takfoten



Limträbalkarna består av uppåt 30 lammeller/brädor som limmats ihop och böjts under hårt tryck. Notera att lamellerna på vilka takreglarna vilar är kraftigare än övriga lameller.

KULTURHISTORISKA VÄRDEN

Färjeterminalens kulturhistoriska värde är främst knutet till den bevarade ursprungliga interiören från det ombyggda hamnmagasinet i den norra delen av byggnaden. Den nuvarande exteriören bedöms ha ett litet kulturhistoriskt värde.

Vad gäller den bevarade interiören har denna ett högt *autenticitetsvärde* då den i princip är oförändrad sedan byggnadstiden. Detta gäller såväl byggnadskonstruktioner och byggnadsdelar liksom ytskikt, varför man även kan tillägga *patina* som ett kulturhistoriskt värde.

Den ursprungliga byggnadens stomkonstruktion av limträbalkar har ett högt *byggnadsteknikhistoriskt* värde då den är ett tidigt exempel i en halländsk kontext.

Byggnaden uppvisar drag av både 20-talsklassicism och tidig funktionalism. En delvis återskapad, restaurerad exteriör skulle innebära att den ursprungliga byggnadens arkitektoniska och arkitekturhistoriska värden tydliggjordes.

Byggandets *placering* ute på Hooken-piren är av kulturhistoriskt värde, då hamnmagasinet under lång tid var knutet till platsen, vilket är väsentligt ur *byggnadshistorisk* och *pedagogisk* synpunkt.

Viktiga karaktärsdrag att beakta

- Ursprunglig limträkonstruktion med välvda takbalkar
- Fönster- och portar i originalutförande
- Golv, väggar och tak klädda med bräder
- Ursprungliga bevarade detaljer såsom lampor

KONSEKVENSBESKRIVNING

Föreslagna åtgärder

Projekt Västerport håller på att ta fram projektdirektiv för att riva färjeterminalen.

Fastighetsägaren har öppnat upp för ett bevarande av densamma.

Bedömning

En rivning skulle innebära att de kulturhistoriska värdena som är knutna till byggnaden går förlorade.

Ett bevarande och restaurering av även en mindre del det gamla magasinet skulle innebära att kulturhistoriska värdena, liksom hamnkaraktären, bibehålls och stärks.

KÄLLOR OCH LITTERATUR

Varbergs kommun, Byggnadsnämndens arkiv: Ritningar och andra bygglovshandlingar.

Varbergs kommun, Hamn- och gatuförvaltningen: Äldre fotografier.

Clarke, Malin, *Falkenbergs idrottshall*. Bebyggelsehistorisk uppsats. Göteborgs universitet, Institutionen för kulturvård 2012.

Spade, Bengt, Carlsson, Gösta, *Avtryck från en epok. Industriminnen i Halland*. Länsstyrelsen i Hallands län 2007.

Unnerbäck, Axel, *Kulturhistorisk värdering av bebyggelse*. Riksantikvarieämbetet 2002.





KULTURMILJÖ
HALLAND

Postadress: Tollsgatan 7 | 302 32 Halmstad | Tel: 035-19 26 00

E-post: kansli@kulturmiljohalland.se | Hemsida: www.kulturmiljohalland.se