

# Projekt Varbergstunneln

## Dokumentation av plattformstak och lokstallar, 2018

Varbergs kommun, Hallands län

Henrik Ylikoski



RAPPORT – JAMTLI 2018:13  
ISSN 1654-2045

# Innehållsförteckning

<b>INNEHÅLLSFÖRTECKNING</b> .....	<b>1</b>
<b>INLEDNING</b> .....	<b>3</b>
KARTA .....	5
HISTORIK FÖR MILJÖN/PLATSEN OCH OBJEKTET.....	6
<i>Varbergs station</i> .....	6
<i>Plattformstak</i> .....	9
BESKRIVNING .....	11
<i>Plattformstak</i> .....	11
<i>Lokstall</i> .....	13
KULTURHISTORISK VÄRDERING .....	18
KÄLLOR .....	19
BILDER .....	20

# Inledning

## Uppdrag

Stiftelsen Jamtli har på uppdrag av Trafikverket dokumenterat delar av järnvägs miljön vid Varbergs station. Uppdraget omfattade ursprungligen en dokumentation innan, under och efter rivning av de båda plattformstaken. Under arbetets gång kom dock uppdraget istället att omfatta en dokumentation före rivning av de båda plattformstaken samt de norr om stationen liggande lokstallarna. Objekten är belägna på fastigheterna GETAKÄRR 1:26 och GETAKÄRR 7:2 i Varberg, Varbergs kommun, Hallands län.

Arbetet har utförts under våren 2018. Dokumentation på plats genomfördes av antikvarie Henrik Ylikoski och fotograf Christer Olofsson den 14 mars 2018. Arkiv- och litteraturstudier har utförts av antikvarie Henrik Ylikoski som även sammanställt denna rapport.

## Bakgrund och syfte med rivningen

Projekt Varbergstunneln innebär en utbyggnad till dubbelspår på en av de få kvarvarande sträckorna med enkelspår efter Väst kustbanan. Planerad byggstart är 2019. Järnvägen planeras att gå i en tunnel under Varberg. Ett nytt stationsområde ska anläggas ca 150 meter längre norrut än dagens, med spårren nedsänkta i ett tråg. I kombination med att bangården flyttas norrut och en planerad flytt av industrihamnen, innebär järnvägstunneln att mark frigörs mot havet för en ny stadsdel. Som ett förberedande arbete för denna omvandling av området kring den nuvarande stationen rivs de befintliga plattformstaken. Även de längre norrut belägna lokstallarna kommer att rivas i samband med den omvandling av järnvägsområdet som är planerad, då stallarna delvis ligger i vägen för det nya spårområdet.

Östersund den 4 juni 2018 (reviderad 2018-09-24)

Henrik Ylikoski  
Antikvarie

## Administrativa uppgifter

<b>Investeringsprojektets namn</b>	Varbergstunneln
<b>Driftplats/populärnamn</b>	Varbergs station
<b>Kommun</b>	Varbergs kommun
<b>Län</b>	Hallands län
<b>Objekttyp</b>	Plattformstak och lokstallar
<b>Beställare</b>	Trafikverket
<b>Utförare</b>	Stiftelsen Jamtli

# Karta

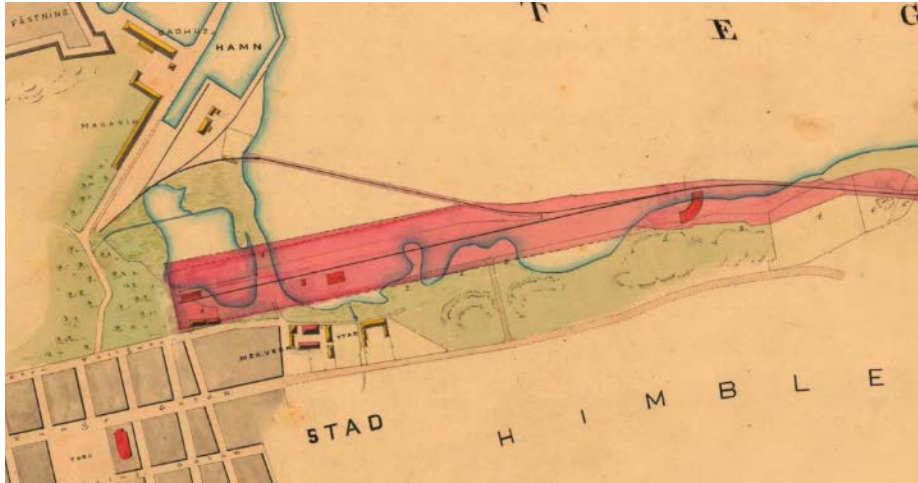


Figur 1 Karta över järnvägsmiljön kring Varbergs station. Innanför den röda linjen återfinns järnvägsstation, järnvägsparken, plattformstak, lokstallar och lokverkstad. Plattformstak och lokstallar är markerade med blå punkt på kartan. Grön linje visar planområde järnvägsplan. (Underlagskarta: Topografiska kartan, Lantmäteriet).

# Historik för miljön/platsen och objektet

## Varbergs station

År 1877 började arbetet med Varberg – Boråsbanan. Inför anläggandet av spårområdet fyllde man igen det vattenfyllda området kallat ”Träsket”. Schaktmassor hämtades från det gamla Varberg på ”Platsarna” som legat öde sedan stadsbranden år 1666.



Figur 2 Utsnitt ur Plan-karta öfver Varberg-Borås Jernväg författad i och för expropriation åren 1878-1880. Notera den tidigare vattenlinjen på kartan (Lantmäterimyndigheternas arkiv, 13-VAR-57).

Varbergs station började byggas i slutet av 1870-talet och stod klar till invigningen av Varberg-Borås Järnväg (WBJ) den 1 november 1880. Norr om stationen byggdes vid samma tid en lok- och vagnverkstad i tegel. I anslutning till denna byggdes ett mindre lokstall i trä och framför detta en vändskiva med 6 meters diameter. År 1882 revs lokstallet och ersattes av ett rundstall i tegel och med sju platser. Vändskivan byttes till en större med 12 meters diameter.

Den 19 september 1886, invigdes Varbergs andra järnvägsanknytning, Mellersta Hallands järnväg som förband städerna Halmstad och Varberg. Två år senare anslöts Göteborg - Hallands Järnväg till stationen. Dessa järnvägar köptes 1892 in av staten för att ingå i den blivande Västkostbanan. I samband med SJ:s övertagande byggde WBJ ut lokstallet med fyra platser (de fyra längst söderut) vilka hyrdes ut till SJ. Varken på Järnvägmuseet i Gävle, Landsarkivet i Göteborg eller Riksarkivet i Stockholm, har någon ritning till lokstallarna återfunnits. Därmed har inte heller någon upphovsman kunnat knytas till byggnaden. År 1924 byttes vändskivan ut till en med 15 meters diameter.



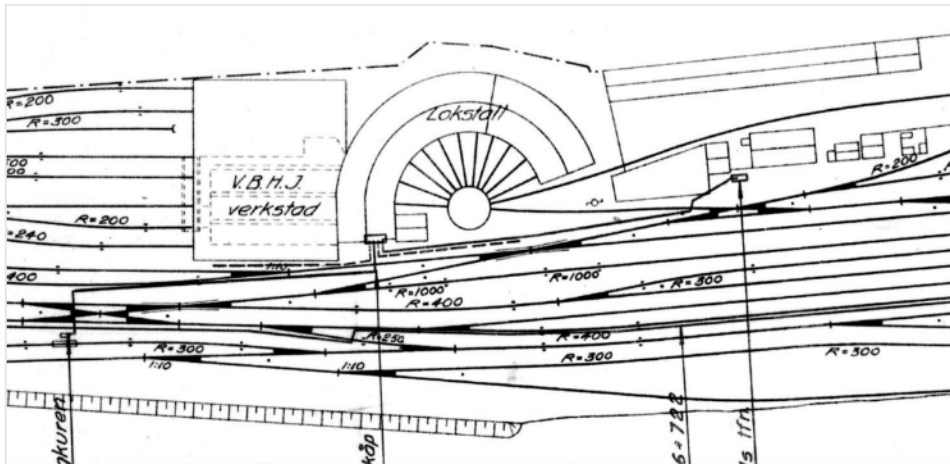
I slutet av 1920-talet gjordes en stallplats om till personallokaler samtidigt som en expeditiönsbyggnad byggdes ihop med stallarna. Intill lokstallarna anlades kolupplag och en vattenkastare.



Figur 3 Lokstallarna i Varberg 1902 (Jm.KDAA15208).



Figur 4 Lokstallarna i Varberg. Notera vattenkastaren intill gavelfasaden på lokstallarna (Jm.KDAE07465).



Figur 5 Utsnitt ur karta över telefonkabelns läge 1933-1937. Skarven på lokstallarna visar tillbyggnaden med fyra stallar åt söder som hyrdes ut till SJ. I verkstadsbyggnaden har man antytt dess tidigare utseende inom den nya volymen (Järnvägmuseet).



Figur 6 Lokverkstaden före utbyggnaden 1930 (Varberg-Borås järnväg: minnesskrift).





Figur 7 Lokverkstaden efter utbyggnaden 1930 (vm.KDAA15214).

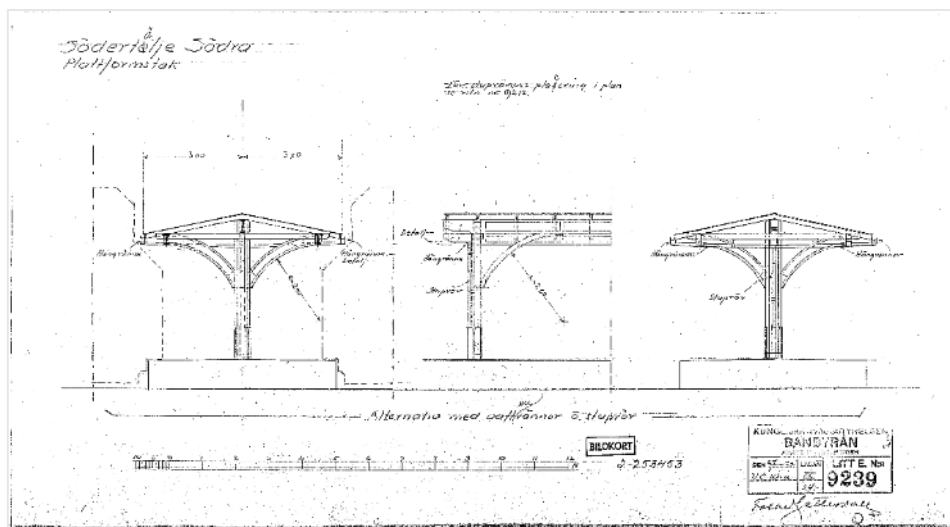
I samband med att WBJ och BHJ slogs ihop till en järnväg år 1930 (Varberg-Borås-Herrljunga järnväg), byggdes lokverkstaden ut i Varberg. Enligt planritningen innehöll byggnaden efter ombyggnad, lokomotivverkstad, maskinverkstad vagnverkstad och målarverkstad. Närmast lokstallarna låg plåtslagareverkstad, smedja och snickarverkstad. I lokstallet låg, ut mot spåren, transformator och ställverk, pannrum och arkiv. Närmaste sektion/fack av själva lokstallet är på ritningen reserverat till förråd.

Den 1 juli 1940 förstatligades Varberg-Borås-Herrljunga järnväg och inordnades i Statens Järnvägars organisation. Efter förstatligandet blev Varberg filialverkstad under Göteborg med specialisering på personvagnsarbeten främst från tidigare enskilda järnvägar. Omkring 1970 såldes verkstaden till en båtbyggarfirma.

### **Plattformstak**

Vid Varbergs station finns på plattformarna två plattformstak. Utifrån studier av äldre fotografier bör de vara tillkomna under perioden 1930-1940. Som skydd för resenärer anlades tidigt plattformstak utmed stationshusens fasad mot spåren. Då mellanplattformar började användas, kom fristående plattformstak i bruk. Fram till 1930 hade ett 40-tal stationer i landet försetts med fristående plattformstak. Till takkonstruktionen användes till en början järn som material. Till följd av stigande järnpriser efter första världskriget, övergick man dock till trä. Från 1920-talet kom så gott som alla plattformstak att utföras enligt det s.k. Hetzer-systemet, där konstruktionsdelarna av

bräder (gran) hoplimmas under tryck. I Sverige benämnd som ”system Töre-  
boda”, då tillverkningen skedde på entreprenad av Aktiebolaget Träkon-  
struktion i Töreboða. De första taken av denna typ tillkom år 1923 vid Sö-  
dertälje södra. Ritningen till plattformstak i Södertälje är daterad 27/1 1922  
och har undertecknats av Folke Zettervall, chefsarkitekt vid Statens Järnvä-  
gars arkitektkontor 1895-1930. Fram till 1930 hade cirka 25 stationer försetts  
med plattformstak av ”system Töreboða”. Även om grundmodellen är den-  
samma, så förekommer variationer både på längden och bredden.



Figur 8 Ritning till plattformstak i Södertälje daterad 27/1 år 1922 (Järnvägsmuseet).



Figur 9 Varbergs station 1969 (Jm.KDAD00627).

# Beskrivning

## Plattformstak

Plattformstaken ligger på fastigheten VARBERG-GETAKÄRR 1:26. Taken är belägna strax norr om stationshuset i Varberg. De båda taken bärs upp av 8 stolpar vardera. Stolparna är ca 47 cm x 22 cm, de står på betongfundament (ca 14 cm höga över plattformens överkant) med beslag i metall (ca 97 cm över plattformens överkant). Plattformstaken har en längd av ca 50 meter, bredden är ca 6 meter. De har stympats något då man minskat takens bredd för att godståg ska kunna passera obehindrat mellan plattformarna.



Figur 10 Plattformstaken vid Varbergs station. Notera stöden som säkrar taken.

Även om taken i första hand är en praktisk lösning för väderskydd över plattformen har de ändå fått mer dekorativa drag. Stolparna har avfasade hörn och de olika trädelarna, som utgör stolpen bildar en sorts fältindelning. Från mittstolpen utgår stöd som getts en svängd form. I änden på plattformstaken, har de tre balkarna som håller upp taket fått en dekorativ avslutning. Även balkarnas sidor har samma typ av fältindelning som mittstolparna. Takavvattning från plattformstaken sker genom stuprör som med sin Y-form följer formen på stolparna och deras svängda stöd.

Stolparna är idag målade i rosa (Ungefär motsvarande NCS S 3020-Y80R) med gula fält (ungefär motsvarande NCS S 1010-Y10R). Under finns dock en rödbrun ton (ungefär motsvarande NCS S 6020-Y30R). Plattformstaken har med stor sannolikhet varit enfärgade från början. På ett färgfoto från



1969 är hela konstruktionen brun (Figur 9). Taket består av smal panel som är vitmålad på undersidan. Yttertakets är täckt med takpapp. Plattformstaken har idag stora rötskador både ner mot plattform och upp till takfoten. Plattformstaken har under flera år hållits upp av trästöttor. Fyra av stolparna på vardera taket (varannan) har fått en träställning som säkring.



*Figur 11 Norra änden av det östra plattformstaket.*



*Figur 12 Notera de avfasade hörnen på trädelarna.*



*Figur 13 Rötskador på stöd vid takfoten.*



*Figur 14 Rötskador nedtill på stolpe.*

## Lokstall

Lokstallarna står ca 400 meter norr om plattformstaken och stationsbyggnaden. Endast delar av byggnaden används idag, dessa delar är i relativt bra skick i andra änden av byggnaden har taket rasat in. Sammanbyggt med lokstallarna, ligger Varberg-Borås-Herrljunga järnvägs verkstad i Varberg. Denna byggnad är i mycket dåligt skick och är delvis att anse som ruin. Verkstaden och delar av lokstallarna tillhör en annan fastighet (SVÄRDFISKEN 32) än den övriga byggnaden (GETAKÄRR 7:2).



*Figur 15 Lokstallet består av ett antal tårtritsformade sektioner med portar in mot den centrala gården. Från sektionerna har tidigare gått spår fram till vändskivan*

Lokstallarna består av ett antal tårtritsformade sektioner/stall med portar in mot den centrala gården. Från sektionerna har tidigare gått spår fram till vändskivan (idag finns spåren kvar till tre av sektionerna). Lokstallarna är byggd av samma material och med samma formspråk som stationshuset. Byggnaden har en grund av grovhuggen sten. Stommen är uppfört av gult och rött tegel murat i kryssförband.



*Figur 16 Närmast gaveln sitter äldre träportar med glasad rak överdel. De påminner om de ursprungliga dörrarna, men är senare tillkomna. Ursprungligen hade portarna en svagt rundad överdel. En stickbåge i tegel finns fortfarande kvar över öppningen närmast intill.*



Idag sitter flera olika typer av portar på byggnaden, ingen hör dock till de ursprungliga. Byggnaden är indelad i elva fack. Fem av dessa är idag mer eller mindre igenbyggda. Fem stycken har ”moderna” vikportar. Närmast gaveln i söder sitter äldre träportar med glasad rak överdel. De påminner om de ursprungliga dörrarna, men är tillkomna senare. Ursprungligen hade portarna en svagt rundad överdel. En stickbåge i tegel finns fortfarande kvar över öppningen närmast intill. De båda sektionerna längst åt norr, närmast verkstaden har fått fasaden klädd med plåt. Dessa båda fack är innanför fasaden, mer eller mindre inrasade. Denna del av lokstallet tillhör fastigheten SVÄRDFISKEN 32.



*Figur 17 Gavelnsida har getts särskild omsorg vid utformningen. Fasaden delas in av fyra lisenor i rött tegel, mot en fasad av gult tegel. Lisenernas röda tegel fortsätter sedan i en bred trappstegsformad list, som följer gaveln.*

Gavelnsida mot spårområdet har getts särskild omsorg vid utformningen. Fasaden delas in av fyra lisenor i rött tegel, mot en fasad av gult tegel. Lisenernas röda tegel fortsätter sedan i en bred trappstegsformad list, som följer gaveln. Nedtill finns tre rundbågiga fönsteröppningar med överstycken i rött tegel. Den övre delen av fönstren är idag igensatta med skivor. Den synliga delen består av småspröjsade tvålufts-fönster med tio rutor i varje båge. Ovanför det mellersta fönstret sitter ett runt fönster. Även det runda fönstret är idag igensatt med en skiva. På äldre fotografier syns det runda fönstret med solspröjs, indelad i åtta rutor kring ett runt glas i mitten. På baksidan av lokstallet är alla fönster, utom de två närmast södra gaveln mot spårområdet, igensatta. Fönstren på baksidan är stickbågiga. Ovanför de

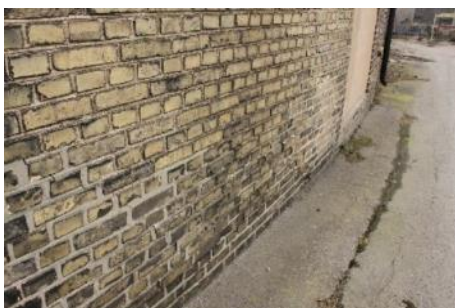
igensatta fönstren, som syns på väggen som putsade nischer, finns överliggare i rött tegel. På byggnadens baksida har tegelmuren kalvat ut något nedtill på väggen.



*Figur 18 Baksidan av lokstallarna. Notera de smårutiga fönstren och de moderna portarna.*



*Figur 19 Igensatta fönsteröppningar på baksidan av lokstallarna. I bakgrunden syns gaveln av lokverkstaden på fastigheten SVÄRDFISKEN 32.*



*Figur 20 På byggnadens baksida har tegelmuren kalvat ut något nedtill på väggen.*



*Figur 21 Rester av lokverkstad och angränsande lokstallar på fastigheten SVÄRDFISKEN 32.*

Taket är täckt med papp. De avskiljande väggarna mellan sektionerna, går upp strax ovanför taket. På varannan finns en skorsten. Murstocken till dessa är också synlig på väggen inne i byggnaden. Taknocken ligger inte mitt över byggnaden, utan är förskjuten mot framsidan.

Vid dokumentationstillfället gick det att få tillträde till enstaka stallplatser. Stora delar av byggnaden används fortfarande för olika verksamheter. Den har interiört delvis moderniserats och byggts om. Bland annat har innertaket sänkts i vissa utrymmen. Några av sektioner upplevs dock som välbevarade. Här består golvet av betong. Väggarna är målade i två kulörer, upptill i vitt och nedtill i en grönaktig ton (ungefär motsvarande NCS S 4020-G10Y). Under färgen kan man ana ett gråvitt lager. Möjligen kan det handla om vit puts med ett rejält sotlager ovanpå. Taket i trä, med synliga takstolar har en

tunn vit strykning. I facket närmast den södra gaveln finns inspektionsgraven kvar i golvet. Detta lokstall ansågs 2004 av banverket vara i ”oförändrat skick under alla år”.

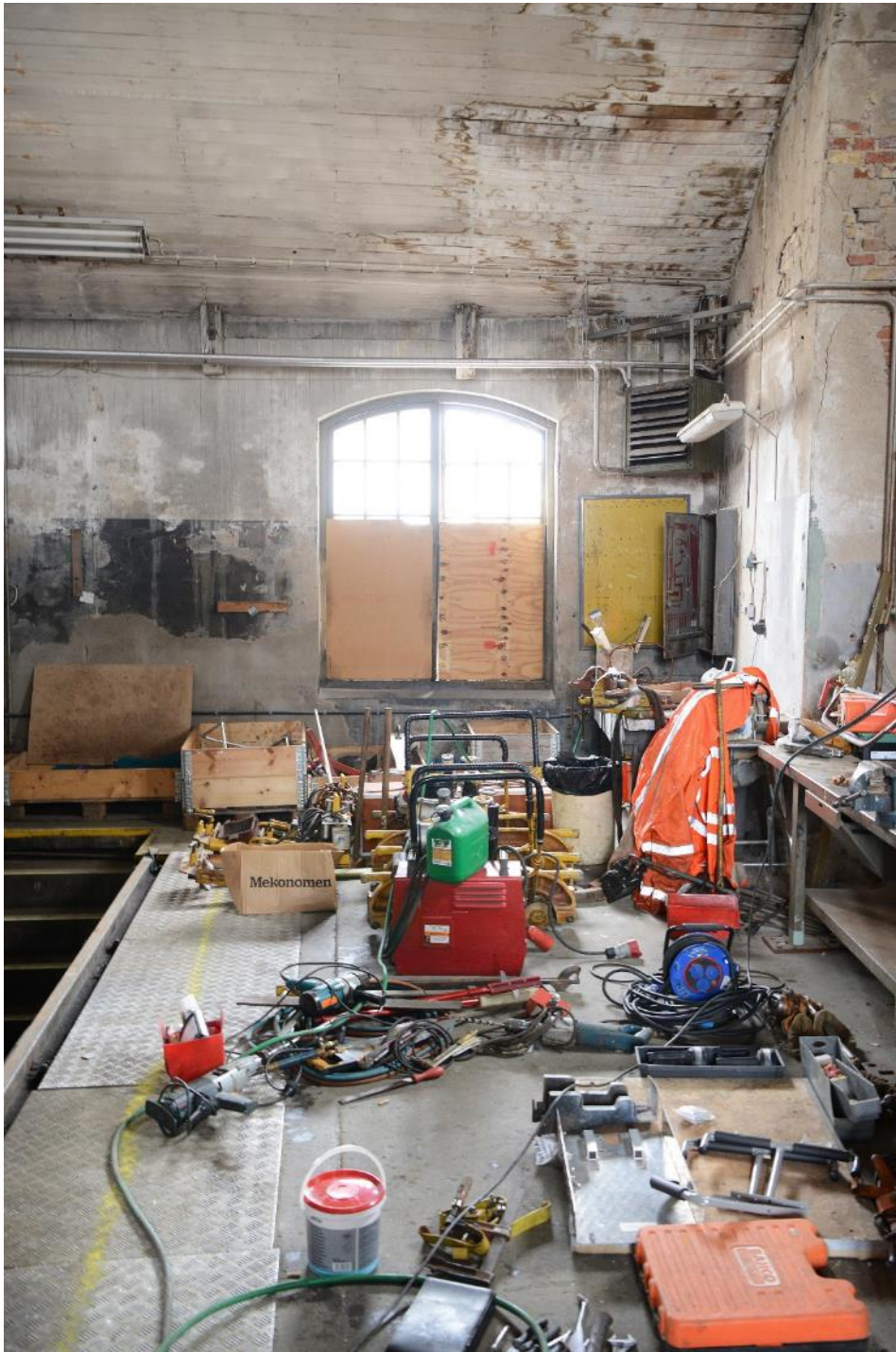


*Figur 22 Synliga takstolar i den äldre delen av lokstallarna.*



*Figur 23 Lokstall i den äldre delen av byggnaden. Notera färgsättningen av väggen.*





*Figur 24 Lokstallet närmast gaveln åt söder. Detta lokstall ansågs 2004 av banverket vara i "oförändrat skick under alla år".*

## Kulturhistorisk värdering

Stationshuset och dess närmaste omgivning ligger inom riksintresseområde för kulturmiljövården Varberg (N 13). Järnvägsmiljön utgör en del av uttrycket i riksintressemiljön och bedöms utgöra en del av riksintresseanspråket.

Området ingår i kulturmiljövårdsprogrammet Varbergsbygd- program för kulturmiljövård (1992). Beskrivningen följer i väsentliga delar riksintressebeskrivningen för Varberg N13.

I Stadens karaktärer – kulturmiljöer i Varbergs stadsområde (2012) redovisas miljön *Kommunikation och badliv*. I områdesbeskrivningen framhålls bl.a. järnvägsstationen och spårområdet. I rekommendationerna för området anges att: ”välbevarade och kulturhistoriskt värdefulla byggnader, byggnadsverk och parker, som nämns ovan, bör bevaras. Järnvägen bör finnas med på symboliskt vis även om inte alla delar kommer finnas kvar fysiskt. Ändringar på byggnader inom området, som kan påverka miljön, bör ske i samråd med antikvarisk expertis. Detta kan även gälla byggnader som inte har ett kulturhistoriskt egenvärde.”

Inom stationsområdet finns två byggnader som ingår i bebyggelseinventeringen i Hallands län; stationshuset (Klass A) och lokstallarna (Klass B). Klassificering B innebär att byggnaden bedöms ha objektsvärde, vara av regionalt intresse och anses som omistlig samt att den bör skyddas genom PBL 8:13-14§§ och 4:16§ (förvanskningförbud, underhållskrav, rivningsförbud).

Stationsområdet med stationsbyggnaden, järnvägsparken, bangården med plattformstak och lokstallar utgör delar i en järnvägsmiljö som kontinuerligt har brukats sedan 1880-talet.

Plattformstaken har ett miljöskapande värde för stationsområdet. Genom sin konstruktion besitter de ett teknikhistoriskt värde. De har brukats för sitt ursprungliga ändamål sedan de tillkom och har därmed ett kontinuitetsvärde. Lokstallarna har genom sin placering i miljön, intill spårområdet ett miljöskapande värde. Genom sin utformning besitter de också ett arkitekturhistoriskt värde. Den tidigare funktionen som lokstall ger byggnaden ett teknikhistoriskt värde.



# Källor

## Tryckta källor

Danielson, Hilding *Varberg-Borås järnväg: minnesskrift på uppdrag av järnvägsbolagets styrelse*, Göteborg, 1930

Melén, Jan *Varberg då - nu: historiska tillbakablickar, minnen och bilder från förr och nu*, Varberg, 2006

Börjesson, Peter *Varberg: förr och nu*, Varberg, 2005

*Statens järnvägar 1906-1931: minnesskrift i anledning av de svenska statsbanornas 75-åriga tillvaro*. Järnvägsstyrelsen, Stockholm, 1931

Ljunggren, Malte *Sveriges lokstationer: maskintjänstens anläggningar 1856-1992*, Stockholm, 1993

## Trafikverket

Underlagsrapport kulturmiljö Varbergstunneln, Västkustbanan, Varberg-Hamra, Varbergs kommun, Hallands län, 2015-06-12

## Lantmäteriet [<http://www.lantmateriet.se>]

- Plan-karta öfver Varberg-Borås Jernväg författad i och för expropriation åren 1878-1880, Lantmäterimyndigheternas arkiv, 13-VAR-57.

## Järnvägmuseet

- Ritning till plattformstak i Södertälje daterad 27/1 år 1922  
- Varberg, karta över telefonkabelns läge 1933-1937

## Samlingsportalen [<http://www.samlingsportalen.se>]

Järnvägmuseets samlingar på nätet.

- Statens Järnvägar, Banavdelningens berättelse år 1924, Statens järnvägars publikationer, Stockholm, 1925

- Jvm.KDAA15208

- Jvm.KDAE07465

- Jvm.KDAA15214

- Jvm.KDAD00627

## Bilder



*Figur 25 Västra plattformstaket.*



*Figur 26 Rötskador på stöd vid taksfoten.*



*Figur 27 Rötskador nedtill på stolpe.*





*Figur 28 Notera de avfasade hörnen på trädelarna.*



Figur 29 De båda plattformstaken sedda från sydöst.



Figur 30 Plattformstaken sedda från söder.





*Figur 31 Norra änden av det östra plattformstaket.*



*Figur 32 Plattformstaken hålls upp av stöttor.*

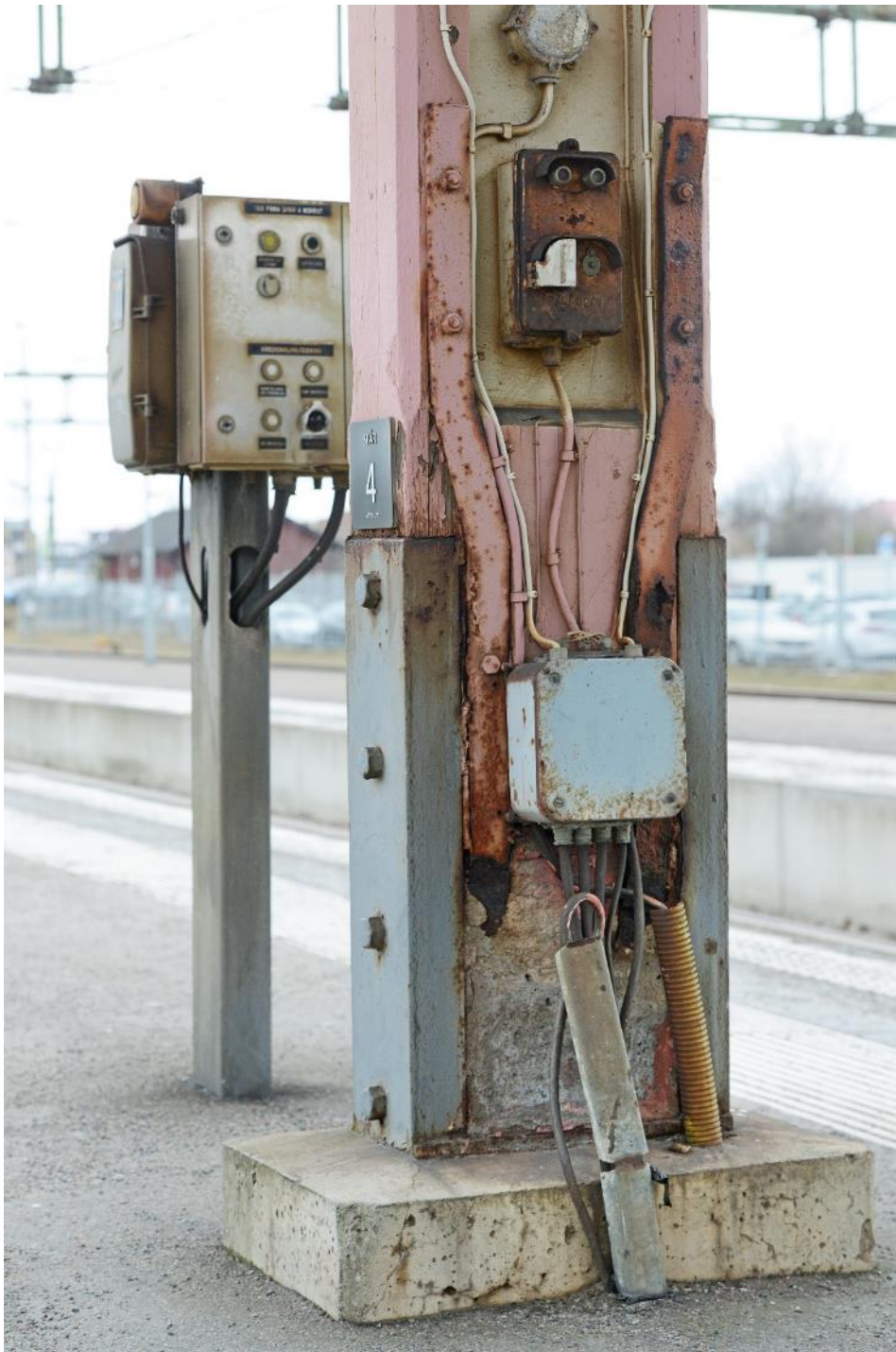




*Figur 33 Dekorativ avslutning.*



*Figur 34 Östra plattformstaket sett mot söder. Stöttor håller upp taket.*



*Figur 35 Äldre installationer.*





*Figur 36 Plattformstaken från söder.*

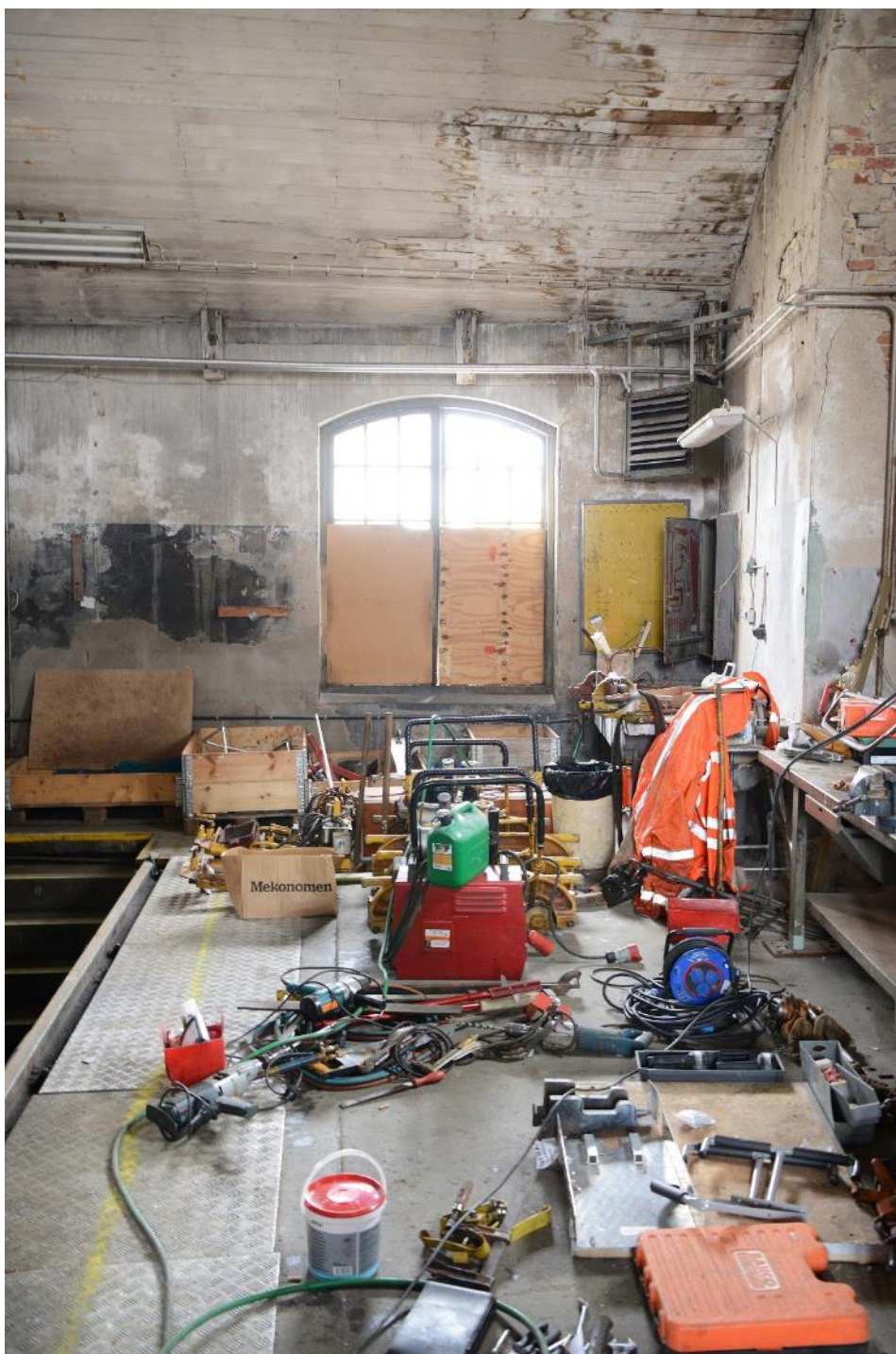


*Figur 37 Södra delen av lokstallarna.*



*Figur 38 Detalj av den södra gaveln mot spårområdet.*



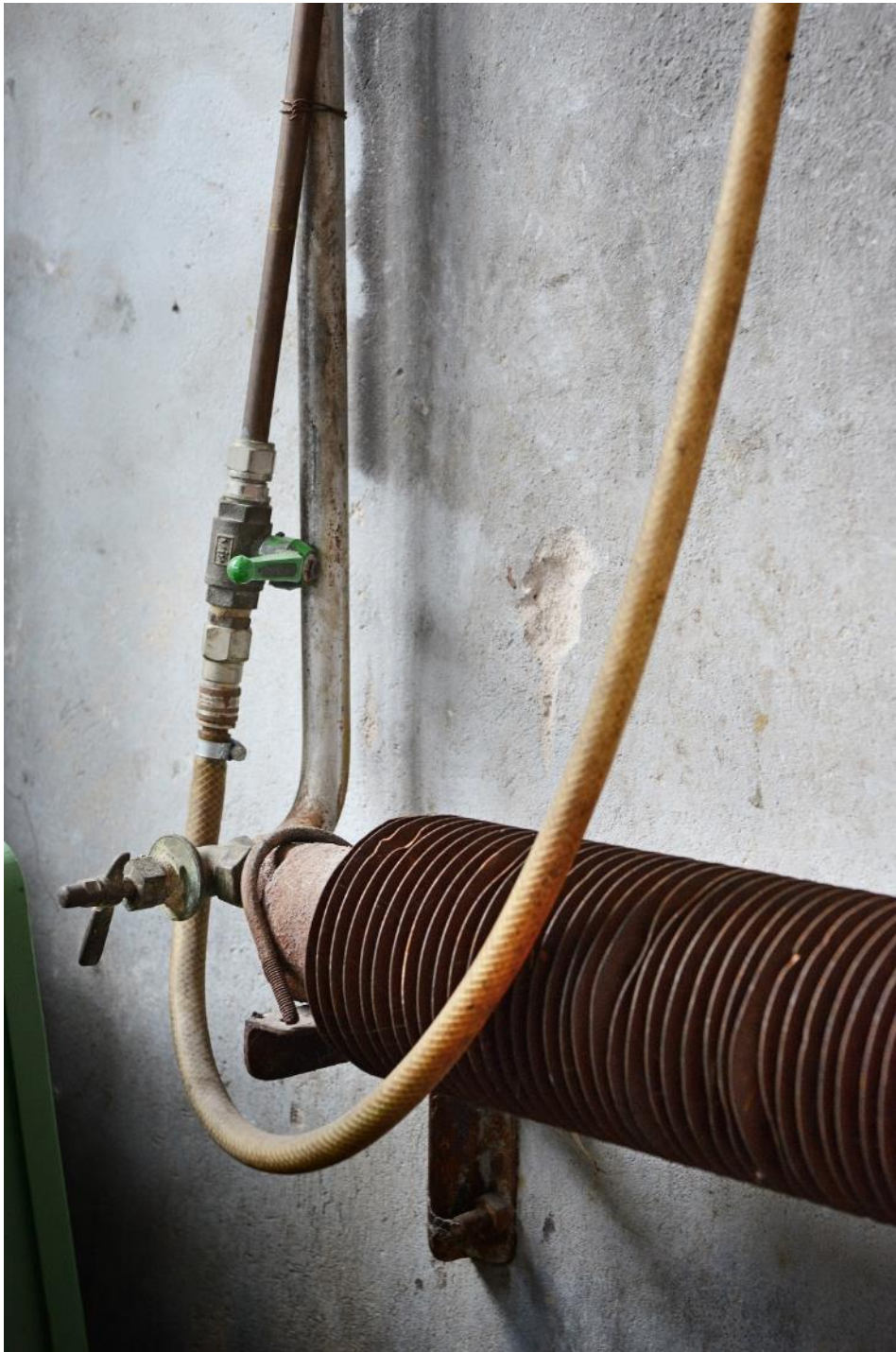


*Figur 39 Interiör av lokstallet längst i söder.*



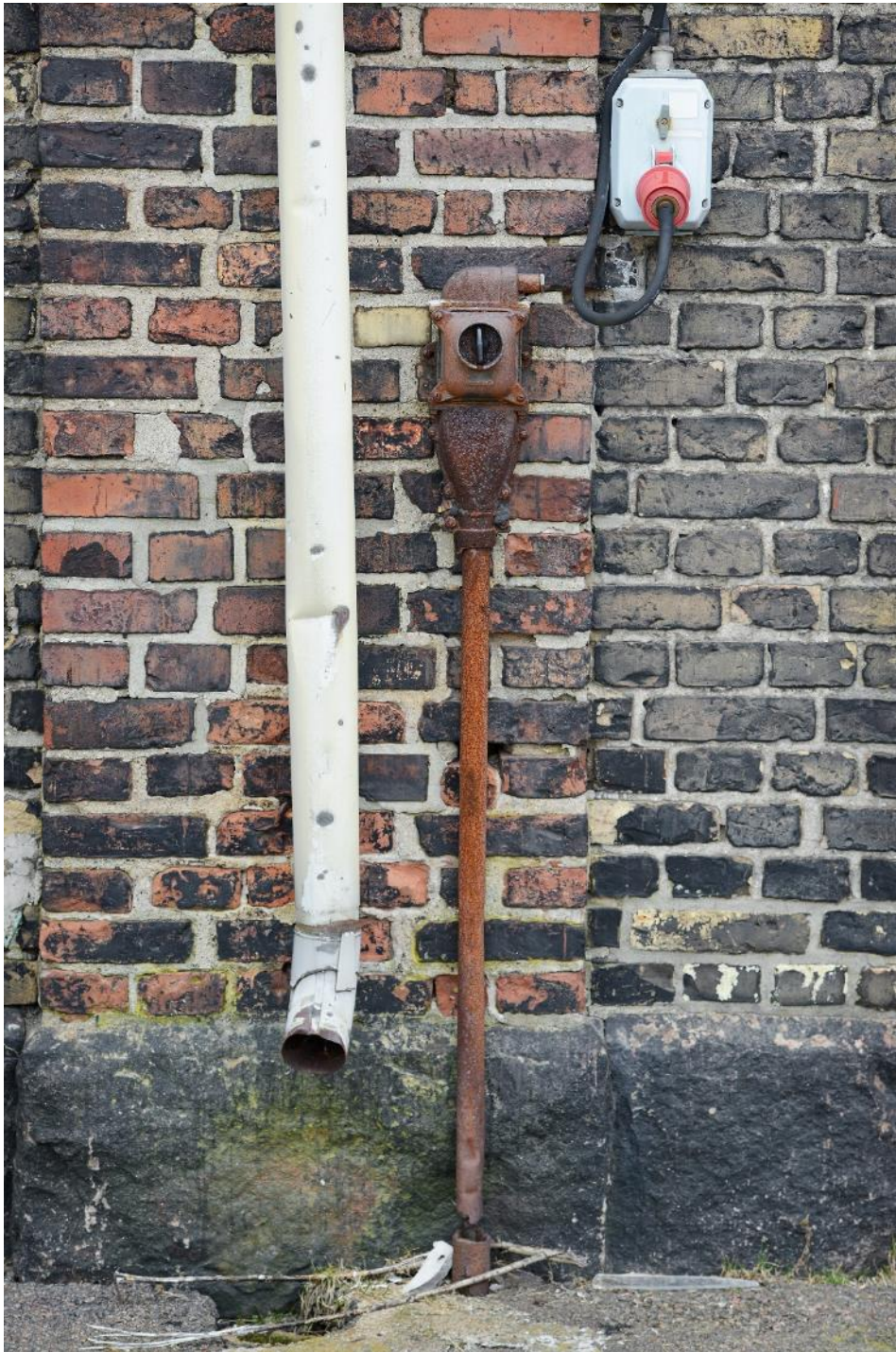


*Figur 40 Interiör av lokstallet längst i söder.*



*Figur 41 Kamrörselement i lokstallarna.*



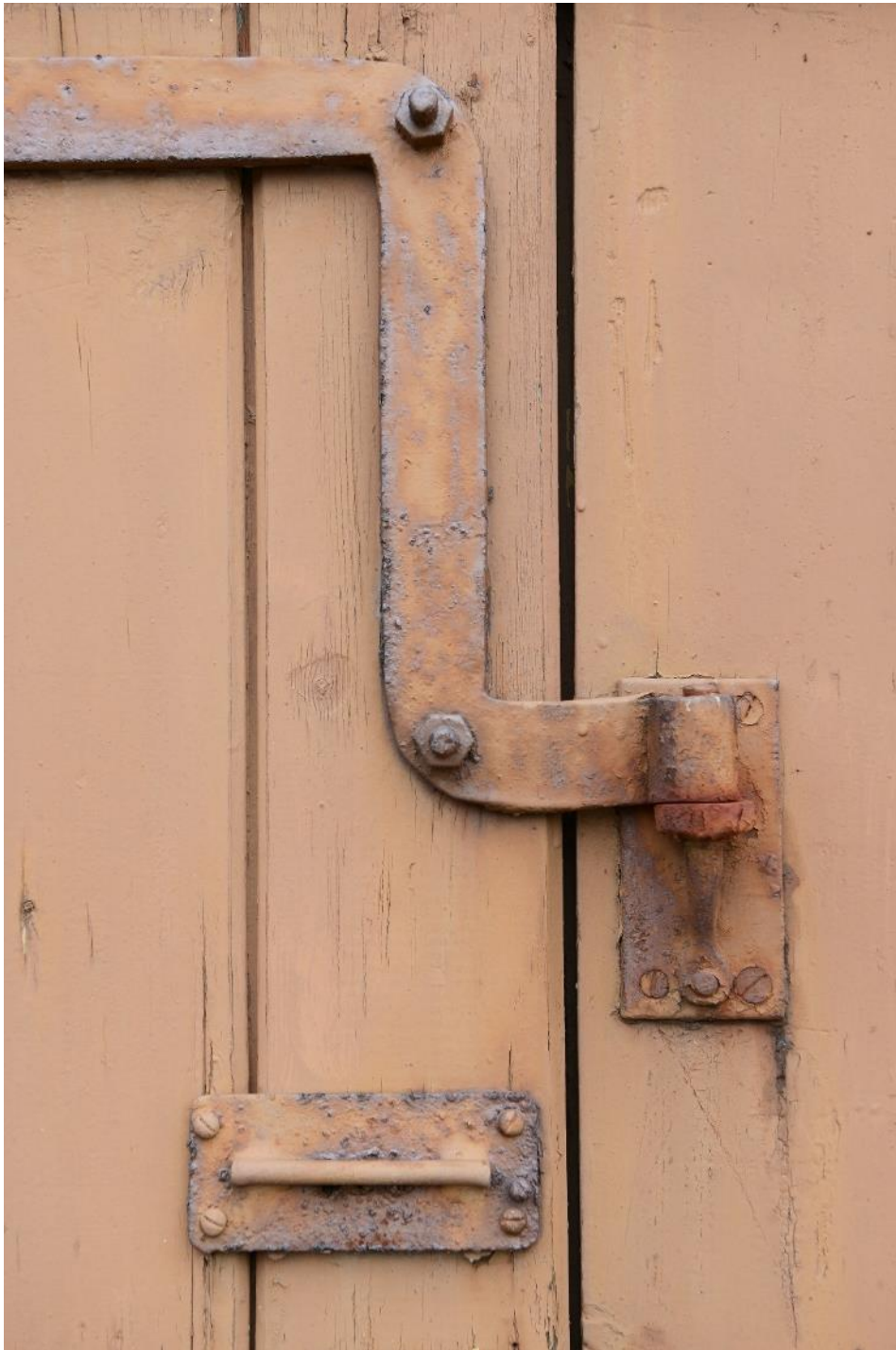


*Figur 42 Exteriöra installationer på lokstallarna.*



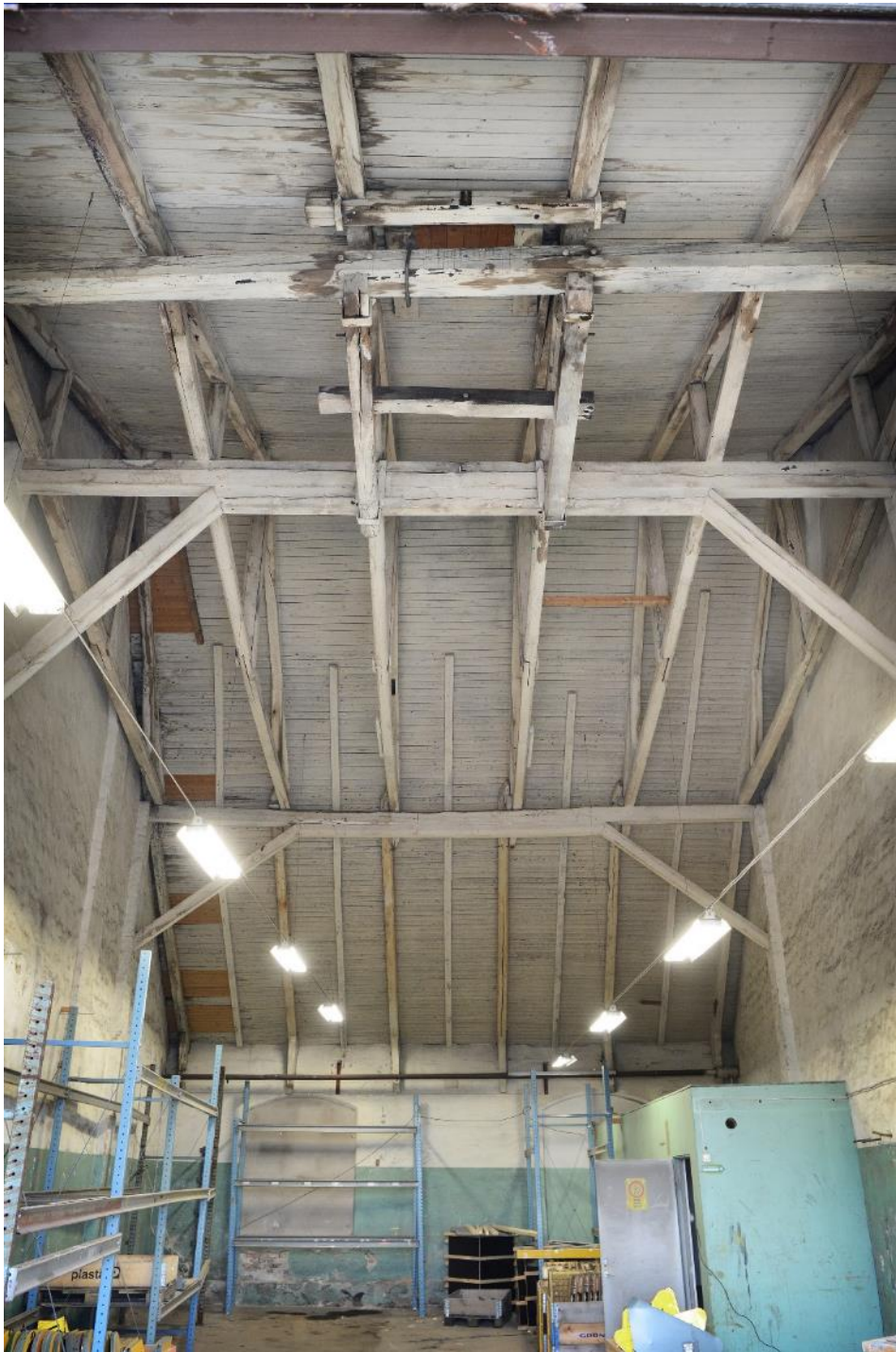


*Figur 43 Innertak i lokstallarna.*



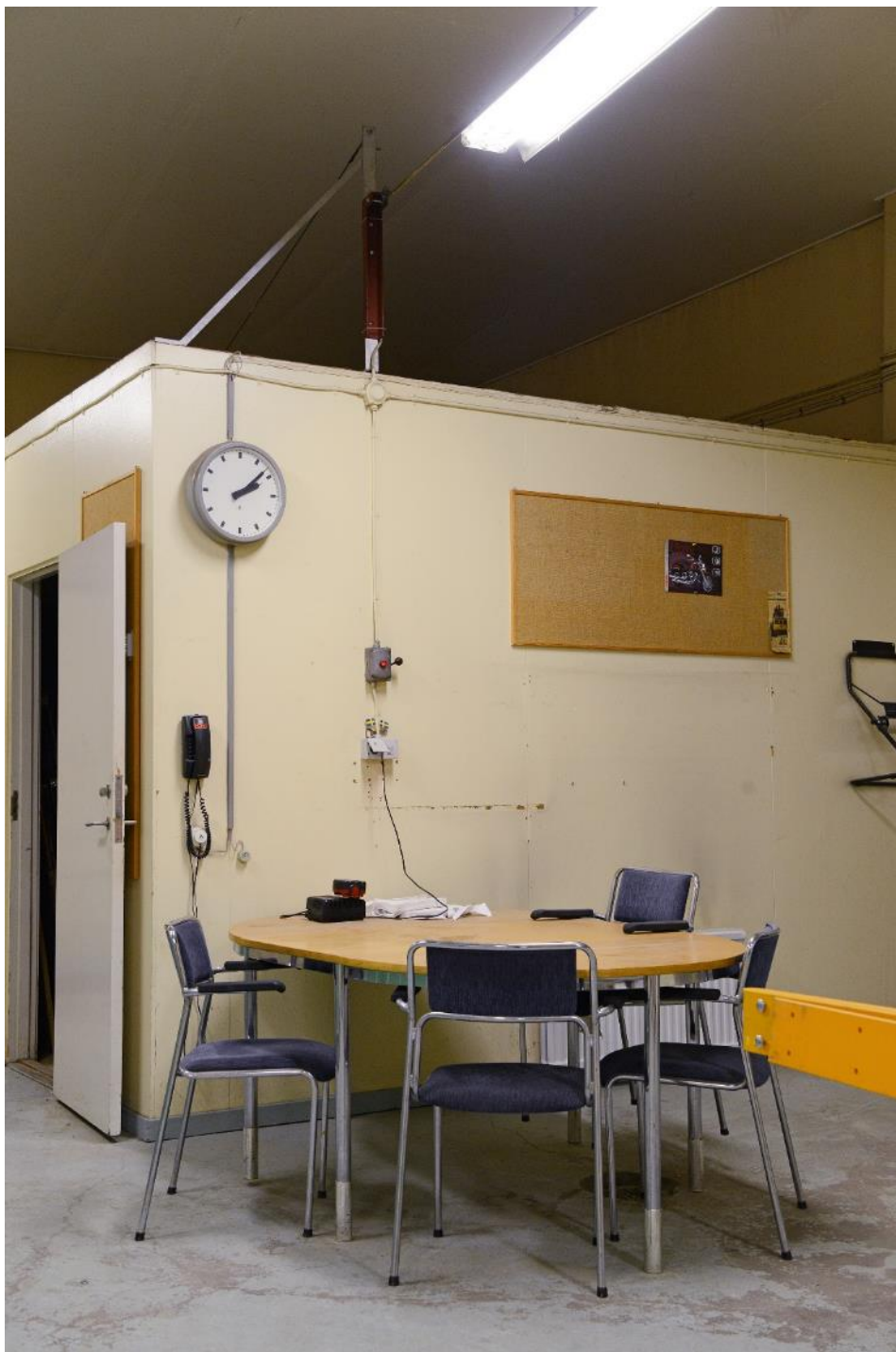
*Figur 44 Detalj av dörr på lokstallarna.*





*Figur 45 Interiör av lokstallarna.*





*Figur 46 Fikarum i lokstallarna. Notera det sänkta taket.*



*Figur 47 Lokstallarna. Detalj av fasad.*





*Figur 48 Lokstallarna. Detalj av innertak.*





*Figur 49 Interiör från lokstallarna med tvåfärgad vägg.*



*Figur 50 Del av lokstallarna från söder.*





*Figur 51 Dörrar till lokstall.*





*Figur 52 Lokstallarna sett från spårområdet.*

# RAPPORTSERIE – JAMTLI, 2018

ISSN 1654-2045

- 2018:1 Arkeologisk förundersökning i form av en antikvarisk kontroll av fossila åkern Brunflo 457, i samband med geotekniska undersökningar av planerad ny förbifart E 14/E45  
*Karl-Johan Olofsson*
- 2018:2 Frösö 177:1. Förundersökning av Västerhus gamla gårdstomt  
*Anna Engman*
- 2018:3 2017 års fornminnesinventering i Jämtlands län  
*Karl-Johan Olofsson*
- 2018:4 Storsjöteatern – Ombyggnad 2017  
*Henrik Ylikoski*
- 2018:5 Hamnerdals kyrka – Byte av yttertak, 2017  
*Henrik Ylikoski*
- 2018:6 Kyrkspån på Mattmars kyrka – anno 1825. Rapport från ett pilotprojekt  
*Björn Olofsson*
- 2018:7 Förbifart Brunflo – Arkeologisk förundersökning av RAÄ Brunflo 470 och Brunflo 458 samt arkeologisk utredning, etapp 2  
*Anna Engman*
- 2018:8 Rännberg – Arkeologisk utredning av Åre 129:1 och Åre 119:1  
*Anna Engman*
- 2018:9 Arkeologisk förundersökning av Tåsjö 135:1–2, stenåldersboplatser, Tåsjö 121:1, fångstgropssystem och Tåsjö 334, fångstgrop  
*Anna Engman*
- 2018:10 Arkeologisk utredning inför byggandet av vindkraftpark vid Åndberget i Härjedalens kommun  
*Karl-Johan Olofsson*
- 2018:11 Nederhögen – Arkeologisk utredning av Rätan 107:1  
*Anna Engman*
- 2018:12 Hotings vattenverk – Arkeologisk utredning av Tåsjö 307:1, stenåldersboplatser  
*Anna Engman*
- 2018:13 Projekt Varbergstunneln – Dokumentation av plattformstak och lokstallar, 2018  
*Henrik Ylikoski*