2011:10

Ångfärjestationen

– en plats för möten och minnen

Byggnadsminnesutredning, 2011

Maria Sträng & Ingela Blomén

Regionmuseet
Kristianstad
Landsantikvarien i Skåne

Rapport 2011:10

Ångfärjestationen
– en plats för möten och minnen

Byggnadsminnesutredning, 2011
Gamla staden 1:1, Helsingborgs socken, 1262
Helsingborgs kommun
Skåne län

Maria Sträng & Ingela Blomén

Regionmuseet
Kristianstad
Landsantikvarien i Skåne

Regionmuseet Kristianstad
Landsantikvarien i Skåne

Kristianstad
Box 134, Stora Torg
291 22 Kristianstad
Tel 044 – 13 58 00 vx, Fax 044 – 21 49 02

Lund
Box 153, St Larsomr. Byggnad 10
221 00 Lund
Tel 046 – 15 97 80 vx, Fax 046 – 15 80 39

www.regionmuseet.m.se

© 2011 Regionmuseet Kristianstad / Landsantikvarien i Skåne
Rapport 2011: 10
ISSN 1651-0933

Omslagsfoto: Författarna
Kartor ur allmänt kartmaterial, © Lantmäteriverket, Gävle. Dnr 507-99-502.

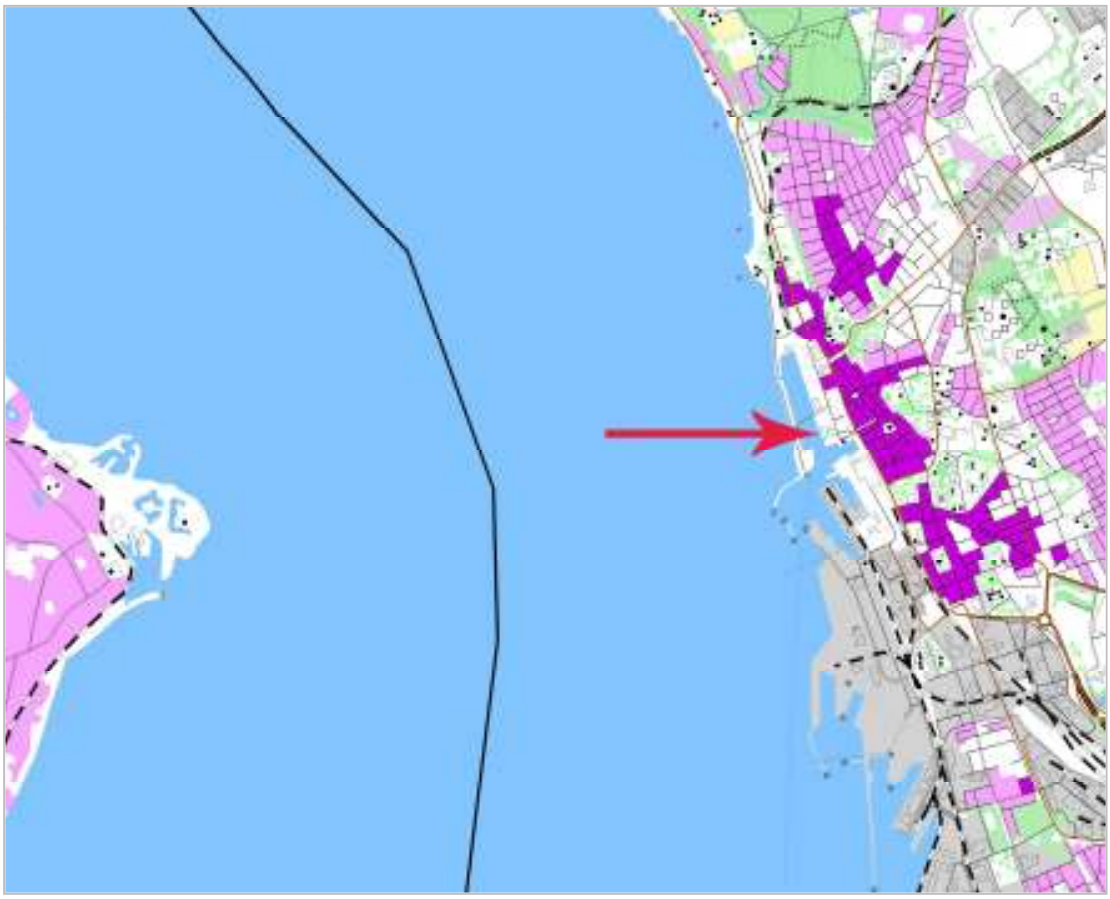
Ångfärjestationen – en plats för möten och minnen

Innehåll

Inledning 5
Sammanfattning 5
Bakgrund 6
Tidsandan 8
Arkitekten Folke Zettervall 9
Det svenska järnvägsbyggandet 11
Skånska järnvägsstationer 12
Historik 13
Hamnens och järnvägens historia 13
Hamnen idag 16
Platsen i staden 17
Runt Hamntorget 18
Hamntorget 18
Kvarteret Najaden 19
Kvarteret Karl XV 19
Ångfärjetomten 20
Ångfärjan 20
Att tura 23
Byggnadsbeskrivning 24
Exteriör 24
Interiör 25
Jämförbara miljöer 28
Trelleborg 28
Nynäshamn 28
Ferry building 29
Exempel i andra län (byggnadsminnen) 31
Några fornnordiska järnvägsstationer i Sverige 31
Vännäs järnvägsstation 31
Boden 32
Jörn 32
Tennispaviljongen i Stockholm 33
Identifikation av kulturhistoriska värden 34
Bilden av Ångfärjestationen 34
Dokumentvärden 35
Byggnadshistoriskt värde 35
Byggnadsteknikhistoriskt värde 38
Arkitekturhistoriskt värde 38
Samhällshistoriskt värde 39
Socialhistoriskt värde 39
Kommunikationshistoriskt värde 40

Upplevelsevärden 40
Arkitektoniskt värde 40
Miljöskapande värde 41
Identitetsvärde 42
Kontinuitetsvärde 42
Symbolvärde 42
Kulturhistorisk värdering 43
Samhällshistoriskt värde 43
Kommunikations- och teknikhistoriskt värde 43
Miljöskapande värde 43
Lokalhistoriskt värde 43
Kontinuitetsvärde 43
Diskussion 44
Motiv för byggnadsminnesförklaring 44
Käll- och litteraturförteckning 45
Tryckta källor 45
Otryckta källor 45
Digitala källor 46

Helsingborgs kommun



Ångfärjestationen ligger mycket centralt i Helsingborg

Ångfärjestationen i början av 1900-talet. Foto från Kulturmagasinet i Helsingborg.

Inledning

Regionmuseet fick den 11 februari 2011 i uppdrag av Länsstyrelsen i Skåne län att genomföra byggnadsminnesutredningen gällande Ångfärjestationen, Gamla staden 1:1 i Helsingborgs kommun. Syftet med utredningen är att identifiera Ångfärjestationens kulturhistoriska värden och belysa Ångfärjestationen ur ett regionalt och nationellt perspektiv. Utredningen är ett bidrag till beslut angående frågan om byggnadsminnesförklaring av Ångfärjestationen som väcktes den 14 september 2010 hos Länsstyrelsen. Vid den kulturhistoriska bedömningen har enligt uppdraget Unnerbäcks värderingsmodell använts.

Sammanfattning

Frågan om Ångfärjestationens vara eller inte vara är lika gammal som själva Ångfärjestationen. Ångfärjestationen byggdes 1897 som ett provisorium. Syfte var att den skulle fungera fram till dess att ett gemensamt stationshus för den söder- och norrgående tågtrafiken byggdes. 1991, stod Knutpunkten klar för detta ändamål och Ångfärjestationen hade tjänat färdigt som station.

Sedan dess har byggnaden kontinuerligt stått i rampljuset för Norra hamnens utveckling och bevarande. Turerna kring Ångfärjestationens bevarande är ett tydligt exempel på hur kulturarv används för politiska syften. Här ställs frågan på sin spets: vilka kulturmiljöer och historier väljer samhället att bevara och använda för att utveckla staden.

Vykort skickat 1901 med Ångfärjestationen i bakgrunden. Bild från Möllevångsgillet.

Ångfärjestationen är en god representant för det moderna samhällets kulturarv. Få bebyggelsemiljöer kan visa upp en så bred historia från 1900-talets moderna samhällsbygge som en stationsbyggnad för såväl nationell som internationell tåg- och färjetrafik.

Här finns uttryck för det förra sekelskiftets nationsbygge: nationalromantisk arkitektur, järnvägen som en viktig del i den nationella och internationella infrastrukturen. Det var också här Sveriges första internationella tågförbindelse uppstod. Byggnad har även en anknytning till den svenska beredskapstiden då den fungerade som hamn för flyktingar från Danmark men också för tyska soldater på väg till och från det ockuperade Norge.

Att Ångfärjestationen har betytt mycket genom tiderna och har ett stort värde för många är det ingen tvekan om.

Bakgrund

”Den som funderat det minsta på stationshus reagerar säkert när han kommer till Helsingborg F. Klämd mellan Helsingborgs höga tegelgavlar och sundets pinande vindar ligger den, i ett gytter av byggnadskroppar i svart tjäroljat trä, med vita fönsterinramningar och utsmyckningsdetaljer, och gröna utkragade bjälklagsbalkar.

Den som får associationer med Carl Larssons kända motiv och möjligen norrlandsstationer är en bra bit på väg att lösa gåtan. Under 1890-talet drog en våg av nationalromantik över landet. I litteraturen vurmade man för hembygden och fosterlandet (t.ex. Fröding, Heidestam och Lagerlöf), och tavelmålarna åstadkom

Ånfärjestationen våren 2011

röda stugor och äppelkindade ungar. Arkitekturen tog upp fornnordiska motiv: stationerna på norrlandsbanorna, som byggdes på 1890-talet, utfördes i svarttjärat timmer, fick grovhuggna utsmyckningsdetaljer och drakhuvuden på taknockarna.

Samtidigt uppstod behovet av en ångfärjestation i Helsingborg (byggd 1898). Den skulle bara vara ett provisorium, i väntan på att en gemensam station skulle anordnas för de tre järnvägsbolag som berörde staden. SJ:s arkitektsektion, då under ledning av Edelsvärds efterträdare Folke Zettervall, lade följaktligen inte ned så mycket arbete på anpassningen av byggnaden till omgivningen, utan använde sig av samma koncept som till norrlandsstationerna (jmf t.ex. Boden eller Jörn).

Byggnaden utfördes på enklaste sätt, enligt järnvägsstyrelsens beskrivning. Väggarna timrades inte, utan restes av ståndvirke som kläddes med brädor. Mellanrummen isolerades med sågspån.

Trots sparsamhetssträvandena blev det en byggnad värd att studera. Väntsalen får överljus genom en stor lanternin, och taket i den avgränsande färjeväntsalen bärs upp av balkar i två riktningar med fint arbetande kanter. Bjälklagsbalkarna sticker ut i fasaden, ändarna är huggna och avrundade. Övervåningen är större än undervåningen och kragar ut en bit, vilket är vanligt i 1800-talets träarkitektur.

Provisorier blir som bekant sällan äldre (red) än 100 år, Helsingborg F står kvar ännu och lär väl göra så i åtskilliga år ännu. Helsingborgs stationsproblematik har stötts och blötts sedan stationerna kom till, och lär väl knappast få någon lösning förrän man har bestämt sig för hur en fast förbindelse över sundet ska byggas."

Beskrivningen är från 1975 (Mats Linde) och ger oss en samtidsbild från en tid då byggnaden fortfarande användes som station.

Tidsandan

Ångfärjestationen byggdes i en brytningstid. Tekniken och vetenskapen präglades av en stark framtidsoptimism där förändringar var lika med framsteg och utveckling. Samtidigt fanns det ett starkt naturintresse, tillbakablickande och omsorg om traditionerna där förändringar betraktades som hot mot väsentliga värden.

I samhället fanns stora sociala klyftor förstärkta av industrialismens utveckling, men känslorna av nationell stolthet kunde förena de olika klasserna.

Arkitekturen runt sekelskiftet 1900 präglades av stor mångfald. Det fanns många helt nya arbetsuppgifter för arkitekterna att ta sig an. Städernas utveckling gjorde att helt oprövade byggnadsprojekt kom till, skalan och tempot ökade samtidigt som nya material och nya konstruktionsprinciper blev tillgängliga.

Det var en tid av sökande och förändring även uttrycksmässigt. Flera olika stilar uppträdde sida vid sida. En sista rest av stilarkitekturen som förekom var nybarock eller jugendbarock med former från barocken. Mer eller mindre tydliga estetiska uttryckssätt för moderna material och konstruktioner förekom parallellt med andra formtendenser.

Allt mer kom historicismen att förkastas men inte intresset för det historiska arvet. Historisk kunskap betraktades som en viktig väg till förnyelse. Men istället för att kopiera historiska stilformer började man nu söka efter essensen i en mer anonym tradition, som formats av praktiska behov och lokala material under en lång tid. Influenserna kom förvisso från omvärlden, från bland andra John Ruskin, William Morris och Arts & Craftsrörelsen via H H Richardsson i USA och Wienerjugend, men innebar i högsta grad ett nytt intresse för landets egen byggnadskultur och historiska rötter. Tillsammans med inspiration från både Vasatidens slott och lite senare även 1700-talets gustavianska arkitektur och inredningskonst blev detta utgångspunkten i försöken att utveckla en ny arkitektur. Även ett socialt engagemang förkom. Kraven på äkta material och ärligt redovisade konstruktioner hade även de en moralisk underton, som man kan tolka som en viss skepsis gentemot allt det moderna och okända. Ett försök att komma tillrätta med tidens splittring och hitta en väg för att hantera den moderna staden och tankarna inför det nya seklet.

Carl och Karin Larsson var tillsammans med Ellen Key för den moderna inredningen och idén om ett gott liv och hem kring sekelskiftet 1900. Deras tankar och ideal kom att utgöra essensen i det svenska inredningsidealet både i Sverige och utomlands. Detta trots att deras svenska stil inspirerades av ovan nämnda rörelser och internationella strömningar. Tanken att en vackrare vardag och hemmiljö skulle göra människorna lyckligare genomsyrade den inredningsstil som blev mer eller mindre synonym med det larssonska hemmet Lilla Hyttnäs. Ellen

Taktass

Trappräcke

Key ser ett samband mellan skönheten och ett socialt välfungerade samhälle. Två av hennes huvudteser som kom att ge avtryck i det tidiga 1900-talets formdebatt var: dels att skönheten måste göras tillgänglig för alla oavsett klasstillhörighet, dels att en vacker och ändamålsenlig miljö fostrar harmoniska människor. Detta skulle ge positiva effekter på hela samhällets moraliska, estetiska, sociala och ekonomiska tillstånd.

Arkitekten Folke Zettervall

Ångfärjestationen ritades av arkitekten Folke Zettervall. Folke Zetterwall föddes in i arkitektjobbet i Lund den 21 oktober 1862. Hans far, Helgo Zettervall, var redan då lille Folke föddes en av Sveriges mest kända arkitekter. Folke fick en gedigen arkitektutbildning, först studerade han på Det Tekniske Selskabs Skole och Kunstakademiet i Köpenhamn och senare på Konstakademien i Stockholm.

1888 var han klar med studierna, gjorde sedan en årslång studieresa till Tyskland, Frankrike och Italien. Hemkommen från resan började han 1890 arbeta på SJ:s arkitektkontor. Helgo Zetterwall hyste stor respekt för och var god vän med Adolf Edelsvärd, Folkes företrädare som SJ:s chefsarkitekt. Sannolikt var det pappa Zetterwall som såg till att sonen fick anställning på SJ. Folke kom att ägna huvuddelen av sitt yrkesverksamma liv åt järnvägsarkitektur.

År 1898 blev han SJ:s chefsarkitekt och var det fram till 1931. Under sina år hos SJ hann Zettervall rita cirka 260 stationshus som uppfördes över hela landet. Han gjorde även ritningar till andra typer av byggnader såsom banvaktsstugor,

Porträtt av Folke Zettervall som ung.

Han var den som dominerade den svenska järnvägsarkitekturen under 1900-talets trettio första år. Han höll sig väl uppdaterad på sin tids arkitekturtrender och nyheter, och företog under sin karriär många och långa resor, bland annat till USA, England, Ryssland, Österrike-Ungern och Italien.

I början av sin karriär som järnvägsarkitekt på 1890-talet använde sig Zetterwall av beprövade lösningar, speciellt när det gällde stationernas planlösningar. Hans fornnordiska timrade stationshus var en direkt fortsättning av samarbetet med Edelsvärd och allt tyder på en smidig och naturlig övergång dem emellan. Zetterwall förvaltade arvet efter pionjärerna på SJ med Edelsvärd i spetsen samtidigt som han utvecklade och förändrade järnvägsarkitekturen i Sverige under sin långa tid på SJ.

Det svenska järnvägsbyggandet

När järnvägen kom var den ett helt nytt inslag i Sveriges infrastruktur och nya järnvägsrelaterade byggnader började produceras i hett högt tempo runt om i landet.

Järnvägsstationerna tillhör de mest intressanta inslagen i den svenska industrialismens byggnadshistoria. I dessa speglas och förenas tidernas skiftande arkitekturideal, regionernas ursprungliga byggnadstraditioner, järnvägarna manifestationsbehov och orternas framstegstro.

Det fanns gott om internationella förebilder eftersom det både i städerna och på landsbygden runt om i världen växte upp nya moderna stationshus och andra järnvägsrelaterade byggnader. Efter några årtionden hade järnvägen och dess byggnader blivit en etablerade del av samhällsbyggandet. Tåget visade sig vara överlägset som transportmedel och sågs inte längre enbart som ett komplement till sjöfarten. Järnvägen stod för stabilitet och trygghet och de järnvägsanställdas skara ökade konstant. Tågresan hade blivit vanlig och därmed en naturlig del av livet. Turistföreningarna lockade nya typer av resenärer. Det var nu Ångfärjestationen uppfördes.

Runt sekelskiftet 1900 har kallats järnvägens storhetstid. Järnvägsbolagens ekonomiska framgångar manifesterades genom påkostade byggnader. Exklusiva material och stora generösa rum blev allt vanligare. Tidigare var det vanligt att ingenjörer förutom att konstruera även tog sig an gestaltningen. Numera anlitades ofta utbildade arkitekter. Ångfärjestationen är ett exempel på detta, trots att den byggdes som ett provisorium.

Nya snabba exklusiva lok skapade behov av moderna maskinverkstäder och nya lokstall. Spårområdena blev allt vidlyftigare vid slutstationer och knutpunkter. Ibland behövde gods- och passagerartrafiken separeras och det innebar att stationerna behövde byggas om och förstoras. Många ombyggnader gjordes och många nya praktfulla stationshus byggdes, samtidigt som metoder utvecklades för att förenkla och standardisera arbetet. Om igen ser vi Ångfärjestationen som ett typiskt exempel för tidens samhällsutveckling. Däremot fick den klara sig utan någon pampig invigning. Inte heller något kungligt väntrum såsom var brukligt för stationer med status, rymdes i byggnaden.

De arkitekter som fick de numera prestigefyllda uppdrag att rita järnvägsbyggnader var vid sekelskiftet influerade av internationella strömningar från till exempel World´s Columbian Exposition i Chicago 1893 och världsutställningen i Paris år 1900. De inspirerades av jugendstil, art nouvaeu, den brittiska arts and craftsrörelsen och amerikanen H H Richardsons nyromanska formspråk. Samtidigt kom en uttalad strävan mot nationella ideal och ”svenskhet” att formuleras. Medeltid, vasarenässans och barockarkitektur dammades av och man sökte sig bort från eklekticismens putsfasader och den sirliga trähusarkitekturen. Den nya arkitekturen skulle vara stabil och gedigen och materialen äkta. Detta sammanföll ~~med~~ tidsmässigt med behovet att manifestera järnvägens ökade dignitet och värdighet. Svensk natursten, granit, marmor, kalksten och skiffer blev viktiga byggmaterial och med hjälp av järnvägen blev de möjliga att transportera längre sträckor.

Nya resvanor och ökad turism medförde ökad kunskap och kännedom om landets olika geografiska egenheter. Tankarna om det nationella skulle förenas med en önskan om lokal identitet; det norrländska i Norrland och det skånska i Skåne. Det lokala uttrycket blev dock inte aktuellt för Helsingborgs station i väntan på det mer permanenta stationsbygget. 1991 genomfördes detta bygge i form av Knutpunkten och vilka uttryck den förmedlar är en annan historia.

Skånska järnvägsstationer

De första skånska stationerna ritades av den danske arkitekten, C F Rasmussen. Han ritade bland andra stationerna i Lund, den ursprungliga i Malmö samt alla stationer på vägen från Malmö till Höör. Stationen i Malmö brann och byggdes senare om av Folke Zettervalls föregångare Adolf Edelsvärd.

De tidiga skånska järnvägsstationerna byggdes på 1850- och 1860-talen då de första järnvägslinjerna startades. De ritades av utbildade järnvägsbyggare och arkitekter med internationell erfarenhet och stationernas arkitektur bryter mot den skånska byggnadstraditionen.

Mindre stationer, företrädesvis vid de mindre privatbanorna byggdes av traktens byggmästare i traditionella material och med lokalt formspråk. Gemensamt för dessa mindre stationshus är att ingen speciell byggnadstyp använts utan man har använt mönstret från ett vanligt bostadshus som förlaga till stationen. Till exempel blev salen väntsal, kök och kammare blev stinsbostad och gavelrummet blev expedition. Stationerna fick skånelängans utseende, en del putsade andra med tegelfasad.

Ångfärjestationen tillhör en av de skånska stationer som av olika anledningar inte faller in i detta mönster. Den uppfördes i stället som en nationalromantisk stationsbyggnad med mer norrländsk karaktär än skånsk eller sydsvensk sådan.

I Skåne var det endast ett fåtal stationer som uppfördes i trä, de flesta av dessa längs linjen Lund- Bjärred. Även Malmös allra äldsta färjestation var uppförd i trä. Denna är numera riven. Idag finns endast Ångfärjestationen och sta-

Vykort som föreställer stationshuset i Bjärred.

tionshuset i Bjärred kvar som bevarade exempel på skånska stationsbyggnader i trä.

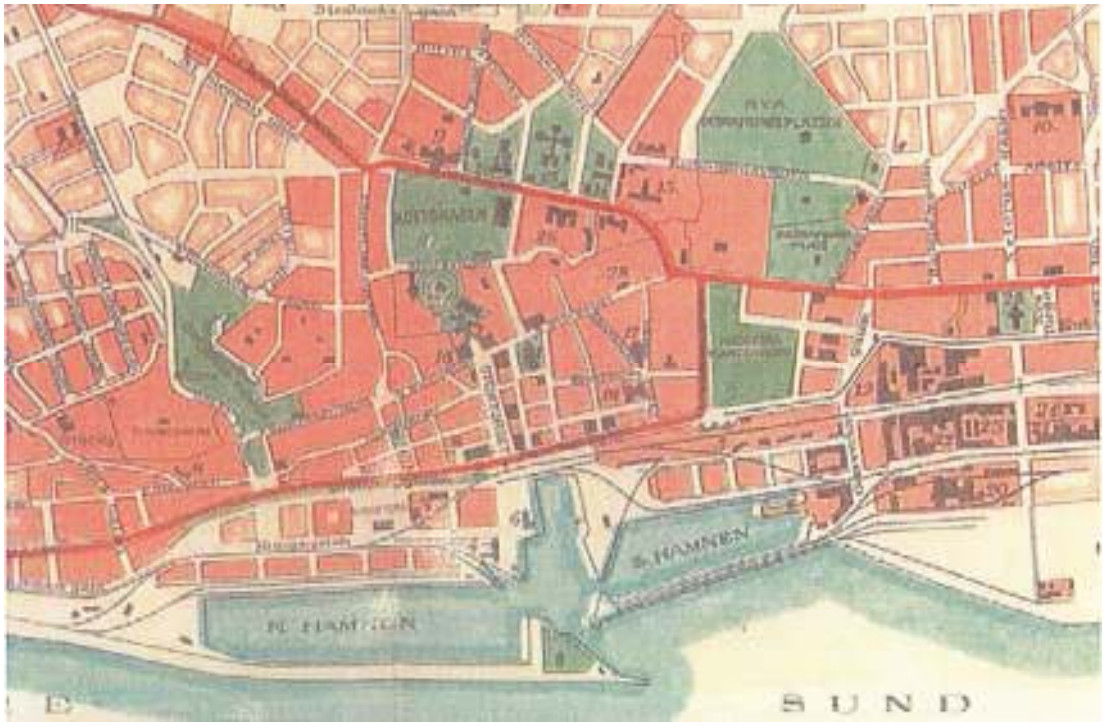
Historik

Helsingborgs hamns läge på landborgsbranten vid Öresunds smalaste del har alltid varit idealisk både ur försvarssynpunkt och för att snabbt och tryggt ta sig över till Själland.

Hamnens och järnvägens historia

Senare delen av 1800-talet var en tid av utveckling i hela världen och så även i Helsingborg. Helsingborg sexdubblade sin befolkning under andra hälften av 1800-talet, detta var den största ökningen i hela Sverige. Näringslivet tog fart, byggandet gick på högvarv, stadsdelen Söder bebyggdes med bostäder och industrier. Under seklets sista årtionden fortsatte utbyggnaden på utfyllnadsmark väster om den gamla stadskärnan och här växte stora delar av dagens Helsingborg fram. Samtidigt med Ångfärjestationen byggs Rådhuset, Lotshuset, Hotell Mollberg och Gustav Adolfkyrkan. Det är också nu som Kärnan genomgår en restaurering för att understryka stadens medeltida historia.

När staden växer kraftigt förbättras kommunikationerna. Södra stambanan mellan Stockholm och Malmö invigdes år 1865 och samma år anslöts Helsingborg till denna via Billeberga och Eslöv. Spåren drogs in i staden från söder och gick ända fram till den nuvarande Centralbassängen. På samma plats och vis samma tid uppfördes Helsingborgs järnvägsstation, ritad av Helgo Zetterwall.



Plan från 1909 där Ångfärjestationen, Tullhuset och järnvägsspårens dragning finns med.

Stadens andra järnvägslinje invigdes år 1875, den gick till Hässleholm och vidare till stambanan. Den tredje linjen som öppnades 1885 var Västkustbanan mot Ängelholm och Halland, den första linjen som leddes in i staden från norr. I bygget ingick en stationsbyggnad norr om hamnen, Ångfärjestationen. Resultatet blev att staden fick två stationer med endast ett par hundra meters avstånd. Detta skapade stora problem redan från början när tågen skulle dras mellan stationerna. Ett problem som gick under namnet ”bangårdseländet”.

Utbyggnaden av hamnen och järnvägen gick hand i hand. Stadens första hamnanläggning Centralbassängen invigdes 1832 och ersatte då den gamla stenbryggan som sedan 1700-talet fungerat som stadens hamn. Placeringen motsvaras idag av Inre hamnbassängen. 1867 tillkom så Södra bassängen som idag ungefär motsvarar inre hamnen. Södra hamnen tillkom 1880 i samband med att järnvägen mot Hässleholm byggs. När nästa stora järnvägsprojekt var klart 1891 byggdes samtidigt Norra Hamnen. Denna gjordes betydligt djupare och vågbrytaren förlängdes. I och med detta blev Helsingborgs hamn en av Sveriges viktigaste hamnar och har så förblivit.

Att utbyggnaderna av hamnen och järnvägen följdes åt var effekten av de allt större godsmängder som det blev möjligt att hantera.

1931 kom den första bilfärjan – ”Asa Thor” – som tog 13 bilar på fördäck! Efter andra världskriget ökade passagerar- och motortrafiken stadigt. 1952 infördes passfriheten mellan de nordiska länderna vilket naturligtvis ledde till en ökning av resandet över Sundet. Detta uppsving i resandet lockade naturligtvis and-

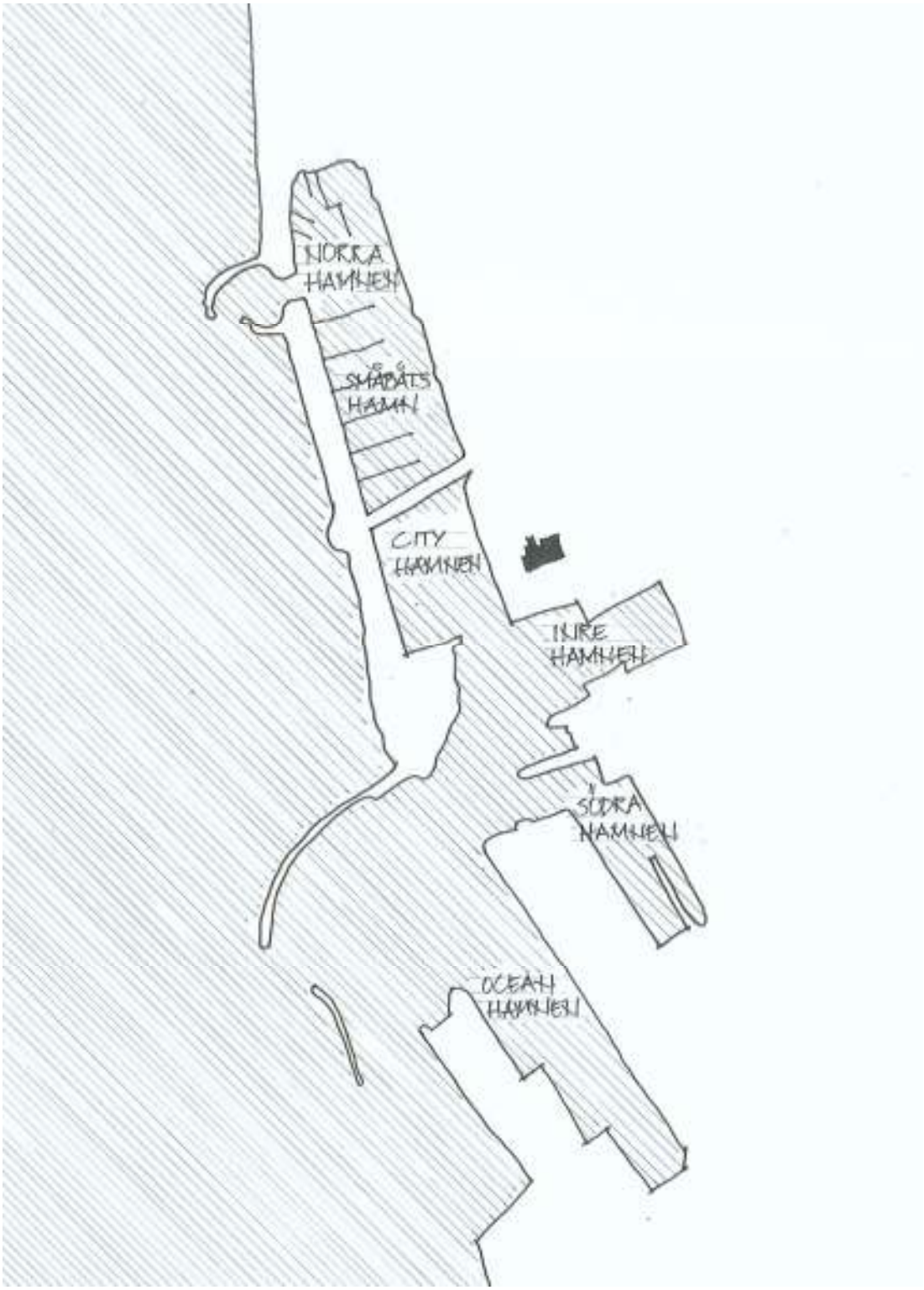


Illustration av de olika hamnarna i centrala Helsingborg som det ser ut idag.

1898, Ångfärjestationen uppförs. Foto från Kulturmagasinet i Helsingborg.

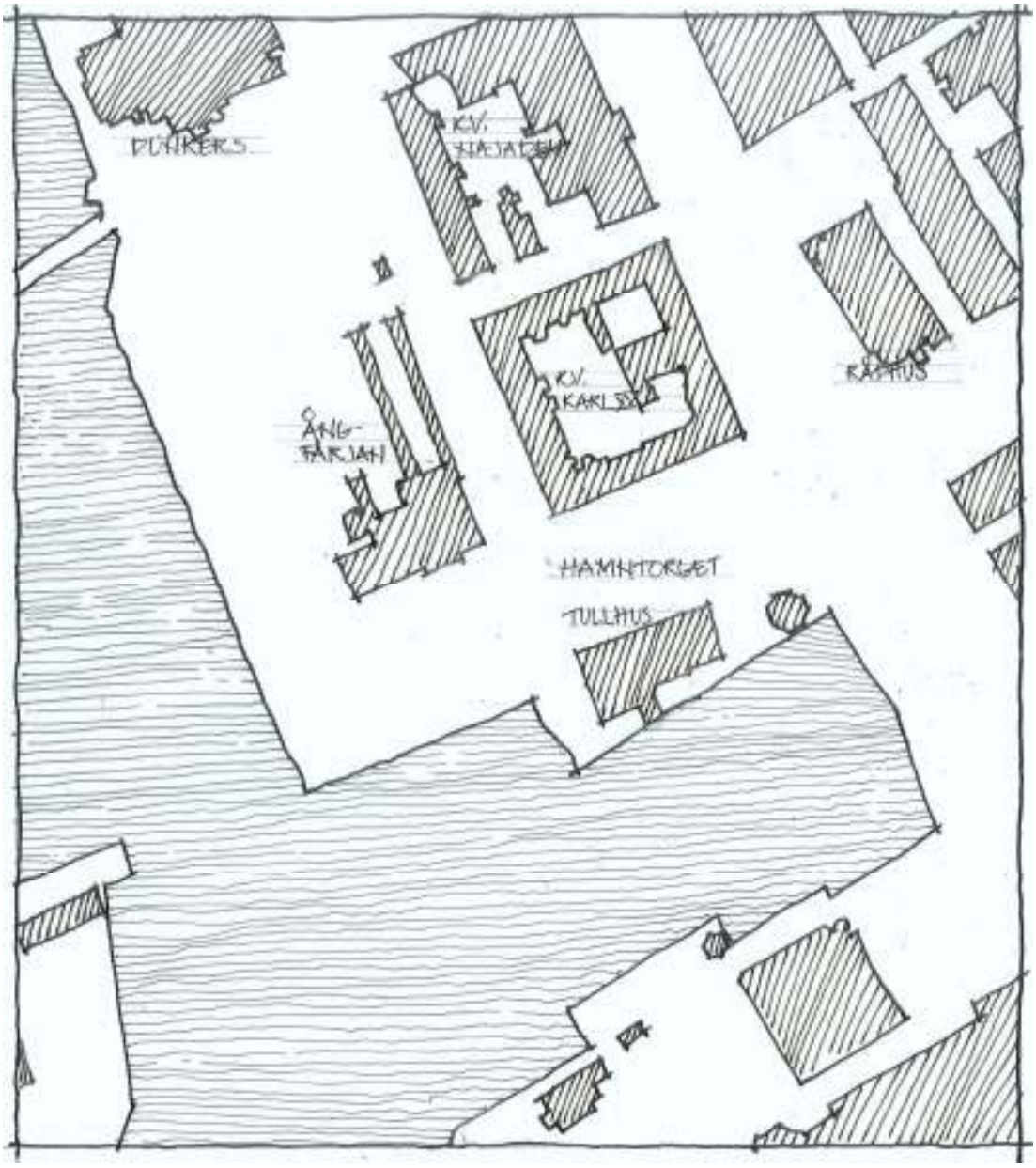
ra rederier att starta trafik över Öresund. 1955 startade LB, AB Linjebuss, sin trafik med ”Betula” och ett nytt färjeläge byggdes i Inre Hamnen. Den nya fräscha båten blev populär och det ansågs” finare” att ta LB-färjorna än de äldre DSB-färjorna som lade till vid Ångfärjestationen. 1958 började Sundsbussarna sin trafik.

Hamnen idag

1962 invigdes Sydhamnen av Gustav VI Adolf. Hamnens utökade kapacitet gjorde den till Sveriges näst största hamn efter Göteborg.

Mellan 1951 och 1971 sexdubblades hamnens godsomsättning. Genom Sydhamnen och Skåneterminalen, som tillkom 1969, blev hamnen en viktig knutpunkt för internationell sjötrafik och för landsvägs- och sjötransporter

1985 stod det senaste och helt nya hamnavsnittet, Västhamnen klart. Den invigdes av Carl XVI Gustav i samband med Helsingborgs 900-årsfirande. 1991 färdigställdes ett nytt uppmarschområde för bilfärjetrafiken och det nya färjeläget i Södra Hamnen, det så kallade Knutpunktenprojektet. Det var först nu som den provisoriska färjestationen fick sin ersättare och upphörde att fungera som stationsbyggnad, efter 93 år!



Situationsplan över Hamntorget och Ångfärjetomten med omnejd.

Platsen i staden

Ångfärjestationen och Hamntorget befinner sig lite vid sidan om centrum med sin placering alldeles vid kajen. En plats som besitter stora kvalitéer med sitt både centrala och havsnära läge.

Flygfoto från 1971 som visar Ångfärjehamnen, stickspåret genom kvarteren Najaden och Karl XV och spåren fram till Ångfärjestationen och färjorna syns tydligt. Foto från Kulturmagasinet i Helsingborg.

Runt Hamntorget

Öster om Ångfärjestationen ligger Stortorget, terrasstrapporna och Kärnan. Helsingborgs centrumstråk, Kullagatan, mynnar ut på Stortorget. Norr om stationen finns Dunkers Kulturhus och bostadshusen som byggdes i samband med H99 i slutet av 1990-talet och strandpromenaden som leder vidare norrut.

Söderut hittar man Knutpunkten, som till slut 1991 efterträdde Ångfärjestationen som tåg- och färjestation och som blev lösningen på ”bangårdseländet” som en knutpunkt för samtliga järnvägssträckor. Vid Knutpunkten finns även den hamn som används för dagens persontrafik.

Hamntorget

Hamntorget är en fortsättning på den öppna torgaxel som sträcker sig i öst-västlig riktning genom staden, från Kärnan i öster till Hamntorgets kajkant i väster. På norra sidan avgränsas torget av bostadshuset Kvarteret Karl XV som byggdes på utfyllnadsmark i samband med hamnutbyggnaden mellan 1863 och 1867. I söder begränsas torget av Köpenhamnskajen med det före detta tullhuset. Huset är från 1838 och var Helsingborgs första varmbadhus innan det blev tullhus 1857. Söder om torget finns även Hamnpaviljongen som är en restaurang

Ångfärjestationen sedd från Parapeten i februari 2011.

uppförd under 1990-talet. I väster finns Helsingörskajen som öppnar sig mot hamnen och vattnet. Vågbrytaren med restaurangen Parapeten sluter hamnen ytterligare en bit västerut. Ångfärjestationen ligger på torgets norra del och är dess enda byggnad. På torgets norra sida finns även en minnessten av Karl XIV Johans landsstigning i Helsingborg 1810. På torgets sydvästra hörn står statyn ”Sjöfartsgudinnan” av Carl Milles, uppförd 1923. Hamntorgets huvudsakliga användningsområde idag är som parkeringsplats.

Kvarteret Najaden

Stickspåret skar rakt igenom kvarteret Najaden från det nordvästra hörnet och upp mot Drottninggatan. Bebyggelsen är från 1870-talet, då kvarteret började byggas på utfyllnadsmark, ända fram till byggnader från 2000-talet.

Kvarteret Karl XV

Kvarteret Karl XV domineras av det pampiga bostadshuset från 1891 som upptar hela kvarterets bredd ut mot sundet. Tanken var att byggnaden skulle vara den första besökaren möter då han närmar sig staden från havet. Fasaderna är påkostade i rött tegel och sten. Större delen av kvarteret bebyggdes mellan 1867 och 1916. Det nordöstra hörnet var dock obebyggt ända fram till 1999 på grund av stickspåret. Spåret användes ända tills Knutpunkten stod klart 1991.

Perrongtaken från 1930-talet.

Ångfärjetomten

Ångfärjetomten begränsas i väster av Helsingörskajen, i norr av Dunkerskulturhus, i öster av kvarteren Najaden och Karl XV. På tomtens södra sida med entrésidan vänd mot Hamntorget ligger Ångfärjestationen. På byggnades norra sida finns de två tillhörande perrongtaken. På tomten finns dessutom en skateboardanläggning väster om Ångfärjestationen samt en liten kiosk. Tomten består idag var hårdgjorda, asfalterade ytor som i huvudsak används till parkering.

Ångfärjetomten anlades i samband med att Norra Hamnen byggdes ut på 1890-talet, det vill säga något senare än Hamntorget. Hamnen invigdes av Oscar II 1891 och det första järnvägsfärjeläget byggdes. Vågbrytaren förlängdes med 100 meter och hamnbassängen hade gjorts betydligt djupare så att de verkligt stora fartygen kunde anlöpa hamnen. Helsingborg hade nu fått sitt första färjeläge, och turerna gick hela sju gånger om dagen. Järnvägsspåren var dragna direkt ut på den norra vågbrytaren. Den första svenska tågfärjeförbindelsen med utlandet inleddes den 10 mars 1892 då den danska hjulångaren ”Kronprinsessan Louise” började trafikera leden Helsingborg – Helsingör.

Järnvägsspår fanns kvar på tomten fram till 1990-talet. Då försvann de tillsammans med det stickspår som tidigare passerat genom kvarteren Najaden och Karl XV. Förutom stationsbyggnad och bangård fanns här även vagn- och lokstallar från 1884 till och med 1969, en smedja byggd 1885 samt ett maskinhus byggt 1888. Den första stationsbyggnaden var ett avlångt enplans skjulliknande byggnad, som under sju år fungerade som tullvisitationsbyggnad och ångfärjestation tills Ångfärjestationen byggdes 1898. Lokaler för tullvisitationen byggdes till vid stationens västra sida år 1901. Samma år höjdes taket efter ritningar av Alfred Hellerström.

Ångfärjan

Kopplingen mellan hamn, järnväg och industri är väldigt viktig för Helsingborgs utveckling under 1800- och 1900-talen. Ångfärjestationen var en del av denna utveckling under närmare 100 år. Byggnadens största värde är kopplat till dess

Norra hamnen och spåren till färjan och i början av 1900-talet. Bild från Möllevångsgillet.

funktion som sammanknytande mellan hamn och järnväg. Transporter och gränshandel har varit kollosalt viktigt för stadens tillväxt. Sedan den gamla Centralstationen revs under 1980-talet är Ångfärjestationen en av få byggnader som kan ge en bild av Helsingborgs transporthistoria.

Ångfärjestationen i Helsingborg är ett fenomen, det är en plats som många generationer helsingborgare och resenärer utifrån har ett förhållande till, både positiva och negativa. Det är en byggnad som haft med- och motgång. Den började som Sveriges allra första järnvägsförbindelse med utlandet, platsen som blev ”porten mot kontinenten”. Detta var den tid av framtidstro då tågresandet var mycket populärt och ångfärjor var en nymodighet. Under första världskriget blev resandet till Danmark krångligt med en komplicerad byråkrati som medförde att resandet minskade dramatiskt. Efter krigsslutet kom resandet igång igen., Ångfärjestationen fick ett uppsving och personalstyrkan växte. Under andra världskriget minskade återigen det privata resandet, dessutom var sundet minerat så det var en viss risk förenat med båtresan. Dock förekom en omfattande permittenttrafik över sundet. Mellan 1940 och 1943 pågick den så kallade permittenttrafiken som bestod i att tyska trupper skeppades till och från Norge. I Helsingborg var en handfull tyska militärer stationerade för att hjälpa till med transiteringen. Trafiken avbröts så småningom när kriget började gå sämre för Tyskland. Under åren den varade hann ungefär två miljoner tyska soldater färdas den här vägen. Ett tjugotal permittenttåg passerade Ångfärjstationen varje vecka. Troligen fanns det i staden delade meningar om detta, med tanke på landets neutralitetspolitik, men ett

Ångfärjestationen under beredskapstiden, lägg märke till vakten utanför entrén. Foto från Kulturmagasinet i Helsingborg.

faktum var att det höll igång stationen och personalen hade jobben kvar tack vare detta.

Utvecklingen efter kriget innehåller kanske mest nedgång men under många år reste kung Gustav VI Adolf till Helsingborg med tåg varje sommar då han var på sitt sommarnöje Sofiero. Det var på ångfärjestationen som stadens mottagningskommitté samlades och hälsade honom välkommen. Det var också här det kungliga tåget stod parkerat under sommaren. De kungliga besöken skänkte glans åt platsen.

Det första nattåget med sovvagnar lämnade efter andra världskriget Sverige från Helsingborg F för att föra resenärer ut i Europa.

1955 startade LB buss en konkurrerande färjelinje till Helsingör och detta medförde att vissa delar av passagerarunderlaget försvann. Det var lite högklassigare och lugnare att resa med LB och deras nya färjor. Många barnfamiljer och ”andra stadgade personer” övergav Ångfärjestationen vars rykte kom att försäm-

Modern skylt och gamla fönster.

Skylt i retrostil och nationalromantiska byggnadsdetaljer.

ras en aning. Ångfärjestationen var dock i bruk ända fram till 1991 då Knutpunkten invigdes och övertog rollen som samlingsplatsen för samtliga tåg- och färjelinjer.

1993 öppnade rockklubben the Tivoli i den övergivna färjeterminalen och provisoriet kunde fortsätta med en ny verksamhet. Efter en del problem med bråk och kriminalitet under de första åren driver klubben idag en framgångsrik och populär verksamhet med besök av många nationellt kända artister.

Att tura

Färjeturen Helsingborg – Helsingör har med tiden blivit ett begrepp, liksom Helsingborgsuttrycket ”tura”. ”Att tura” är en kulturhistorisk företeelse. Man går på färjan *utan* bil, och sedan stiger man inte av båten när den lägger till vid den andra hamnen, utan man fortsätter med båten tillbaka. Sedan kan man åka fram och tillbaka flera gånger, och så stiger man av när man är nöjd. Under tiden kan man äta och dricka gott i restaurangen eller fika medan man njuter av utsikten.

Under årens lopp har flera färjelägen i Helsingborgs Hamn byggts om och moderna tåg- och bilfärjor anskaffats. 1975 fraktade färjorna 6 miljoner passagerare, nästan 500 000 personbilar, nära 5 000 bussar och 34 000 lastbilar, förutom passagerartågen. Konjunkturerna pekade uppåt, exporten ökade och svenskarna reste allt mer utomlands med buss, bil och tåg.

Ångfärjestationen är ett historiskt monument över Sveriges förbindelser med Danmark och kontinenten, vare sig det handlar om inköp, nöjen eller politik.

Hamntorget i slutet av 1940-talet.

Gavelröstet och den utkragande ovanvåningen.

Den numera inklädda lanterninen och stålbalken ovanför.

Detalj av gavelröste.

Takfotstassar och spetsformat panelavslut.

Byggnadsbeskrivning

Byggnaden är vad gäller plan och fasader i stora drag bevarad.. Exempel på detta är planlösningen, dörr- och fönstersättning samt ytmaterial. Många detaljer från stationsbyggnadens tidiga år finns också bevarade. Fasaden är klädd med fjällpanel blandat med stående fasspontpanel. Dekorationer med fornnordiska motiv finns i gavelröstet, dock något förenklade i det befintliga utförandet. Likaså finns glaslanterninen ovan den ursprungliga vänthallen bevarad under plåttaket. Glaslanterninen är synlig inifrån den stora lokalen.

Fram till 1990-talet fanns en kortare spårsträcka bevarad norr om byggnaden. I dag står de två perrongtaken bevarade med detaljer från tiden då tågstationen var i bruk. Perrongtaken består av limträbalkar och har ett typiskt utseende för landets perrongtak (skärmtak) som började uppföras under 1920-talet. Ångfärjestationens perrongtak tillkom först under 1930-talet.

Exteriör

Byggnadens yttre är väl sammanhållen med svartmålad träpanel. Panelen är liggande ”fjällpanel” på bottenvåningen och stående på ovanvåningen. Taket är klätt med grön och papp. Fönster- och dörromfattningar och huvuddelen av övriga

Detalj av vindskiva.
Perrongtal och parkering.

Paneldetaljer
Detalj av perrongtak.

snickerier är vitmålade. Dörrar, fönster och vissa andra snickerier är gröna, exempelvis spetsen i underkant på de utkragande övervåningarna. ”Taktassarna”, takstolarnas synliga avslut, är mörka, i samma färg som fasadpanelen. Byggnaden är tilläggsisolerad från utsidan vilket medfört att all panel och omfattningar är utbytta. Helhetsintrycket är dock mycket enhetligt och visar tydligt att detta är en nationalromantisk byggnad.

Interiör

Byggnaden är i dag uppdelad i tre olika användningsområden. Dessa är the Tivolis publika delar, som i huvudsak ligger i rummen ut mot hamntorget, rockklubbens övriga utrymmen såsom köket som är kvar på ursprunglig plats, förråd, loger med mera samt ett antal mindre företag som hyr kontorslokaler i olika delar av huset.

Rockklubben är till sin karaktär mörk och avskalad. Kombinerat med ursprungliga detaljer, det numera svartmålade kassettaket, kalkstengolv och väggpaneler får interiören en speciell karaktär. Kvaliteter som bidrar till känslan att detta är en gammal byggnad som varit med om en hel del.

Lokalerna består av flera olika dansgolv med tillhörande barer. I Tivolihallen ligger Stora golvet, som håller flest dansare och spelar soul, funk och hip hop.

Klockan i väntsalen.
Backstagebaren med ursprunglig fönstersättning.

Stengolv
Genom taket skymtar lanterninen.

Tivolihallen hyser även Stora scenen där de flesta konserterna hålls. Öster om Tivolihallen ligger Vinylbaren, som är inredd med inspiration från en amerikansk *diner*. I denna spelas för det mesta rock, punk och pop, även av äldre datum. Under dagtid erbjuder Vinylbaren servering och under sommartid finns uteservering på den närliggande Uteverandan. I Allsångsbaren kan gästerna sjunga med i låtarna, vilka oftast är schlagerlåtar eller svenska klassiker. På våningen ovanför Stora golvet finns Gräddhyllan med tillhörande bar och bakom Tivolihallen, i byggnadens nordöstra hörn, ligger Backstagebaren med Lilla scenen. Längst i väster ligger avdelningen Cirkus, som innehåller ännu en scen, Runda scenen, och en bar. Totalt består lokalerna av sex barer, fyra scener och fyra dansgolv och kan hysa 1100 gäster.

Kontoren är samtliga belägna på övervåningen. Rummen är ljusa och luftiga, tack vare den bevarade planlösningen och fönstersättning. Ljusintaget är mycket väl genomtänkt i detta provisoriska hus.

Ljuset och fönstersättningen är en stor kvalitet, kanske en av byggnadens viktigaste tillgångar. Byggnaden har ett underbart ljus, även i de delar av byggnaden där rockklubben har sina publika delar är det på dagtid ett bra ljusinsläpp.

Väntsalen, tidigt 1900-tal. Foto från Kulturmagasinet i Helsingborg.

Interiör från kontor beläget på ovanpå gamla tullvisitationen.

Skåp från tiden då lokalen var personalen omklädningsrum.

Dessa är naturligtvis sinsemellan mycket olika men hela interiören präglas av att detta är en gammal byggnad. Trots att man inte medvetet tagit särskilt väl hand om den genom tiderna finns platsens själ bevarad.

Jämförbara miljöer

Trelleborg

Stadens och hamnens historia är intimt sammanknippad. Redan under medeltiden fanns ett färjeläge i Trelleborg, men det somnade in under flera århundraden. Efter 1867 då staden återtog sina stadsrättigheter växte den återigen. 1875 invigdes järnvägen mellan Lund och Trelleborg och något senare tillkommer Kontinentalbanan från Malmö. En tågfärjeled, Kungsleden till Sassnitz öppnades 1909.

Hamnen trafikeras idag av ett stort antal fartyg och många lastbilar som kommer med färjorna till hamnen. Här går även Sveriges enda persontåg på tågfärja, Berlin Night Express en nattågslinje mellan Malmö och Berlin. Tågen går direkt mellan Sverige och Tyskland över Östersjön med tågfärjan M/S Trelleborg mellan Trelleborg-Sassnitz. Detta tåg är ett av de få persontågen i världen som rangeras ombord på färja.

Nynäshamn

Under 1850-talet väcktes tankar om att bygga en järnväg från Stockholm till fiskeläget Nynäshamn för att här anlägga en isfri djuphamn och havsbadort. Flera nya försök gjordes där bland annat ryska, brittiska och franska finansiärer var inblandade. Planerna på en hamn i Nynäshamn motarbetades dock av många i Stockholms handels- och sjöfartskretsar som fruktade att Stockholms hamn skulle skadas av konkurrensen.

Den som lyckades förverkliga planerna var Hjalmar Sjögren, geologiprofessor och tidigare verksam vid Bröderna Nobels oljeindustrier i Ryssland. År 1892 köpte han Nynäs gård och sex år senare bildades ett järnvägsbolag.

År 1901 stod järnvägen färdig. Planerna på en frihamn med trafik på Ryssland infriades inte men 1902 öppnades hamnen då trafiken till Gotland startade. Hamnen ligger väl skyddad och har lätt insegling.

Nynäshamns hamn är idag en renodlad färjehamn med trafik på Visby, Ventspils och Gdansk. Hamnen har direkt anslutning till järnvägen. År 2000 blev Nynäshamn ny destination för den internationella kryssningstrafiken.

Nynäshamn är ändstation för Nynäsbanan på vilken Stockholms lokaltrafik bedriver pendeltågstrafik till Stockholm. Fram till 2007 var slutstationen Nynäshamns färjeterminal som från början hette Nynäshamns Ångbåtsstation men numera är slutstationen Nynäshamns station. Stationshuset är från 1901 och ritades av Ferdinand Boberg.

The Ferrybuilding med Oakland Bay Bridge i bakgrunden.

Ferry building

The Ferry Building är ett exempel från Kalifornien som visar på hur en kulturmiljö med ursprungligen samma funktion som Ångfärjestationen har använts som en resurs i stadsutvecklingen.

The Ferry Building i San Fransisco är en järnvägs och färjeterminal vid San Fransiscos nordöstra Waterfront som byggdes 1875. Den fungerade och fungerar än idag som ett nav både för persontrafiken i området. Både för passagerare som anlände med tågen österifrån och pendlare från andra sidan bukten och Marine county som tog sig till sina arbetsplatser med båt. Från guldruschens glada dager fram till 1930-talet, innan broarna byggdes, var färjor det enda sättet att nå staden annat än från söder.

1892 beslutades i allmänna val att en ny Ferry Building skulle byggas och uppdraget gick till en ung arkitekt vid namn A Page Brown. Hans originalförslag var en stor hallbyggnad med stålstomme. Till slut, efter en del ändringar minskades storleken och den byggnad som blev verklighet var är 660 fot lång, en stålverkskonstruktion med grundläggning och valv av armerad betong har visat sig vara mycket gedigen och tålig. Den har stått emot två jordbävningar, 1906 och 1989. Byggnaden blev den största med den är konstruktionen i världen.

Byggnaden har ett 245 fot högt klocktorn inspirerat av klocktornet i Sevilla Cathedral i Spanien från 1200-talet. Detta var tänkt att fungera som en välkomnande fyr vid bukten. Bygget startades 1896 och i juli 1998 stod terminalen färdig

Interiör från the Ferry Building.

att ta emot de första passagerarna. När dessa anlände från båtarna passerade de genom en elegant ankomsthall med dubbel takhöjd, valv och överljus. Som mest pendlade så många som 50 000 personer varje dag med färja och då var detta världens näst största station efter Charing Cross Station i London

Men i och med att Bay Brigde öppnades 1936 och Golden Gate Bridge 1937 var Ferry Buildningas glansdagar över för den här gången. Tillsammans med den ökande bilismen minskade pendlandet med båt dramatiskt. På 1950-talet användes byggnaden mycket lite. Den påkostade interiören försvann 1955 då den stora ankomsthallen förvandlades till kontor. Den en gång så stolta byggnaden degraderades ytterligare då Embarcadero Freeway, en tvåvånings motorväg byggdes alldeles framför byggnaden 1957. I och med detta skars Ferry Building och vattenfronten av från staden under 35 år.

Under 1970-talet började biltrafiken bli ett problem, San Fransisco drabbades av en trafikinfarkt och färjetrafiken återupptogs som ett alternativ för pendlarna. När sen jordbävningen 1989 allvarligt skadade Embarcadero Freeway beslöt staden att riva den, detta gjordes 1991. Nu kunde man åter se the Central Waterfront och the Ferry Buildning och nya möjligheter uppstod.

Idag finns det planer på att förbättra utvidga den befintliga färjetrafiken: En omfattande renovering av själva terminalbyggnaden är avslutad. I byggnaden ryms på bottenvåningen en stor matmarknad och på andra och tredje våningen finns kontor. Matmarknaden är organiserad kring ett centralt nav och erbjuder allt som Bay Aera har att erbjuda av närodlade livsmedel. Självklart finns det även

restauranger. Det finns även möjligheter att anordna fester och andra tillställningar i byggnaden. På lördagsförmiddagarna hålls Bondens marknad vid Ferry Building. Extriören och stora hallen har återfått sin forna glans till pendlarnas och andra resenärernas fromma. Ferry Buildning är idag åter ett kommunikationsnav, pendeltåg, tunnelbana, bussar och spårvagnar alla stannar alla vid Ferry Building. Staden har återfått ett landmärke.

Exempel i andra län (byggnadsminnen)

Några fornnordiska järnvägsstationer i Sverige

På 1880- och 90-talet byggdes stambanenätet genom övre Norrland ut och bansträckan Långsele-Vännäs invigdes den 1 oktober 1891. Flera av stationshusen längs stambanan genom övre Norrland ritades av Folke Zettervall som då arbetade under A W Edelsvärds. Samtliga dessa stationshus byggdes i trä "med något fornnordisk anknytning" som Edelsvärd uttryckte det.

Det var först nu när idéerna om det fornnordiska hunnit få allmän spridning, och delvis övergivits av svenska arkitekter som Edelsvärd tillsammans med sin yngre medarbetare Zetterwall kunde förverkliga drömmen om ”en nationell stil”. Järnvägens högkonjunktur under 1890-talet gav arkitekterna ny frihet. Det var möjligt att bygga hus med synligt timmer av god kvalitet. Utskjutande hörn, väggknutar och dekorativa detaljer tilläts. Edelsvärd framhöll tidigt det norska träbyggandet som en förebild. De dekorativa drakhuvuden som pryder många av tidens stationsbyggnader har sitt ursprung i den norska så kallade drakstilen.

SJ byggde många tvåvånings stationshus i trä i Norrland på 1890-talet. Flertalet av dessa byggdes efter ett långt drivet typhussystem. De allra flesta är panelklädda utan annan dekor än enkla listverk i avvikande kulör.

Under 1890-talet förstärks det fornnordiska uttrycket allt mer i den så kallade Vännäsmodellen. Denna modell för stationsbyggnader modifierades och kom även att användas för stationsbyggena i bland annat Boden i Norrbotten och Jonsered i Västergötland.

Vännäs järnvägsstation

Stationshuset i Vännäs uppfördes efter ritningar av arkitekten Folke Zettervall som sedan 1890 arbetade under A W Edelsvärds ledning på SJ:s arkitektkontor. Huset stod klart i oktober 1891.

I Vännäs stationshus slog det fornnordiska ut i full blom. Det nya med Vännäs var framförallt de många byggnadsdetaljerna med fornnordisk anknytning, men för övrigt anslöt byggnaden till inarbetade rutiner för stationsbyggande. Stationshuset var symmetriskt uppbyggt över en sammanhållen rektangulär plan med ett mittparti i två våningar med frontespiser och på vardera sidan på envåningsflyglar. På fasaden mot samhället är mittrisaliten utskjutande, fasaden

mot banan har ett skärmtak över stamplattformen i hela mittpartiets längd. De fornnordiska detaljerna som drakhuvuden, svarvade träkolonner, utkragningar, synliga timmerknutar och andra snickeridetaljer färgsattes i avvikande färger som mossgrönt, orange och rött.

Byggnaden har sedan uppförandet genomgått vissa förändringar. Den har byggts till vid flera tillfällen, dock med bibehållande av den fornnordiska karaktären. Senast 1993 skedde en omfattande upprustning av hela byggnaden, då bland annat nya automatdörrar insattes och väntsalen fick nya ytskikt.

Boden

Stationshuset i Boden, även det ritat av Folke Zettervall, stod klart till invigningen av stambanan 1894. Liksom många andra stationshus byggda på 1890-talet uppfördes det med fornnordiska motiv; drakhuvuden, takkammar, utskjutande övervåning och blindarkader med svarvade kolonetter. Stationshuset hade ursprungligen en enkel rektangulär plan med en central huskropp i två våningar, inredd vindsvåning och två sidoflyglar. År 1917 och 1925 byggdes huset ut med två sidoflyglar i samma stil som vände gavlarna ut mot spåren. Bodens stationshus är exteriört välbevarat och har ett betydande arkitekturhistoriskt värde. Stationshuset är en god representant för de monumentala stationshus med fornnordiska stilinfluenser som uppfördes främst under 1890-talet. Byggnaden visar prov på materialkänsla och omsorg om byggnadsdetaljer.

Jörn

Anläggandet av stambanan genom övre Norrland blev ett mycket arbetskrävande byggnadsföretag. Sträckan Långsele-Vännäs var klar i oktober 1891. Från Vännäs måste banan föras över både Vindelälven och Skellefte älv innan den kom fram till Jörns station.

Stationshuset i Jörn invigdes den 2 augusti 1894, då stambanan var färdig i sin helhet till Boden. Byggnaden har ett högt arkitektoniskt värde genom den konsekvent genomförda och välbevarade utformningen i fornnordisk stil. Stationshuset är byggnadsminne. Perrongtaket, som är av en typ som började uppföras på 1920-talet, är välbevarat och en värdefull del av stationens helhetsmiljö.

Stationshuset uppfördes i timmer i två våningar i en fornnordisk stil. Fasaden mot banan är symmetrisk med ett skärmtak längs hela fasaden som även blir våningsavskiljande. Två hörnrisaliter och en mindre takkupa symmetriskt placerad centralt mellan dessa ger karaktär åt fasaden. Motsvarande långfasad är mer uppdelad med ett utstickande sexkantigt trapphus och en hörnrisalit med balkong. Det svarttjärade timret är synligt på fasaderna. Listverket utgörs av ett brett våningsavskiljande band av grönfärgad stående fasspontpanel. Fönstren är korsspröjsade. Dörr- och fönstersnickerier är målade i grönt med röda omfattningar. En sockel av huggen sten bär upp byggnaden. På taket ligger grönmålad plåt.

Jörns station. Foto från Riksantivarieämbetet.

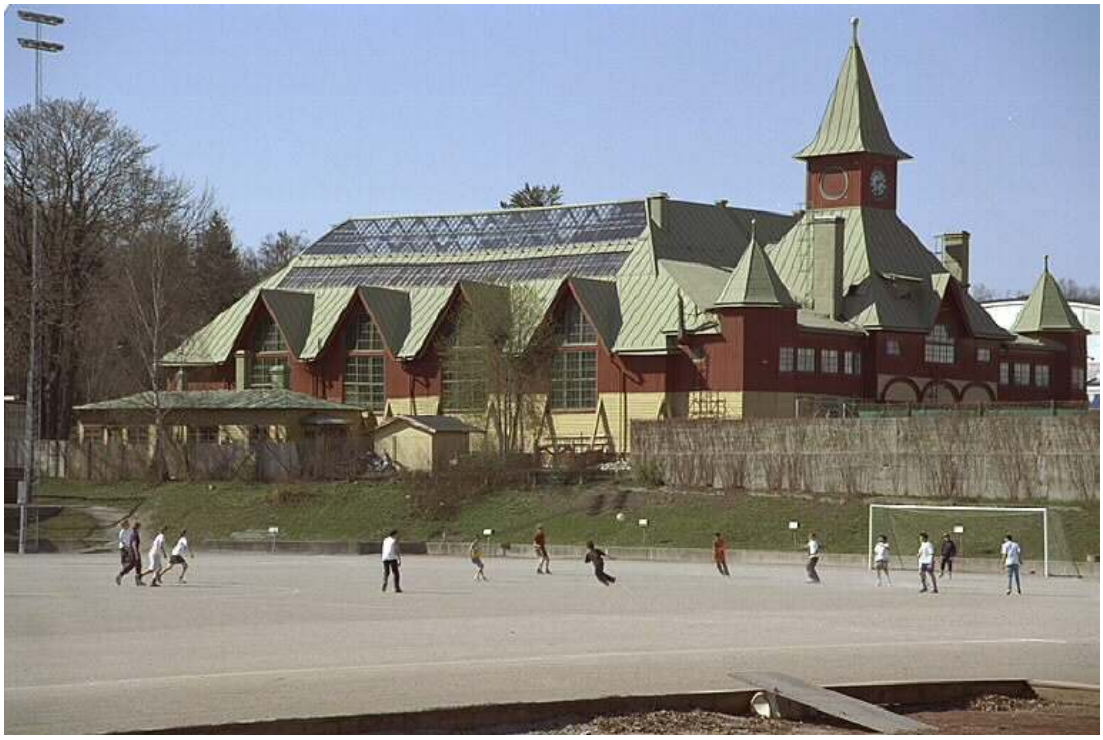
Takfoten är kraftigt utskjutande över fasaderna. På taket finns två skorstenar med utkragad överdel som troligen är original sedan uppförandet. Gavelspetsarna och de många olika takkupornas nockar har dekorationer med fornnordiska motiv.

Tennispaviljongen i Stockholm

Kring 1890-talets mitt anlades Idrottsparken vid Valhallavägen, på Stadions nuvarande plats. Här byggdes paviljonger för velocipedåkning och tennisbanor. Endast Tennispaviljongen är kvar. Då Stadion byggdes för Stockholmsolympiaden 1912 flyttades hallen dock några hundra meter mot norr, längre in i Lill Janssskogen.

Paviljongen från 1895-96 är av trä och byggd efter ritningar av arkitekten Gustaf Améen, bearbetade av hans kolleger Fredrik Lilljekvist och Rudolf Arborelius. Byggnaden uppfördes i en stil som nära ansluter till byggnaderna på Stockholmsutställningen 1897 och vittnar om den lätta, festliga arkitektur, som kännetecknar de tidiga idrottsanläggningarna.

Det grönmålade plåttaket med höga fall domineras av ett klocktorn och har hörntorn vid sidorna. Partierna över de båda tennisbanorna är numera glasade. Väggarnas övre partier är utvändigt klädda med rödmålad locklistpanel, nedre delarna med gulmålad panel på förvandring. Huvudfasaden har franska dörrar. De höga sidofasaderna med gavlar inramar stora, högt placerade fönster till tennishallarna.



Gamla Tennispaviljongen vid Östermalms IP i Stockholm. Foto från Riksantivarieämbetet.

Exteriörens snickerier är utförda i nationalromantisk stil liksom delvis även interiörens, som domineras av den stora tennishallen med omklädningsrum m.m. anlagda som gallerier. Översta våningen samt den låga utbyggnaden i söder inrymmer bostäder.

Identifikation av kulturhistoriska värden

Bilden av Ångfärjestationen

För att få fram ett mer folkligt perspektiv på byggnader och vad de har betytt för människor genom tiderna kan man använda vykort som tidsdokument. Både valet av motiv som används och valet att skicka bilden blir en vägvisare på vad som anses angeläget att visa upp, berätta om och minnas från olika platser.

Om man ser hur staden visas upp på vykort alltsedan sekelskiftet 1900 (då Ångfärjestationen var ny) och framåt kan man se att hamnen och Hamntorget under hela den tiden varit ett populärt tema på folkets semesterhälsningar från Helsingborg. Oftast syns Ångfärjestationen inte mer än i bakgrunden. En vanligt förekommande vy är från Hamntorget, med Ångfärjestationen i ryggen, ut mot sundet och med Hamnpaviljongen (1890-1946) i förgrunden. Vyer från sundet in mot hamnen förekommer också. I detta fall förekommer Ångfärjestationen i bakgrunden med olika fartyg som skymmer på ett eller annat sätt.

En utsikt från Hamnpaviljongen in mot staden zoomar in bostadskvarteret bredvid Ångfärjestationen (Kvarter Karl XV), Rådhuset, Stortorget samt terrass-

Vy över Hamntorget. Bild från Möllevångsgillet.

trapporna med Kärnan. På senare bilder har man sett till att även Hamntorgets staty ”Sjöfartsmonumentet” (uppförd 1923) finns med i ena kanten medan Ångfärjestationen bara delvis syns eller ligger helt utanför bilden.

En annan mycket vanlig vy är tagen uppifrån Kärnan. Här ser man ut mot sundet över Stortorget och vidare till Hamntorget. Ångfärjestationen blir även här bortvald att lanseras.

Det är alltså mycket sällan som själva Ångfärjestationen får stå i förgrunden och verka som symbol för Helsingborgs hamn och färjeläge under den tid då byggnaden fungerade som station.

Sammanfattningsvis kan man säga att Ångfärjestationen sällan figurerar som enskild byggnad men likväl har den betytt mycket i sitt sammanhang.

Alla de berättelser som kom fram i samband med att kommunen anordnade en medborgardialog visar upp en del av den betydelse byggnaden har för den folkliga historieskrivningen.

Dokumentvärden

Byggnadshistoriskt värde

Byggnadens egenvärde består delvis i att vara ett över 100 år gammalt provisorium, vilket är ganska ovanligt. Byggnaden är en god representant för den nationalromantiska stil som var populär kring sekelskiftet 1900.

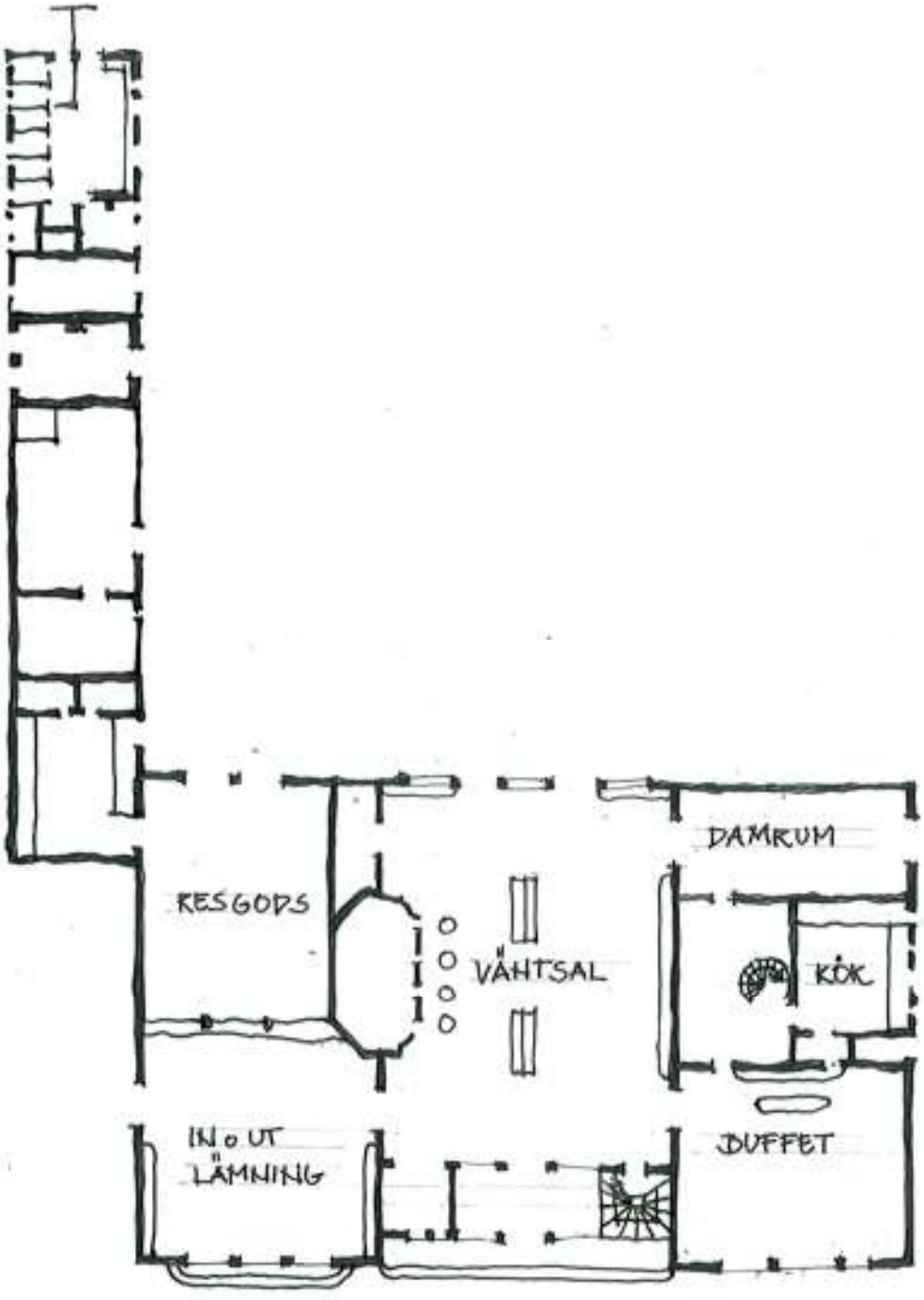
Byggnadens ursprungliga form och utseende framgår fortfarande tydligt. Byggnaden har kontinuerligt förändrats men både utvändigt och invändigt är det

Ångfärja. Bild från Möllevångsgillet

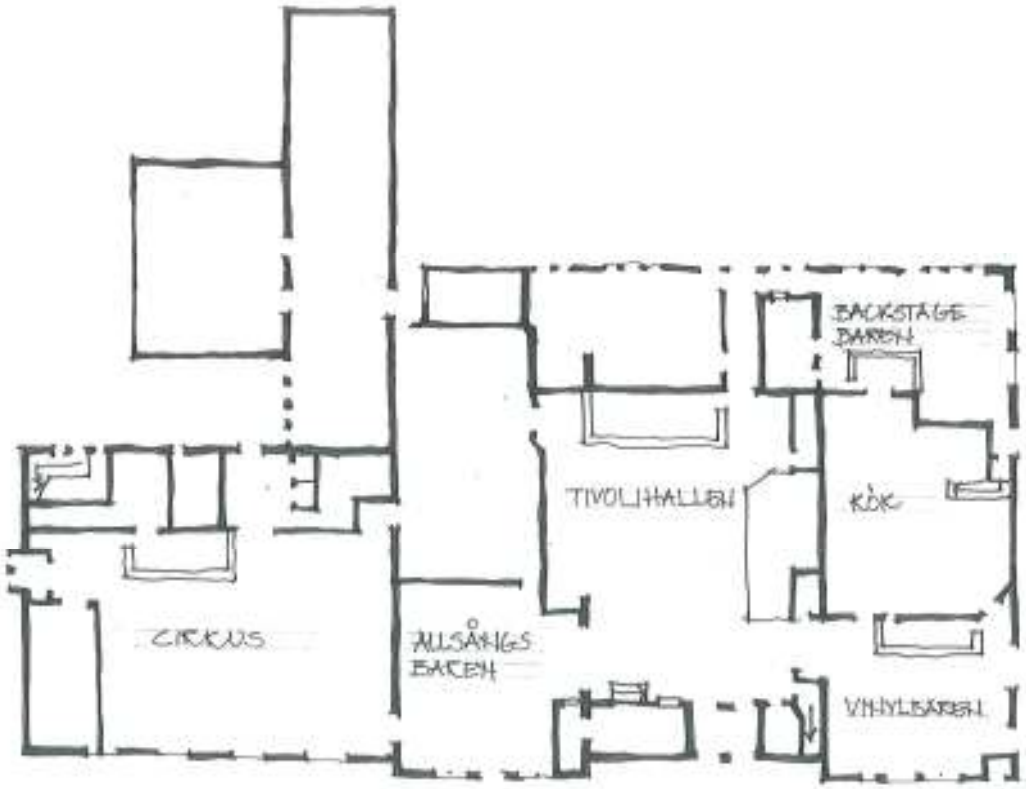
möjligt att uppfatta byggnadens ursprung som station. Grundplan, fönstersättning och entréer är endast minimalt ändrade och en del av den äldre fasta inredningen finns bevarad. Ångfärjestationen är en byggnad som hela tiden levt med hotet om att rivas och ersättas med något annat och har därför och tack vare detta endast förändrats så mycket och så enkelt som behoven krävt.

Användningen av Ångfärjestationen har förändrats men verksamheten fortsätter. Ångfärjestation var under sin tid som tåg- och färjestation en plats dit folk tog sig för att företa en fysisk resa. Idag kommer publiken till rockklubben the Tivoli för att resa i musikens värld. Detta är en byggnad som alltid har samlat mycket folk.

Ångfärjestationen är och har alltid varit en viktig mötesplats genom alla dess olika verksamheter; ångfärje- och tågstation för persontrafik, restaurang, transithall, utgångspunkt för turandet till Danmark och nu på senare tid som rockklubb. Under tiden som station möttes resenärerna till och från Stockholm och Göteborg med resenärer som skulle vidare till Danmark och kontinenten. Här uppstod Sveriges första internationella tågförbindelse. I sin funktion ”porten till kontinenten” för personaltrafik har byggnaden ett högt kulturhistoriskt värde utan nationell motsvarighet.



Ursprunglig plan, bottenvåning



Bottenplan idag

Byggnadsteknikhistoriskt värde

Byggnaden som i uttryck och organisation är väldigt lik de stationsbyggnader som vid samma tid byggdes i Norrland i till exempel Boden och Vännäs skiljer sig dock från dessa då det gäller materialval. Eftersom den här stationen byggdes som ett provisorium är den byggd av resvirke med utanpåliggande panel. Detta var ett enklare och billigare alternativ till timmer. Byggnaden kan trots detta anses vara både välbyggd och väl bibehållen.

Arkitekturhistoriskt värde

Byggnadens tidstypiska träarkitektur är ovanlig mitt i de skånska centrala stenstadskvarteren. Det nationalromantiska uttrycket finns kvar trots att byggnaden är tilläggsisolerad med ny panel. Många detaljer finns kvar, till exempel finns fönstersättningen till stora delar bevarad i original. Likaså finns dörröppningar bevarade på ursprungliga platser som då byggnaden användes som station.

Det är inte omöjligt att föreställa sig den stora vänthallen med sitt ljusflöde från lanterninen. Ett fantastiskt rum med både överljus och generösa fönster som också blir en representant för det som stod i fokus kring sekelskiftet, att ta tillvara

Ångfärjestationen sedd från norr, bilden är från 1920-talet innan perrongtaken byggdes. Foto från Kulturmagasinet i Helsingborg.

på det nordiska ljuset. Ett annat exempel på detta finns bland de svenska byggnadsminnena, den Kungliga Tennispaviljongen i Stockholm.

Samhällshistoriskt värde

Ångfärjestationen fungerar som en god representant för det moderna samhällets kulturarv. Få byggnadsminnen kan visa upp en så bred historia av det moderna samhällets utveckling. Här finns uttryck för det förra sekelskiftets nationsbygge: nationalromantisk arkitektur, järnvägen som en viktig del i den nationella och internationella infrastrukturen. Det var här Sveriges första internationella tågförbindelse uppstod. Förutsättningarna för att stiga på tåget i Stockholm, inrätta sig i sin hytt, sova, vakna och så småningom stiga av tåget i Paris skapades här.

Ångfärjestationen är också en av få byggnader och platser som har anknytning till den civila historien om beredskapstiden. Det var här de tyska soldaterna anlände till det neutral Sverige på sin resa till det ockuperade Norge.

Socialhistoriskt värde

Ångfärjestationen tillkom i en tid då resandet ökade, tågresor blev möjliga för alltfler. Historien förstärks av de minnen som förknippas med stationsbyggnaden. Exempel på dessa är; när kungen kom, den omfattande permittenttrafiken under andra världskriget, turandet och de musikaliska minnen som förknippas med Tivoli.

Kommunikationshistoriskt värde

På platsen för Ångfärjestationen lades Sveriges första järnvägsförbindelse med utlandet. Det är unikt att tågstation och färjestation låg på samma plats. Vanligt var att tågen stannande vid järnvägsstationen och sedan fortsatte till en mindre terminalbyggnad vid färjeläget. Så fungerade det till exempel i Nynäshamn och Trelleborg. När de första tåglinjerna startades i Helsingborg nådde de staden söderifrån. När västkustbanan drogs in i Helsingborg norrifrån blev det besvärligt att låta dessa tåg köra fram till den befintliga stationen eftersom spåren då skulle skära igenom stadens mest centrala delar. Den provisoriska lösningen blev Ångfärjestationen eftersom Västkustbanan byggdes vid samma tidpunkt då det var aktuellt med en terminalbyggnad vid den nystartade ångfärjeförbindelsen med Helsingör. Denna nya provisoriska station kunde genom sin placering i Norra hamnen betjäna både tågresenärer norrifrån och färje- och tågresenärer över sundet. Denna dubbla funktion som möjliggjorde en smidig tågresa till utlandet är om inte unik i alla fall mycket ovanlig i Sverige.

Upplevelsevärden

Arkitektoniskt värde

Ångfärjestationen är unik genom sin arkitektoniska utformning i kombination med den geografiska placeringen. Den kan upplevas som en intressant främmande fågel som har landat i en nordvästskånsk stad. Något liknade är omöjligt att hitta regionalt. Den vedertagna förklaringen till byggnadens utseende är att den dels byggdes som ett provisorium dels att Folke Zettervall var konvalescent då den skulle projekteras. Detta fick till följd att han mer eller mindre kopierade befintliga ritningar som gjorts för ett antal norrlandsstationer. Om dessutom fanns en ideologisk tanke med att ge de nordligaste utposterna för nationens järnvägsbygge ett liknande uttryck som de vid södra nationsgränsen, kan vi bara spekulera kring.

Kanske är en tanke att föra ut det nationella i det regionala för att sammanbinda det med det internationella, som givit influenserna till det nationella som i sin tur vurmar för det regionala. Med hjälp av det regionala och det internationella konstrueras på så sätt det nationella.

Ångfärjestationen har ett arkitektoniskt upplevelsevärde just för att den ligger där den ligger. Uppförd i en nationalromantisk arkitektur som är unik i Skånes arkitekturlandskap är det en byggnad som väcker frågor. Vad gör den udda byggnaden här i det för övrigt tegelbyggda landskapet? Ett unikum för Skånes arkitektur, sällsynt regionalt, men välrepresenterad i landet för övrigt.

Hamntorget och Ångfärjestationen med perrongtaken.

Miljöskapande värde

Ångfärjestationen har med sin historiska förankring på platsen en koppling till hamnstaden Helsingborg och Helsingborgs ursprungliga men framförallt moderna hamn. Närmiljön är byggnadsmässigt intakt sedan färjetrafikens tid. Det finns lämningar kvar från båt- och tågtrafikens tid. Tullhuset finns där, det stora öppna Hamntorget är kvar, kvarteren Najaden och Karl XV finns kvar liksom perrongtaken. I torgets stenläggning har markeringar gjorts för att symbolisera kajplatserna där färjorna la till.

Ångfärjestationen som stationsmiljön är dock förändrad. Alla tåg går numera i tunnel under jorden. Färjorna stannar inte längre här utan passerar strax bredvid på väg till och från Knutpunkten. Det som tidigare var en välanvänd miljö är numera en plats utan synlig aktivitet under dagtid.

Ångfärjestationen ligger på en plats som obestridligt besitter höga kvalitéer genom sitt läge alldeles vid havet mitt i city. Frågan är vilka kulturarv samhället vill ta tillvara och fortsätta att utveckla på platsen.

Identitetsvärde

Ångfärjan är en byggnad som många av dem som bor i Helsingborg med omnejd har en relation till. Vissa förknippar byggnaden med stök och busliv medan andra görs påminda om den första semesterdagen på väg ut i vida värden. Turandet, matkassarna från Irma som bars hem av husmödrarna på sextiotalet då det var billigare att handla mat i Danmark eller hur gott en Hof smakade på färjan en varm sommardag är andra förnimmelser som väcks vid erinring av Ångfärjestationen.

Andra, inte minst den yngre generationen kopplar framför allt ihop Ångfärjestationen med rockklubben the Tivoli.

Kontinuitetsvärde

Ångfärjestationen är och har alltid varit en viktig mötesplats genom alla dess olika verksamheter; ångfärje- och tågstation för persontrafik, restaurang, transithall, utgångsläge för turandet till Danmark och nu på senare tid som rockklubb. Under tiden som station möttes resenärerna till och från Stockholm och Göteborg med resenärer som skulle vidare till Danmark och kontinenten.

Byggnaden har ändrat användningsområde från att har varit tåg- och färjestation, en plats som många besökt, till att bli en plats av en helt annan karaktär, en nöjeslokal som även den har många besökare. Skillnaden kanske inte är så rasande stor när man tänker efter.

Alla de berättelser som kom fram i samband med att kommunen anordnade en medborgardialog visar upp en del av dess betydelse för många olika människor.

Symbolvärde

Porten till kontinenten, en symbol för järnvägs- och färjetrafik, för turandet och för staden Helsingborgs kontakt med sin närmaste granne, Helsingör.

Ångfärjestationen är ett landmärke för Helsingborg dock i mycket hög konkurrens med andra närliggande byggnader såsom Rådhuset, terrasstrapporna, Kärnan och Sjöfartsmonumentet.

Kulturhistorisk värdering

Samhällshistoriskt värde

Regionmuseet anser att byggnaden och dess omgivning har varit och kan fortsätta att fungera som en plats för möten med det moderna samhällets kulturarv.

Kommunikations- och teknikhistoriskt värde

Ångfärjestationen var startplatsen för den första utrikes tågresan från Sverige och här gick den första järnvägsfärjan. Trots att hamnen för persontrafik har flyttats finns avtryck kvarlämnade i närmiljön. Få liknande miljöer finns bevarade i Sverige. Ångfärjestationen fungerar som symbolbyggnad för en kommunikations- och teknikhistorisk utveckling i landet. I det avseendet har Ångfärjestationen ett unikt värde.

Som funktionen *Porten till kontinenten* för persontrafik har Ångfärjestationen ett högt kulturhistoriskt värde utan nationell motsvarighet. Internationella jämförelser finns däremot redan på andra sidan sundet, i Helsingör.

Miljöskapande värde

Miljön, långt västerut i södra Sverige, nästan i Danmark med endast ett smalt vatten emellan är en spännande plats. Hamnmiljön, H99 och Dunkers kulturhus, minnen från H55 i form av restaurangen Parapeten, strandpromenaden, och hamnen samt färjorna utgör en viktig del av Helsingborg. Ångfärjestationen, en gammal träkåk mitt i stenstaden tillför något som är unikt; den väcker minnen, den sätter igång fantasin; varför ser den ut som den gör?

Lokalhistoriskt värde

Byggnaden är en del i det moderna Helsingborgs framväxt. Kontakten med kontinenten och i första hand Danmark och grannstaden Helsingör är och har alltid varit oerhört viktig för staden Helsingborgs identitet. Ångfärjestationen har under nästan hundra år varit den plats där resan till och från Helsingör, och vidare till kontinenten, började och slutade. Att det var här det första tåget lämnade Sverige för att fortsätta sin resa ut i Europa har påverkat Helsingborg och stadens relation med andra sidan av Sundet.

Kontinuitetsvärde

Ångfärjestationen kan anses som en synnerligen märklig plats med tanke på att den, oavsett funktion, har fungerat som en viktig mötesplats både nationellt och internationellt.

Diskussion

Ångfärjestationen har blivit ett tydligt exempel på hur en kulturmiljö används för politiska syften. Byggnaden har kommit att användas som symbol för en motkraft till Kongressbyggandet. Bevarandet av Ångfärjestationen kan ses som ett uttryck för ”nu får det vara nog!” framför viljan att bevara just den aktuella byggnaden. Den blir ett slags avtryck, liknande arkeologins stolphål som är en källa till ett före detta hus. Regionmuseet anser att Ångfärjestationen som byggnadsminne utan tvekan kan fungera som en positiv resurs i samhällsutvecklingen och locka fram berättelser och betydelsefulla minnen för många.

Kulturmiljövården har tidigare använt Byggnadsminnesinstrumentet för att gå in och stoppa hotade byggnader i samband med omfattande stadsutveckling. Målet med dagens kulturmiljövård är att arbeta mer integrerat i samhället med synen att kulturarv är något som ständigt förändras och utvecklas.

Debatten om byggnaden har framförallt bevakats på lokal plan i Helsingborgs Dagblad. Diskussionerna har än så länge handlat om byggnadens och framförallt den nuvarande verksamhetens betydelse för Helsingborg och dess invånare. Utan tvekan har Ångfärjestationen ett högt lokalhistoriskt värde som berättigar den till ett kommunalt skydd genom PBL.

När fråga om byggnadsminnesförklaring väcks handlar det om ett annat perspektiv. Då ska byggnadens kulturhistoriska betydelse för det regionala och nationella testas. Kan den kvala in bland andra regionalt och nationellt betydelsefulla byggnader och miljöer? I detta sammanhang har vi utrett hur Ångfärjestationen kan bidra med för att förstärka och bredda bilden av hela landets kulturarv.

Motiv för byggnadsminnesförklaring

Regionmuseets bedömning är att Ångfärjestationen har ett högt kulturhistoriskt värde med sin unika historia som bland annat innefattar att den var stationsbyggnad vid landets första internationella järnvägsförbindelse och att det numera är en av få bevarade kombinerade tåg- och färjestationsbyggnaden i landet. Detta bidrar tillsammans med platsens höga kommunikationshistoriska värde och den kontinuitet Ångfärjestationen har och har haft som mötesplats i mer än hundra år till att göra den synnerligen märklig ur ett kulturhistoriskt perspektiv.

Käll- och litteraturförteckning

Tryckta källor

Ander, Karl Erik, Eriksson, Torkel, Hansen, Kjell & Ohlsson, Karin: *Kring Kärnan 23*, Helsingborgs museum, Helsingborg, 1995

Caldenby, Claes (redaktör): *Att bygga ett land, 1900-talets svenska arkitektur*, Svensk Byggtjänst, Stockholm, 1998

Jansson, Christer: *Helsingborg och dess färjor, en nostalgisk bildkavalkad om resandet*, Trafik-Nostalgiska förlaget, Stockholm, 2007

Linde, Mats: *Järnvägsstationer i Skåne*, Frank Stenvalls förlag, Malmö, 1975

Linde Bjur, Gunilla & Engström, Krister: *Stationshus Järnvägsarkitektur i Sverige*, Balkong Förlag, Stockholm, 2010

Mihnoss, E G (redaktör): *Sveriges Järnvägsstationer*, Beyronds AB, Malmö; 1947

Ohlsson, Karin: *Utsatt läge, Helsingborg under beredskapstiden, , Kring Kärnan 23*, Helsingborgs museiförening, 2005

Schönbeck, Boris: *Helsingborg kring sekelskiftet 1900, införlivningar, markförhållanden och bebyggelse i skärningspunkten mellan stad och land*, Chalmers Tekniska Högskola, 2000

Sjölander-Lindqvist, Annelie, Bohlin, Anna & Adolfsson, Petra*: Delaktighetens landskap Tillgänglighet och inflytande inom kultursektorn*, Riksantikvarieämbetet, Stockholm, 2010

Thufesson, Ola: *Fjärde staden Placemarketing i Helsingborg*, Näringslivs och marknadsavdelningen, Helsingborg stad, 2006

Unnerbäck, Axel: *Kulturhistorisk värdering av bebyggelse*, Riksantikvarieämbetets förlag, Stockholm, 2002

Welin, Gustaf (redaktör): *Statens Järnvägar 1856–1906, del 2, historisk-teknisk-ekonomisk beskrifning,* Järnvägsstyrelsen, Stockholm, 1906

Otryckta källor

Barnholdt, Robin: *Helsingborgs ångfärjestation, från nattåg till nattklubb*, Institution för kulturvård, Göteborgs Universitet, Göteborg, 2010

Byggnadsnämndens arkiv i Helsingborg

Fredriksson, Gabrielle: *Ångfärjestationen i Helsingborg – en analys av byggnadens vara eller icke vara*, Institutionen för konst- och musikvetenskap, Lunds Universitet, Lund, 2006

Iacobi, Johan: *Helsingborgs Ångfärjestation*, Lunds Tekniska högskola, Lund, 1990

Kulturmagasinet i Helsingborg

Kumlin, Patrik: *Färjestationen – möteplats i går och idag*, Helsingborg, 1997

Stadsbyggnadsförvaltningen: *Miljökonsekvensbeskrivning med fördjupad kulturmiljöanalys till detaljplan för Gamla staden1.1 m.fl.,* Helsingborgs stad, 2010

Digitala källor

www.bebyggelseregistret.raa.se/cocoon/bbr/welcome.html
www.ferrybuildingmarketplace.com/
www.helsingborg.se/kulturmagasinet
www.jvmv.se/bandelsregister/LOK-reg/Index.htm
www.kringla.nu/kringla
www.lansstyrelsen.se/SKANE/SV/SAMHALLSPLANERING-OCH-KULTURMI-
MI-
JO/LANDSKAPSVARD/KULTURMILJOPROGRAM/Pages/kulturmiljoprogram.aspx
www.port.helsingborg.se/
www.svena.se/Hbg/Old-Hbg.htm
www.sundsutsikt.se/innehall.html
www.trelleborgshamn.se

Lund 2011-04-08

Maria Sträng & Ingela Blomén

Regionmuseets rapportserie 2011

Kulturmiljö

1. Södervidinge kyrka – ny församlingslokal under läktaren, Södervidinge sn, AM, Petter Jansson och Maria Sträng, 2010
2. Snårarpskeramiken. En aktivitetsbunden produktion, Vä sn, Ceramologisk undersökning, Birgitta Hulthén
3. Arlövs kyrka – ljussättning och flytt av altare, Arlövs sn, AM, Maria Sträng, 2010
4. Hässlunda kyrka – invändig ändring, Hässlunda sn, AM/AK, Lotta Eriksson & Maria Sträng, 2009-2011
5. Halmstads kyrka – yttre renovering, Halmstads sn, AK, Petter Jansson och Kerstin Börjesson, 2007-2008
6. N. H. Nilsson i Hammenhög – nytt tak på automobilpalatset, Hammenhögs sn, AM, Helene Stalin Åkesson, 2010-2011
7. Reslövs kvarn – omläggning av tak, Reslövs sn, AM, Ingela Blomén, 2010-2011
8. Aosehus, Åhus sn, kompletterande undersökning SU, J Juhlin Alftberg/H Lilja, 2010
9. Kävlinge gamla kyrka, -konserveringsarbeten etapp 1-3, Kävlinge sn, AK/AM, Petter Jansson & Ingela Blomén, 2008-2010
10. Ångfärjestationen – en plats för möten och minnen, Helsingborgs sn, BMU, Maria Sträng & Ingela Blomén, 2011

Förkortningar:
AF- antikvarisk förundersökning
AK- antikvarisk kontroll
AM- antikvarisk medverkan
AU- arkeologisk utredning
DK- dokumentation, övrigt
FU- arkeologisk förundersökning
KA- kulturhistorisk analys
MD- murverksdokumentation
OU- osteologisk undersökning
PJ- projektrapport
VP- vårdplan
UN- arkeologisk undersökning
BD- byggnadsdokumentation
BAD- byggn-ark-dokumentation
BMU- byggnadsminnesutredning

Förkortningar:
AF-antikvarisk förundersökning
AK- antikvarisk kontroll
AU-arkeologisk utredning
DK- dokumentation, övrigt
FU- arkelogisk förundersökning
KA- kulturhistorisk analys
MD-murverksdokumentation
OU- osteologisk undersökning
PJ- projektrapport
UN- arkeologisk undersökning
BD- byggnadsdokumentation
BAD-byggn-ark-dokumentation