



KULTURMILJÖ
HALLAND

BEBYGGELSE I VARBERGS HAMN

Kulturhistorisk Byggnadsdokumentation



Silo, varvshus, sandlada och mekanisk verkstad,
del av Getakärr 9:14, Varbergs stad,
Varbergs kommun

Britt-Marie Lennartsson

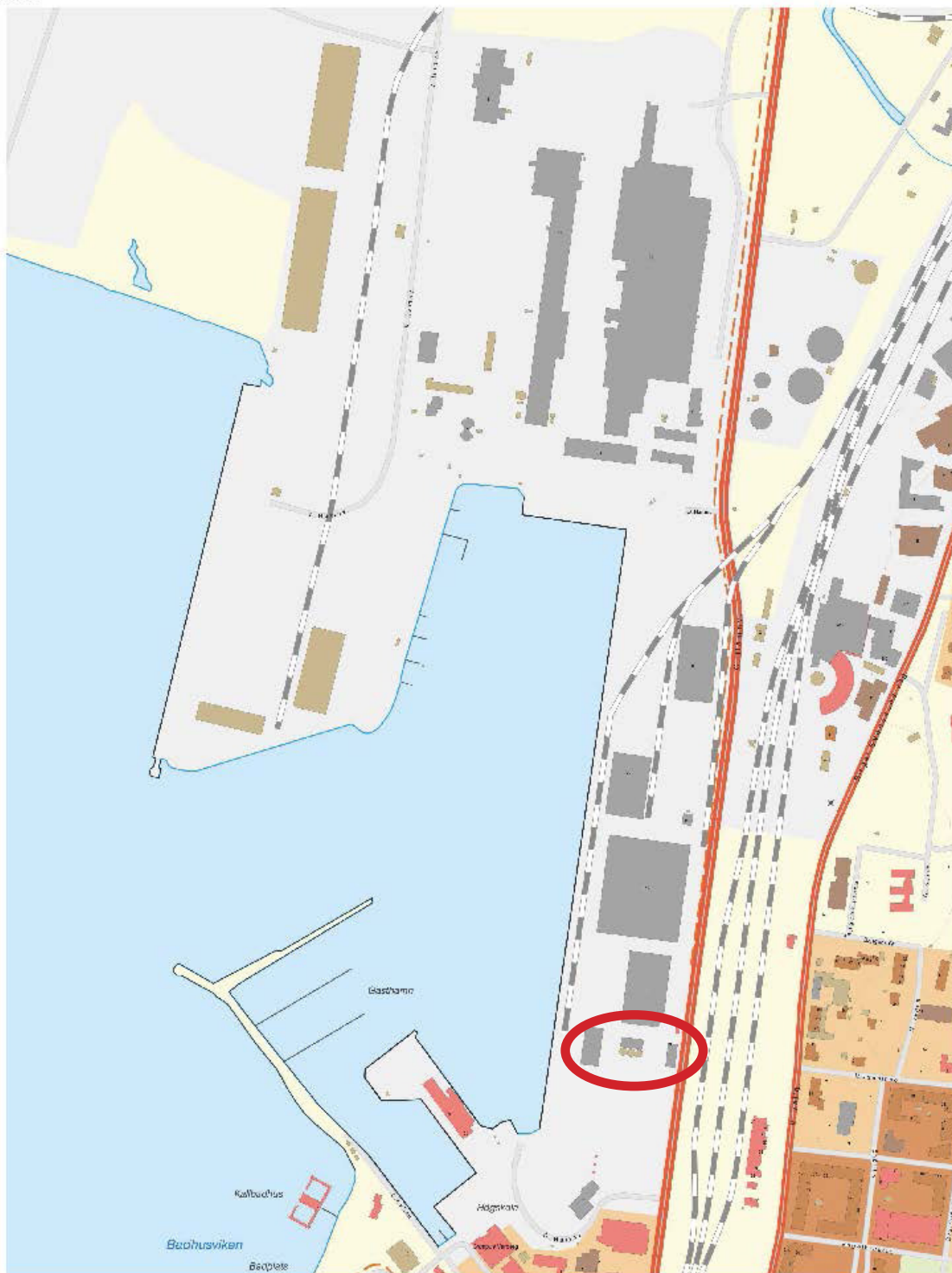
2017:19

Innehåll

Inledning	5
Inledning	5
Läge	5
Metod	5
Tidigare kulturhistorisk värdering	5
Fornlämningar	6
Detaljplan	6
Historik	6
Staden Varberg	6
Hamnen	7
Beskrivning	10
Varbergs hamn	10
Silo	12
Varvshus	13
Verkstadshus	15
Sandladan	17
Kulturhistoriskt värde och rekommendation	17
Foton	18
Källor	18

Silo, varvshus, sandlada och mekanisk
verkstad i Varbergs hamn
Varbergs stad och kommun
Kulturhistorisk
byggnadsdokumentation

Britt-Marie Lennartsson
Kulturmiljö Halland



Inledning

Kulturmiljö Halland har på uppdrag av Varbergs Fastighets AB tagit fram denna kulturhistoriska dokumentation av bebyggelse i Varbergs hamn, del av Getakärr 9:14. Varbergs Fastighets AB har tagit över ägandet av hamnområdet från Hamn och gatuförvaltningen på Varbergs kommun. Avsikten är att hamnverksamheten skall flyttas norrut och nuvarande hamnområde ska bebyggas med bostadskvarter i en ny stadsdel, Västerport. I samband med detta avses bebyggelse i den södra delen av hamnen rivas.

Läge

Hamnen ligger centralt i Varbergs stad, i nära anslutning till de äldsta delarna av staden; fästningen och rutnätsstaden från 1660-talet. Hamnen skiljs från staden av järnvägen som passerar genom staden i nord-sydlig riktning. Hamnområdet sträcker sig ca en kilometer från det centrala läget och norrut längs kustlinjen upp mot Getterön. De nu aktuella byggnadsverken ligger i den södra delen av hamnen, nära färjeläget och småbåtshamnen.

Metod

Denna dokumentation är endast översiktlig och berör främst exteriörerna av de nu aktuella byggnaderna; en påtlada, tre silor, ett äldre varvshus och Larsson mekaniska, så som de ser ut idag. Byggnaderna har studerats och fotograferats digitalt från marknivån. Foton är tagna i ett arkivbeständigt raw-format och original förvaras i Kulturmiljö Hallands arkiv.

För att sätta in byggnaderna i ett historiskt sammanhang, samt att se

hur förändringar påverkat dem, har en övergripande studie av relevant litteratur om Varbergs hamn utförts. Viktiga källor har varit boken *Hus och gator i Varberg – Bilder och nostalgi från 1980-talet* av Magnus och Stefan Gustafsson utgiven av Hembygdsföreningen Gamla Varberg och Utblick Media i Halland AB, 2015. Information om byggnaderna har även hämtats från en rivningsplan för byggnaderna framtagna av Structor Miljö Väst AB framtagna i mars 2017. Historik om Varberg och hamnen har hämtats från *Stadens karaktärer – Kulturmiljöer i Varbergs stad*, ett planeringsunderlag för stadsdelar utanför centrum från 2012, samt boken om halländsk industrihistoria; *Avtryck av en epok* av Bengt Spade och Gösta Carlsson, utgiven av Länsstyrelsen i Halland 2007. Äldre bildmaterial har erhållits från Kamratföreningen Flottans män, Varberg.

Ovanstående material har sammanställts och utifrån byggnadernas kulturhistoriska värdering och utseende i nuläget har en analys gjorts av vilka kulturhistoriska perspektiv som bör tas upp i planeringen för byggnadsverken.

Tidigare kulturhistorisk värdering

Varbergs hamn har inte omfattats av den länstäckande bebyggelseinventeringen av kulturhistoriska värden som utfördes under 2005-2009 då hamnen vid detta tillfälle var en sluten och stängd anläggning. Av samma anledning är inte heller hamnen analyserad i planeringsunderlaget *Stadens karaktärer* från 2012. Efter terrorattackerna i USA den 11 september 2001 utarbetades internationella säkerhetsbestämmelser som innebar att hamnområdet stängslades in utan tillträde för allmänheten.

Fornlämningar

Det finns inga kända fornlämningar inom denna fastighet. Den ligger utanför fornlämningsområdena Varberg 62:1 och Varberg 60:1, vilka kan innehålla spår av äldre stadslager från när staden Varberg anlades 1600-talet samt efter staden Getakärr från 1400-1500-tal. Marken består till största del av sentida utfyllnadsmassor och som fornlämning klassas idag varaktigt övergivna lämningar efter människors verksamhet från tiden före 1850. Det är därför tveksamt om äldre lämningar kan påträffas här, men om så skulle vara fallet måste länsstyrelsen kontaktas.

Detaljplan

Området ligger inom detaljplan över Hamnområdet i Varberg upprättad 1953. Vid denna tidpunkt fanns av dagens bebyggelse endast Larson mekaniska på platsen. Tvärs över aktuellt område gick ett järnvägsspår. Planbestämmelserna angav J II: industriändamål, högst två våningar.



Utsnitt från karta över Varberg från 1857. Hamnbassängen och vålbrytare finns nu, i det läge som idag är innerhamnen. Industrihamnen och Farehmanen är ännu havsvik.

Historik

Staden Varberg

Det Varberg vi ser idag grundlades under slutet av 1600-talet, men staden har haft flera föregångare på andra platser runt nuvarande stad; från 1400-tal till 1584 låg staden Getakärr ungefär vid dagens polishus, därefter Ny Varberg vid Lindhofs kungsgård fram till 1611, och sedan Platsarna fram till 1666. Halland hade då blivit svenskt och det nya styret ansåg att det fanns strategiska skäl att lokalisera staden till fästningens närhet, men ändå på ett visst avstånd från murarna. Staden återuppbyggdes därför på den plats som Varberg ligger idag.

Varberg var länge en liten stad med knapp industri, främst lokal handel och hantverkare som fick driva stödjordbruk. En expansiv period kunde dock inledas på 1880-talet till följd av den agrara revolutionen, dvs. stora framsteg inom jordbruket som gjordes under 1800-talet, samt politiska reformer bl.a. uppösning av skråväsendet, näringsfrihet, liberaliserat bankväsende, vilka frigjorde kapitalflöden till olika industriprojekt. Expansionen inom näringsliv och industri bidrog till arbetstillfällen som ledde till befolkningsökning, framför allt av människor som flyttade från landsbygden runt staden. 1880-90 ökade antalet invånare med 48 %, från 2961 till 4387 invånare. Detta förde även med sig stor expansion bebyggelsemässigt och Vallgatornas gränser sprängdes. 1881-1885 byggdes 94 nya hus i staden, vilket var mer än vad som byggdes i samtliga andra halländska städer tillsammans.

Hamnen

Tillväxten möjliggjordes till stor del av förbättrade kommunikationer där hamnen spelade en avgörande roll. Den flacka Hallandskusten gav inte många goda möjligheter till hamnar. Från mitten av 1300-talet vet vi att havsviken mellan Getterön, Fästningen och stadens utmark utnyttjades som en naturlig hamnbassäng. Den tidens grundgående fartyg kunde ankra här i skydd mot vindar och omlastning skedde från fartygen till pråmar. Denna vik var troligen en viktig lokaliseringsskäl för staden Varbergs alla föregångare. Ett ständigt problem var dock igensandningen och fartygen fick lägga till allt längre ut. Så småningom anlades långa bryggor, kallade broar, som fartygen kunde lägga till vid.

På 1840-talet vaknade tankarna att på allvar ta tag i problemen med hamnen. Ett statslån från Kungl. Maj:t och en kontakt med Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen om utbyggnad av hamnen mynnade i ett förslag till en riktig hamn. 1844 utsågs en kommunal hamndirektion som införskaffade ett mudderverk. Muddermassorna användes till utfyllnad av sankmarker i västra delen av staden. Sten från den nyligen nedlagda fästningens yttermurar användes till kajkant och vågbrytare. Hamnen som stod färdig 1849 gav Varberg goda konkurrensfördelar som handelsstad för jordbruksprodukter, stenexport och havsfiske. Nu kunde ångbåtstrafiken lägga till i staden. Från 1852 angjorde ångbåtarna Varberg två gånger i veckan på linjen Göteborg-Falkenberg-Halmstad-Helsingborg-Köpenhamn-Lübeck. Detta blev även en viktig faktor för badortsturismen då det blev lätt att ta sig till Varberg från många



Ekonomisk Karta 1926. Rikets Allmänna kartverk. Bladet Varberg. Järnvägen går alldeles längs strandkanten norr om stationen med spår ut till hamnen.



Ekonomisk karta 1965. Rikets Allmänna kartverk. Bladet 5B Varberg 7g Varberg. Nu har hamnen utvidgats mot norr och landförbindelse finns till Getterön.

städer.

1881 påbörjades ytterligare utbyggnad med nytt tullhus, förstärkning av vågbrytaren, en ny 200 m lång och ca 30 m bred dubbelsidig lastpir benämnd Hooken byggdes. Allt stod färdigt 1887 och då hade hamnen ett djup på 5 meter och sammanlagt 800 meter kaj. På 1880-talet hade även järnvägen kommit till Varberg; först till Borås med sin viktiga textilindustri, som sedan följdes av Västkustbanan 1888. Därför anlades ett järnvägsspår ut till den nybyggda Hooken men även till äldre delen av hamnen. Fartygstrafik och godsomsättningen ökade starkt med den omfattande textilindustrin i Borås och Viskadalen, stadens betydelsefulla stenindustri och persontrafik. Kring denna tid byggdes också längan med de små hamnmagasinen längs Sjöallén. Det större murade spannmålsmagasinet byggdes 1874 och tullhuset byggdes 1901.

1904 byggdes hamnen ut med en kolkaj; en 200 meter lång stenkaj, som löpte parallellt med järnvägen. Denna förlängdes 130 m norrut på 1930-talet. Hamnen och inloppet muddrades till ett djup på minst 7,25 m så att oceangående fartyg nu kunde lägga till. Muddermassorna användes till landförbindelse till Getterön, där en flygplats anlades på statligt initiativ. En intensiv period inträdde med transport av framför allt koks, kol och bomull, men även export av pappersmassa från norrländska SCA. En stor nedgång av sjöfarten från hamnen inträdde under andra världskriget och en fullständig återhämtning till 1930-talets nivåer skedde först 1961.

Viktiga etableringar under 1900-talets senare del var byggnad av Gyprockajen för gipsfabriken Gyproc på 1950-talet. På 1960 startade färjetrafiken mellan Varberg



SS Araton har lagt till vid kolkajen i Varberg, ungefär på platsen för dagens sandlada.

och Grenå på Jylland, på den gamla Hallandskajen på Hookens östra sida där den ligger än idag. På 1970-talet etableras Väröbruk som fått mycket stor betydelse för hamnen i nutid. Varberg är den främsta exporthamnen i Sverige för sågade trävaror. Vid södra änden av Kolkajen fanns en stor anläggning för import, lagring, sortering och distribution av kol och koks tillhörande Borås Kolimport. Här bedrevs även handel av ved av skeppsmäkleri- och bränslefirmen Jobson. Tomten sanerades 1972 och råvaruterminalen för glasbruket i Limmared anlades här. Limmared är ett av Sveriges äldsta glasbruk och har än idag en omfattande produktion av glasflaskor, med över 400 anställda. Den nu aktuella silon användes för import av råmaterial till glasbruket. Dock togs silon togs ur bruk 2014 och importen av råmaterial går via hamnen i Halmstad.

Sedan 1880-talet har hamnverksamheten fortsatt växa norrut. På 1990-talet anlades Farehamnen i den nordligaste delen, med 270 meter kaj och med 11 meters djup. Den bygges ut redan under tidigt 2000-tal med ytterligare 160 meter kaj, och 2400 meter långt industrispår. Farehamnen har tagit över betydelsen för industrihamnen från de äldre lägena och det är hit all hamnverksamhet skall lokaliseras när Västerport byggs.



Varbergs hamn någon gång på 1920-30-talen. Varvshuset skymtar i vänsterkanten av bilden, då ute på Hooken.



Varbergs hamn någon gång på 1960-talet. Nu finns betongsilorna och varvshuset skymtar fram intill dem. Ett likande, längre hus med limträbågar låg fortfarande ute på Hooken.



Varbergs innerhamn på 1960-talet när färjetrafiken till Danmark har startat. Betongsilorna och varvhuset är på plats, men sandladan byggs först på 1970-talet. Bakom silorna syns även Larssons mekaniska.

Beskrivning

Varbergs hamn

Längst i söder ligger innerhamnen, i delen från 1849, som fungerar som både fiske- och småbåtshamn, samt till mindre fartyg upp till 50 meter. Fritidshamnen med förhyrda båtplatser för fritidsbåtar och är en välbesökt gästbåtshamn under sommartid. Hamnen har 450 meter kaj och ett djup på 4 - 4,5 meter. Marinan

rymmer 199 båtar samt har plats för cirka 50 gästbåtar. Sedan 1996 har Varbergs hamn tilldelats blå flagg.

Strax norr om denna mindre del ligger industrihamnen, i de delar som utvidgades 1880-1950-talet. Den utgörs av en kvadratisk hamnbassäng med totalt 920 meter kaj, varav 610 meter har ett muddrat djup på 8,0 meter, 180 meter ett djup av 5,2 meter. Största djupgående



Usikt mot Farehamnen från industrihamnen.

till industrihamnen är 7,5 - 8 meter och största fartygslängden är 180 meter. Ute på Hooken ligger även ett färjeläge sedan 1960-talet, för Stena Line Scandinavia AB med kajlängd 130 meter och ett djup av 6,5 meter.

Den yngsta delen av hamnen, Farehamnen, ligger längst i norr och togs i bruk 1996. Hamnverksamheten avses flyttas helt och hållet till denna del av hamnen. Det är Varbergs djuphamn med ett vattendjup på 11 meter och en kajlängd av 430 meter. Hamnen har en kapacitet för fartyg upp till 240 meter längd med en maxbredd på 33 meter och ett djupgående på 10 meter. Kajen har en spårbunden kran med lyftkapacitet på 45 ton. Järnvägsspår finns till samtliga kajdelar.

Varbergs hamn har stått under en nästan ständig pågående förändring och utveckling. Detta har inneburit att hamnen växt mot norr, äldre bebyggelse har



Den gamla kajkanten av varbergsgranit finns ännu kvar.

rivits och ny byggts. Idag finns knappast något kvar av de äldre verksamheternas bebyggelse, utan det mesta bedöms vara från senare delen av 1900-talet och framåt. De nu aktuella byggnaderna är tre stycken sammanbyggda betongsilor, ett äldre varvshus i trä, ett verkstadshus (även kallat Larssons mekaniska) samt en sandlada. De ligger nära den äldre kajkanten, som ännu är uppbyggd av varbergsgranit.



Från marknivån på sydsidan finns ett transportband som leder material ut från silorna.



Silor

Enligt äldre ritningar är betongsilorna uppförda år 1967 på en pålad betongplatta. De är tre stycken runda och sammanbyggda. Ovanpå dem finns ett vitt litet långsmalt plåthus. De är tämligen höga landmärken i staden och har sedan 2016 försetts med en stor gul målning med texten *Varberg calling for peace*. Under silorna finns ett kontrollrum med



Det finns även ett transportband från kajkanten i väster som leder in materialet i silorna.



styrssystem och ett transportband. Det finns även ett stort transportband från kajkanten för transport av material upp till den västra silons topp. Det finns även ett kortare transportband för material från silornas nedre del och uppåt, mot söder, till lastbilstransporter. Silorna är byggda i armerad betong med ca 25 cm tjocka väggar. De användes tidigare för förvaring av råmaterial till glasbruket i Limmared såsom kalk, sand och soda. De är tagna ur bruk 2014 och numera går importen av råmaterial via hamnen i Halmstad.



Varvshuset ligger tätt intill solornas norra sida.

Varvshus

Intill silornas norra sida står ett långsmalt trähus. Det byggdes ursprungligen på Hooken någon gång under 1920-30-talen, se sidan 9. Konstruktionen med limträbågar var dock vanliga i bebyggelse från 1930-talet vilket kan tyda på att det tillkom detta årtionde. Det flyttades till sin nuvarande plats under mitten av 1900-talet. Det finns med på bilder från 1960-talet, se sidan 9 och 10.

Det är en träbyggnad med en stomme av limträbågar med träbjälklag. Huset är grundlagt på en bärande stålstomme som vilar på betongplintar och stödmurar av betong. Det välvda taket är täckt med asfaltspapp och är isolerat med mineralull. Fasaden utgörs av en gulmålad stående oprofilerad locklistpanel i trä och är delvis isolerad med mineralull. Längs långsidorna finns sammanhängande rader av små kvadratiske träfönster upp vid takfoten. På gavlarna sitter större spröjsade fönster uppe i de välvda gavelpartierna. Alla snickerier är vitmålade. På den västra gaveln har det funnits en större port som



På gavlarna finns välvda småspröjsade fönster. De mittersta är utbytta till större glaspartier.



På den norra långsidan finns träportar och dörrar, troligen i originalutförande.



Gavlarnas spröjsade fösnter kan vara i originalutförande, medan mittenpariterna troligen är utbytta.



Varvshuset byggdes ursprungligen ute på Hooken men flyttades till nuvarande plats på 1950-60-talet. Trästommen vilar på stålbealkar som vilar på en gjuten betonggrund.



I mitten av byggnaden finns ett inrett loft med den karaktäristiska limträstommen synlig.



I de yttre rummen är huset öppet upp till tak utan mellanbjälklag.

nu är igensatt med korrugerad plåt. På den norra långsidan finns två större portar och några mindre dörrar i vitmålat trä i enkel oprofilrad spegelkonstruktion. Dörrar och portar sitter ganska högt i förhållande till marken.

Byggnaden har tidigare använts som varvshus för mindre båtbyggen och på senare år som hobbylokal. Innerväggar och innertak är klädda med gips. I byggnaden finns en lite större hall och mindre rum som använts som personalutrymmen. Mittendelen av byggnaden är försatt med en andra våning som har inretts med ett kök, duschrum/wc och personalrum.



Larssons mekaniska från väster. Alla fönster är utbytta på 1980-talet.

Verkstadshus

(Larssons mekaniska)

Verkstadshuset, även kallad Larssons mekaniska, är troligtvis uppfört under tidigt 1950-tal, då den finns med på detaljplanekartan från 1953. Det ligger utmed Östra Hamnvägen. Huset är murat med lättbetong/tegel å en betongplatta på mark. Fasaden är slätputsad och målad i en ljusgrå kulör. Sadeltaket är täckt med korrugerade eternitplattor. Vid gavlarna finns murade skorstenar i tegel. Nästan alla fönster och dörrar är utbytta 1986. Det finns dock två träfönster på den södra gaveln, tvåluftsfönster, vilka kan vara original. De stora portarna sitter mot väster och är blåmålade.

Invändigt finns två större verkstadsrum och i söder finns mindre utrymmen för kontor och personalutrymmen. Byggnaden har tidigare använts som smedja och mindre mekanisk verkstad, men på senare år har den framförallt använts som lager och hobbyverkstad.



Norra gaveln.



Södra gaveln med två bevarade tvåluftsfönster.



Byggnaden ligger längs med Östra hamnvägen.



Sandladan från sydväst.



Byggnaden består av en betongsockel och en stålstomme klädd med korrugerad plåt, med stora skjutportar på gavlarna.



På de utskjutande betongplintarna vilar stålstommens balkar.





Sandladan med transportband till silon bakom.

Sandladan

Parallellt med kajkanten ligger en större tältliknande byggnad från 1979. Den har troligen använts för sand till glasbruket i Limmared. Även sandladan är numera tömd. Den är byggd på en betongplatta med en ungefär en meter hög betongsockel med utskjutande gjutna strävbågar. På sockeln vilar en stålstomme som är täckt med korrugerad gul plåt. Invändigt består ladan av ett enda stort öppet utrymme. På den västra yttersidan sidan leder en smal trappa i galvat utförande upp till byggnadensnock och in genom en dörr i till en stålkonstruktion upp i taket som man kan gå på.

Kulturhistoriskt värde och rekommendation

Byggnaderna har inte tidigare pekats ut som kulturhistoriskt värdefulla. Varbergs hamn har ett högt kulturhistoriskt värde som företeelse och för dess långa tradition och betydelse för stadens utveckling. I innerhamnen finns kulturhistoriskt värdefulla byggnader såsom tullhuset, hamnmagasinet och trähuslängan längs Sjöallén. Kajkanten av huggen varbergsgrenit har ett för Varberg stort

kulturhistoriskt värde. Någon ingående dokumentation eller inventering av bebyggelsen i hamnen har inte skett och vid en snabb anblick är det svårt att se någon bebyggelse i industrihamnen med något påtagligt fysiskt kulturhistoriskt värde. Byggnaderna är sentida, förändrade och uppförda helt i ett praktiskt syfte utan tydlig arkitektonisk tanke eller gedigna material. Larsons mekaniska kan sägas ha ett visst begränsat kulturhistoriskt värde som enkel verkstadsbyggnad från 1950-talet.

Varvshuset är dock ett undantag med ett mer påtagligt byggnadshistoriskt värde som troligen den enda kvarvarande äldre byggnaden i industrihamnen, samt uppfört som varvsbyggnad i Varbergs hamn. Det är en äldre träbyggnad med bevarad exteriör med ett originellt men tidstypiskt utförande med ett arkitektoniskt värde med sina spröjsade fönster längs takfot och gavlar. Konstruktionen med limträbågar har ett byggnadstekniskhistoriskt värde, typiskt för 1930-talet. Byggnaden är konstruerad så att den går att flytta vilket också gjorts en gång. Den skulle därför kunna ha en plats i en framtida stadsdel för att förstärka anknytningen till hamnen. Den är dock i stort behov av underhåll.



Sandladan, silon och Larssons mekaniska sedda från söder och parkeringen vid Färjeterminalen.

Foton

Digital fotografering av aktuell bebyggelse i Varbergs hamn, del av Getakärr 9:14, har skett i april 2017, i arkivbeständigt raw-format, sparat som film nr 2017-34 i arkivet hos Kulturmiljö Halland, Hallands läns museer, Bastionsgatan 3 i Halmstad, samt arkivhandlingar, dnr 2017-161. Fotona är tagna av Britt-Marie Lennartsson, Kulturmiljö Halland, om inte annat anges.

Källor

Tryckta källor och litteratur

Gustafsson, Magnus, Gustafsson, Stefan, *Hus och gator i Varberg – Bilder och nostalgi från 1980-talet*, Hembygdsföreningen Gamla Varberg, Utblick Media i Halland AB, 2015

Spade, Bengt, Carlsson, Gösta, *Avtryck*

från en epok, Länsstyrelsen i Hallands län, 2007

Stadens karaktärer – Kulturmiljöer i Varbergs stad, Varbergs kommun, Kulturmiljö Halland, Länsstyrelsen, 2012

Rivningsplan för hantering av rivningsavfall, Rivning-Silos m. fl. – Västerport, Varbergs hamn, Varbergs kommun, Structor Miljö Väst AB, 2017-03-15

Internet

Hallandshamn.se

Varberg.se

FMIS, raa.se

www.varberg.se, digitala Varbergskartan



Varvshuset framför betongssilorna. Sandladan skymtar till höger.



KULTURMILJÖ
HALLAND

Postadress: Bastionsgatan 3 | 302 43 Halmstad | Tel: 035-19 26 00
Fax: 035-19 26 26 | E-post: kansli@kulturmiljohalland.se | Hemsida: www.kulturmiljohalland.se