

Kulturmiljöutredning Spårområdet genom Varberg



Slutversion 2022-02-22

Innehåll

Inledning	3
Historik	4
Karaktärisering och kulturhistoriska kvaliteter	14
Inför framtiden	28
Referenser	33



Ångande godståg på väg söderut utmed den nyanlagda järnvägssträckningen genom Varberg år 1921.
Foto: Matilda Ranch.

Inledning

I samband med byggnationen av dubbelspår på Väst kustbanan och Varbergstunneln kommer befintligt enkelspår på Väst kustbanan att avvecklas, tas bort och marken till största del överlämnas till Varbergs kommun.

Varbergs kommun bedriver nu ett arbete för att ta fram en utredning som ska visa på hur spårområdet långsiktigt skulle kunna utvecklas. Det berörda spårområdet är ca 11 hektar stort och omfattar ett varierat landskap som sträcker sig både genom stadsbebyggelse i centrala Varberg och kust- och jordbrukslandskap. Delar av utredningsområdet berörs av riksintresse för kulturmiljövården *Varberg* [N 13] vilket omfattar Varbergs stadskärna med Platsarna och fästningen, samt kurorten i Apelviken.

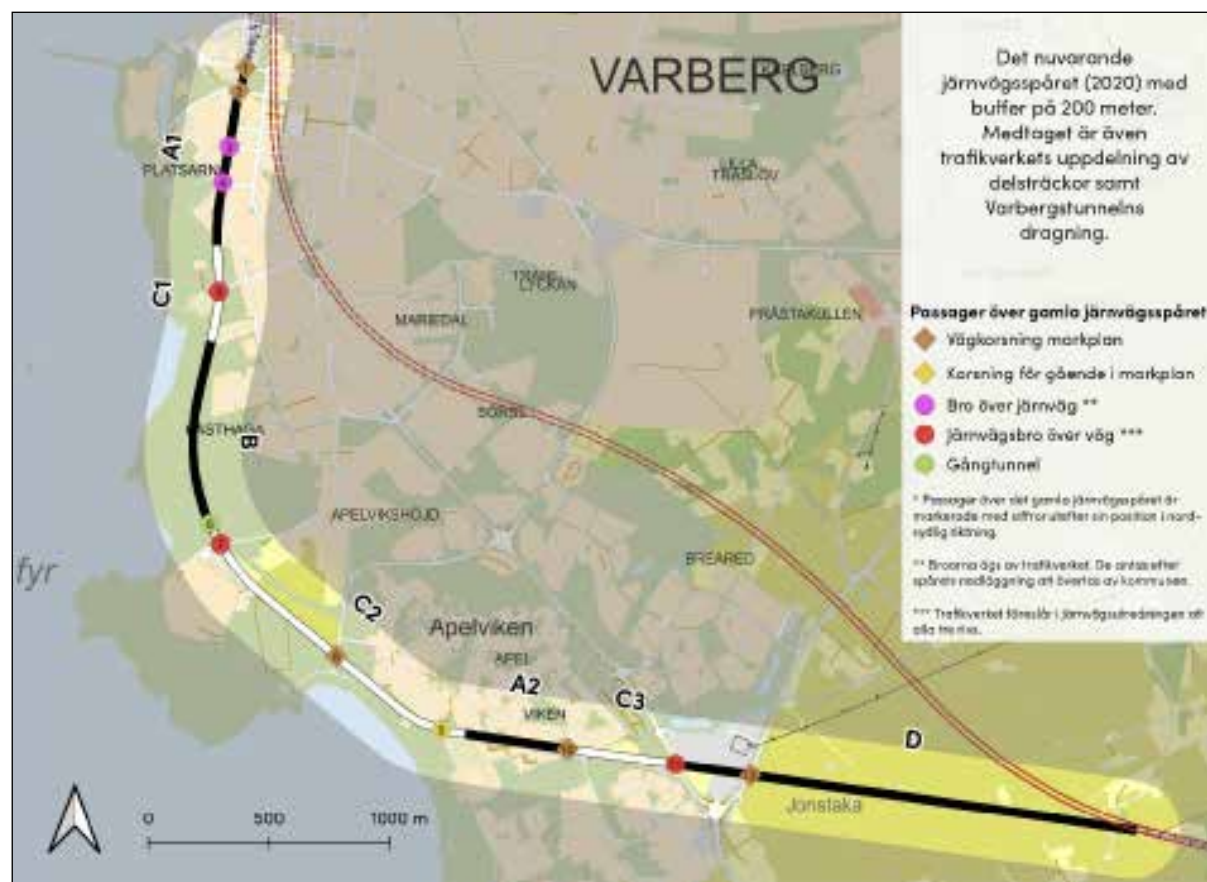
Föreliggande rapport har utarbetats under hösten och vintern 2021/2022 för att beskriva det aktuella områdets kulturmiljöinnehåll, och ska ses som ett komplement till de kulturmiljöutredningar som tidigare framtagits av kommunen som planeringsunderlag; Varbergs stadskärna 2012 och Stadens karaktärer 2012. Syftet med rapporten är att på ett tydligt sätt lyfta fram vilka kulturhistoriska strukturer, kvaliteter och objekt som finns i direkt eller indirekt närhet till det berörda spårområdet vilka berättar om landskapets historia och tidigare markanvändning, med visst fokus på järnvägsrelaterade företeelser.

Vidare ges förslag på hur kulturhistoriska aspekter och värdefulla element i helhetsmiljön fortsatt kan hanteras i det fortsatta utvecklingsarbetet.

Rapporten är avsedd att fungera som en vägledning för Varbergs kommun i bedömningar av vad i landskapet som är

betydelsebärande i kulturmiljöhänseende och på vilket sätt dessa delar och strukturer på ett bra sätt kan implementeras i det framtida utvecklingsarbetet av spårområdet. Rapporten utgör ett av flera underlag som tas fram inom ramen för spårområdesutredningen.

Rapporten har utarbetats av bebyggelseantikvarierna Felix Johansson och Daniel Eriksson från PE Teknik & Arkitektur samt underkonsult Pär Connellid, historisk geograf på Kula AB.



Den berörda järnvägssträckningen (svartvit linje) samt utredningsområdet omfattande cirka 100 meter på vardera sida om spåret (upplyst).

Historik

Landskapets historiska markanvändning

I det här avsnittet ges en översiktlig beskrivning av hur landskapet längs dagens järnvägssträckning har använts under de senaste århundradena. Redovisningen sker med utgångspunkt i de historiska kartorna, där markanvändningen redovisas med stor skärpa. Historiskt sett är det här fråga om ett odlingslandskap med åkrar, ängar och betesmarker, som utvecklats och förändrats över tid.

Kartorna hjälper oss att illustrera och förstå dessa förändringar, samtidigt som de leder oss till de bevarade spåren ute i landskapet. De äldre svenska lantmäterikartorna från 1600-talet och fram är unika på flera sätt. Inget annat land har producerat så många, välgjorda kartor under så lång tid som Sverige. De flesta gårdarna och byarna, liksom även städerna, karterades vid flera tillfällen.

Förvånansvärt mycket av innehållet på de historiska kartorna har överlevt ute i markerna, ibland även i hårt exploaterade miljöer som inne i städer. I städerna följer exempelvis gatorna inte sällan äldre vägsträckningar eller gårdesgårdar. Den gamla uppdelningen på inägor (åker och äng) och utmark (betesmark)

kan fortfarande identifieras på många platser.

Kartorna är därför ofta ett bra hjälpmedel om man översiktligt vill karakterisera och beskriva det historiska innehållet – kulturmiljöerna – i dagens landskap. Oavsett om man analyserar bebyggelsen, naturmiljöerna eller odlingslandskapets värden är de historiska kartorna därför en självklar utgångspunkt.

Redovisningen nedan sker kronologiskt från norr till söder, där den berörda järnvägens nuvarande sträckning är markerad i kartorna med en blå linje. Längs den aktuella sträckan finns ett mycket stort antal kartor men av utrymmesskäl kommer endast ett urval av dessa att presenteras. Framställningen fokuserar helt på de storskaliga kartorna som ofta är upprättade i skala 1:4 000.

Över Varbergs innerstad och området närmast omkring fästningen finns flera 1600-talskartor. Dessa presenteras inte här, bland annat för att geometrin är dålig. För en närmare genomgång av dessa kartor hänvisas till

Wiking-Faria 2013.

Med utgångspunkt i markanvändningens historia och hur landskapet längs den studerade järnvägssträckningen ser ut idag kan fyra karaktärsområden urskiljas:

- Stadens gamla inägomarker
- Stadens och Apelviks gamla betesmarker (hagar)
- Apelviks inägomarker
- 1800-talets uppodlade utmarker längst i söder

I figuren till höger återges ett utsnitt ur en innehållsrik och vacker karta som upprättades över inägorna på Varbergs stadsjordar år 1778.

Stadsjordarna, som även bestod av utmark, var de marker som hörde till själva staden och som invånarna där i hög grad använde för sin egen jordbruksförsörjning. En del av dem avgränsades sannolikt redan i samband med etableringen av den äldsta stadsbildningen under högmedeltid. Markerna kom sedan efterhand att utvidgas successivt.

Kartbildens, där även dagens järnvägssträckning är markerad, domineras i hög grad av stadsområdet med sitt karakteristiska rutnätsmönster. Det rör sig här om ytan som planerades och lades ut på 1660-talet, då staden flyttades från det intilliggande "Platsarna". Drygt hundra år har gått och ingen bebyggelsen återfinns utanför 1600-talets stadsplan!

I mellersta delen syns torget och den intilliggande kyrkogården. I väster löper landsvägen – motsvarande dagens Västra Vallgatan. Det gamla stadsjordsområdet

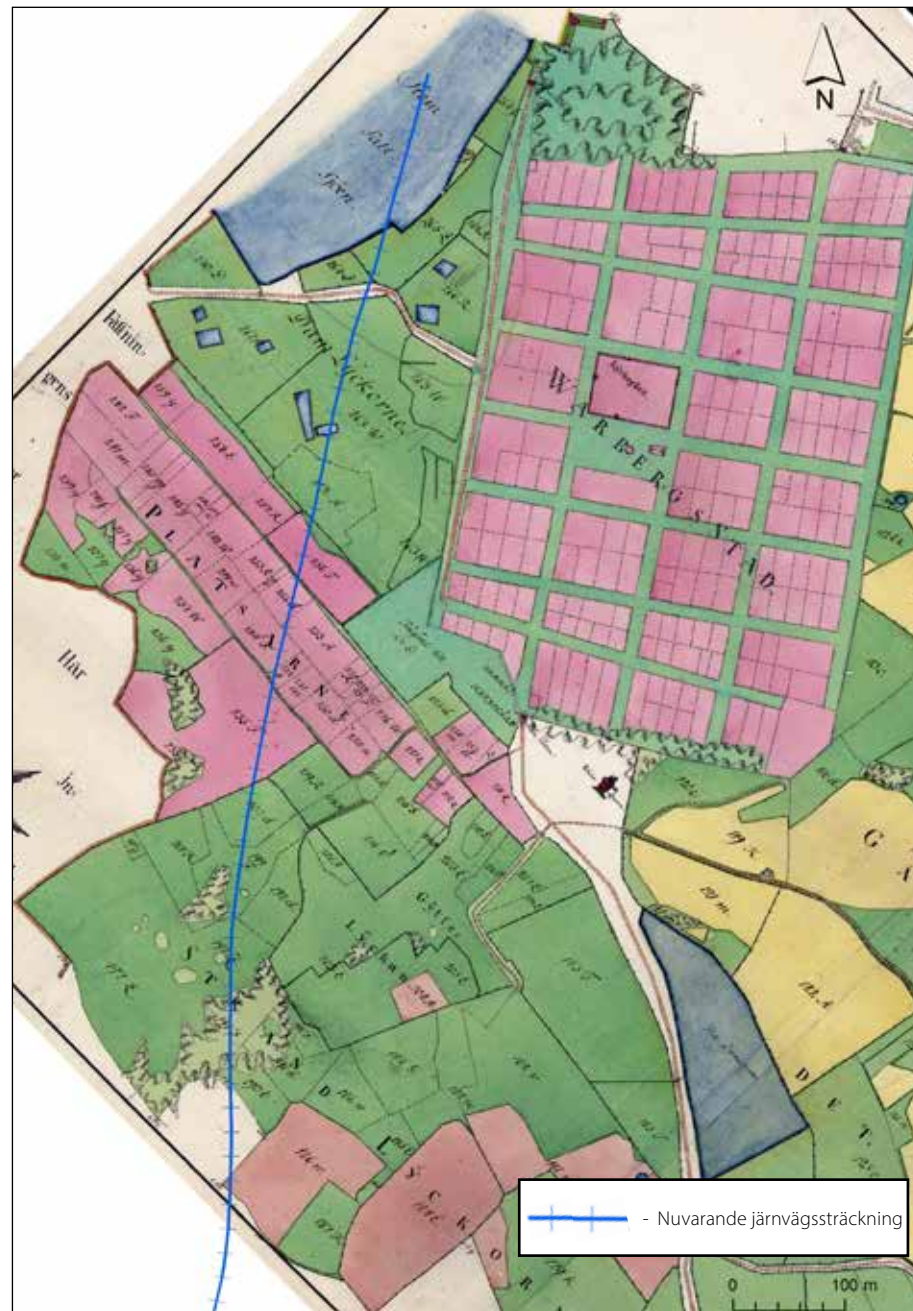
Platsarna är vid karteringstillfället uppodlat (rosa ytor).

Längst i norr letar sig "Stora Saltsjön" in mot landsvägen och stadsområdets omedelbara närhet. Strandkanten ligger i nordvästra delen av dagens Engelska parken. Det här området började inte fyllas ut förrän under senare delen av 1800-talet.

De grönfärgade ytorna mellan stranden och Platsarna kallas på kartan för "Damlyckorna" och används som äng. Namnet kommer av dammarna som finns där. Lyckorna syftar på att området är inhägnat i mindre ytor (jfr danskans lukket = stängd). I beskrivningen till kartan kallas det för "Damhagen" och sägs till en del bestå "af sidänd mark, samt till en del av högländ, som tilförene varit uptagen till åker, men sedermera blifwit igenlagd". Det rör sig med andra ord om ganska fuktig mark.

Inägorna sträcker sig i söder ned mot området i höjd med dagens bebyggelse längs Väktargången. Hela avsnittet från Platsarna till gränsen mot betesmarkerna i söder kallas "Strandlyckorna" och fungerar främst som äng. Ytorna, som delvis är inhägnade och har olika ägare, beskrivs överlag som "sidländ och stembunden".

I området längs järnvägssträckningen finns en del bergig mark, bl a det stora i södra delen av kartbildens som sedermera nästan helt försvann under stenhuggeri-epoken.



Utsnitt ur 1778 års karta över Varbergs stads inägor, upprättad av lantmätaren Erik Niklas Lundh. Akten M79-1:2 i Lantmäteristyrelsens arkiv, Riksarkivet.

I figuren till höger visas ett utsnitt ur 1858 års karta över Varbergs stadsjordsområde. Den här kartan sträcker sig ända ned till gränsen mot Apelvik. Södra delen av kartbilden omfattar ytor som har mera utmarkskaraktär och som på 1700-talet enbart fungerade som betesmark.

Den agrara revolutionens effekter är tydligt avläsbara i kartbilden. Uppodlingen på Varbergs stadsjordar har varit intensiv sedan 1770-talet och drivits mycket långt. Den gulmarkerade åkermarken täcker stora ytor och omger nästan rutnätsstaden på alla sidor. Nästan all ängsmark på 1778 års karta är uppodlad. Endast berg och stenbunden mark (grönfärgade ytor närmast havet) har undgått att läggas under plögen.

De enskilda odlingsytorna är i de flesta fallen inhägnade med stengärdesgårdar, vilka kan skimras i övre delen av det äldre fotot nedan som är taget ut över stenbrottet vid fästningen 1878. Bilden är alltså endast 20 år yngre än 1858 års karta och visar det vidöppna odlings- och beteslandskapet som präglade miljön kring Varberg under 1800-talets andra hälft.

Som framgår av 1858 års kartbild har staden inte heller vid denna tidpunkt börjat expandera utanför 1660-talets rutnätsplan. Några anläggningar strax utanför stadsområdet har dock tillkommit, bl a en "Telegrafbyrå" i nordväst och ett "Lazarett" i sydväst. Det sistnämnda låg för övrigt i samma område som dagens vårdcentral längs Västra Vallgatan. Utanför Östra Vallgatan syns "Nya Begravningsplatsen".



Utsnitt ur 1858 års karta över Varbergs stadsjordar. Akten M79-1:2 i Lantmäteristyrelsens arkiv, Riksarkivet.



Foto över stenbrottet vid fästningen och omgivande landskap från 1878. I bakgrunden syns det mycket öppna odlings- och beteslandskapet. Det stora planket hindrade fångarna som arbetade i stenbrottet från att fly. Fotograf: Edvard Mathsson.

Intill Västra Vallgatan, på tomten där Galleria Trädgården idag återfinns, ligger "Doktor Strömqvists Trädgård med tomter". Norr om denna bebyggelse löper en väg mot hamnområdet och fästningen i väster. Vägen, som ungefär följer samma stråk som Södra Hamngatan, har samma sträckning som på 1778 års karta men kantas 1858 av alléträd. Vägen går i en båge, vars konturer fortfarande avspeglas i den moderna fastighetsindelningen i området.

Längst i söder har, som nämndes ovan, uppodlingen berört även de gamla betesmarkerna. Området kallas "Hästhagen" och består närmast havet av bergig mark som lantmätaren beskriver som "högst obetydligt bete". Den östra delen, där stadsbebyggelsen idag breder ut sig i Hästhaga och västra delen av Apelvikshöjd, odlades upp under första hälften av 1800-talet.

Betesmarkerna i den gamla Hästhagen på stadsjordarna hängde ursprungligen ihop med Apelviks stora beteshage söder där om. Apelvik, vars inägomarker till stor del ännu är bevarade (jfr nedan), är belagt första gången 1574 och upptas i äldre skattelängder som ett enstaka hemman (Ståhl 1980).

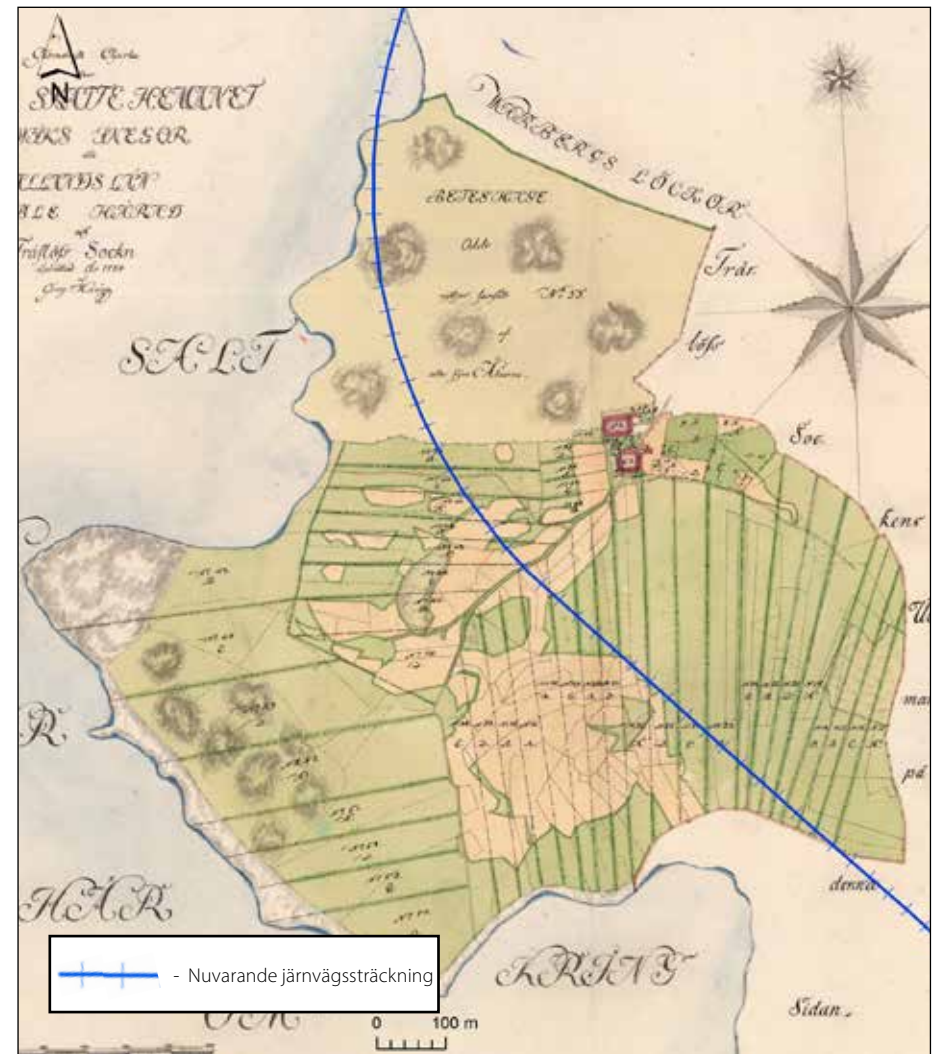
I 1729 års Landsbeskrivning – den stora inventeringen av halländska gårdar och byar – nämns inte mindre än fyra åbor. Gården hade då med andra ord delats upp och brukades av fyra bönder med separata hushåll. Landsbeskrivningen uppger också om att sillfisket var en viktig näring vid sidan av jordbruket.

Åkermarken beskrivs som sandjord och ängens sägs till stor del vara "med Sand Öfvergången". Inägorna besväras alltså av flygsand. Spåren efter flygsanden är än idag synlig på flera ställen i Apelviks gamla inägområde. Gärdesgårdarna består 1729 av sten.

Det föreligger två välgjorda kartor över Apelvik. Den första upprättades i samband med storskifte 1784, se figur till höger, då det fortfarande finns fyra åbor i den lilla byn.

Gårdarna är placerade på gränsen mellan inägorna, utmarken och den enskilt ägda beteshagen närmare havet. Som framgår av kartan rör det sig om två kringbyggda gårdsgrupper, som alltså hyser två brukningsenheter vardera. Den södra grupperingen sammanfaller med läget för dagens "Tvillinggårdar" (jfr vidare nedan).

Merparten av åkrarna är belägna i mellersta delen av inägogårdet, på ytor som idag är bebyggda eller används av campingen väster om järnvägen. Huvuddelen av inägorna används som äng (grönfärgade ytor).



1784 års storskifteskarta över Apelvik. Observera att övre delen av kartan stämmer dåligt med verkligheten. Havsstranden har här hamnat för långt österut. Akten M79-1:3 i Lantmäteristyrelsens arkiv, Riksarkivet.

Apelvik laga skiftades redan 1831, varvid ägorna detaljkarterades igen. Hela denna karta återges till höger. Byn har vid tiden för skiftet expanderat både arealmässigt och till antalet delägare. En jämförelse med 1784 års karta visar att stora ytor åkermark tillkommit på den gamla utmarken i öster och sydost. De här ytorna tilldelades Apelvik i samband med storskifte redan 1778. Uppodlingen hade redan då påbörjats (jfr figur 6 nedan) och är ett tydligt uttryck för utvecklingen under den agrara revolutionen.

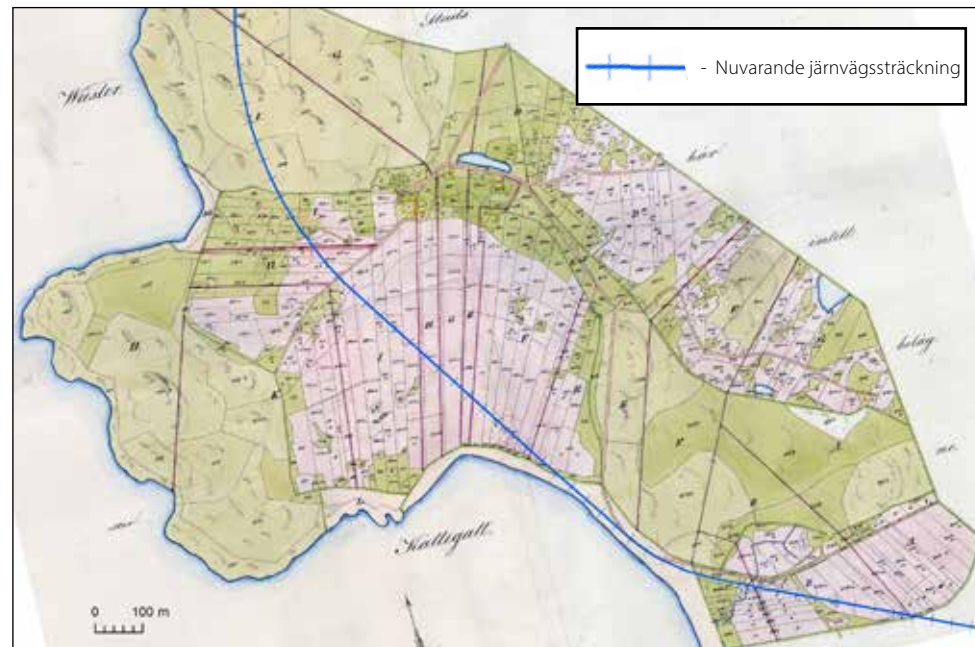
1831 har antalet brukare av marken i Apelvik stigit till tio stycken, även om vissa endast äger små andelar. Samtliga delägare får mark i skiftet, vilket förklarar den stora mängden raka skifteslinjer på kartan. Bebyggelsen är inte längre koncentrerad till de två tidigare lägena utan flera små enheter har tillkommit öster där om.

Av kartbildens framgång att även den "gamla" åkermarken söder om bebyggelsen har utvidgats. Den stora beteshagen i norr delas vid skiftet mellan två av ägarna. Marken där järnvägen idag går fram beskrivs lite olika beroende på inslaget av berg. Här finns både "god" respektive "stenig betesmark". De högst belägna delarna anges som "berg med ljungbackar".

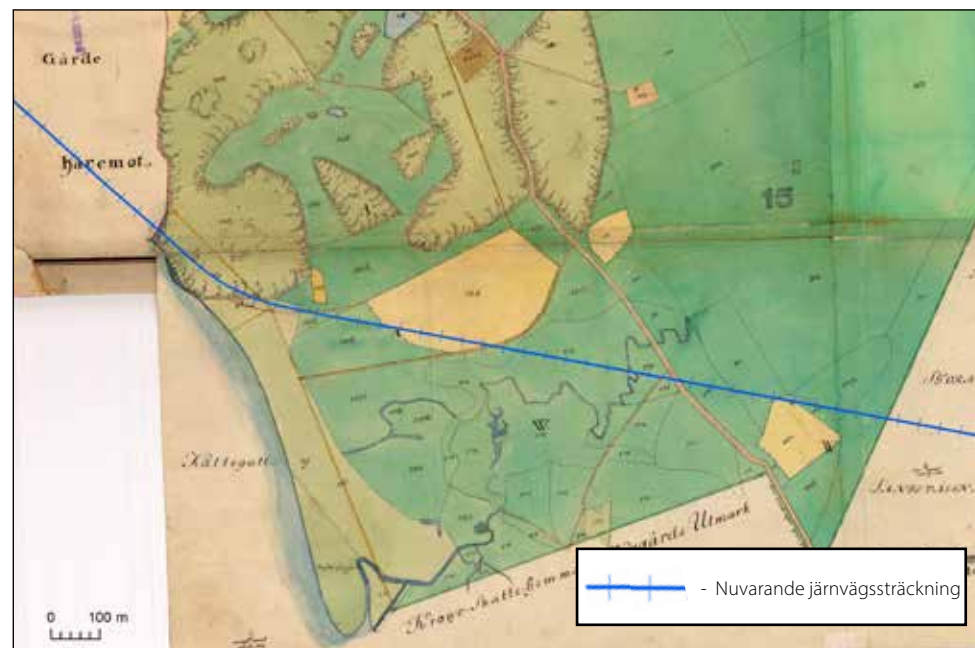
Markanvändningshistoriken i sydligaste delen av den studerade järnvägssträckan får här representeras av en storskifteskarta från 1778, se bild nedan till höger. Detta år karterades stadens hela utmark tillsammans med några angränsande delar av Träslövs bys utmark, däribland Apelviks.

Det rör sig här om ytor som idag till stor del hyser villa- och fritidshusbebyggelsen i Apelviken. Den raka gränsen mot Träslövs utmarker i sydöstra delen av kartbildens sammanfaller i hög grad med Österleden. För orienteringens skull kan nämnas att "Jonstaka-rondellen" idag återfinns i den triangelformade ytan längst ned till höger i bild.

Det aktuella området fungerade således som betad utmark i slutet av 1700-talet. Precis som på många andra ställen i den här delen av Halland var det ett vidöppet, helt skoglöst landskap. Som nämndes ovan har uppodlingen av utmarken delvis kommit igång vid tiden för karteringen 1778. En större odlingsyta i gul färg syns i mellersta delen av kartbildens. Denna finns fortfarande idag strax norr om järnvägen. Samma typ av utmarksmiljö präglade resten av järnvägssträckan österut. Dessa ytor, som både ligger på Träslövs bys marker och (längst i öster) Nygårds ägor, redovisas därför inte i detalj här.



Laga skifteskartan över Apelvik från 1831. Akten M79-1:12 i Lantmäteristyrelsens arkiv, Riksarkivet.



Storskifteskartan över Varbergs och delar av Träslövs sockens utmark, upprättad 1778. Akten M70-15:3 i Lantmäteristyrelsens arkiv, Riksarkivet.

Några andra företeelser i 1778 års karta kan vara värda att nämna. Det gäller exempelvis den slingriga vattendragen i nedre delen av bilden. Huvudfåran i norr sammanfaller i stort sett med dagens (rätade) Vrångabäcken. I mellersta delen av kartbilden syns landsvägen. Huvuddelen av denna sträcka har överlevt i Sensommarvägen.

Fotot nedan ger en föreställning om hur det hårt betade utmarkerna såg ut förr i tiden. Bilden visar gården Hållkarlns, vars äldre byggnader fanns kvar i södra delen av Apelviken in på 1990-talet.

Avslutningsvis återges (på nästa sida) ett utsnitt ur den Häradsekonomiska kartan från 1920-talet, med hela den berörda järnvägssträckan markerad. Här finns för första gången själva järnvägen med på en äldre karta. Vid Hästhagabergen, eller Apelviksbergen som de kallas på denna karta, löper järnvägen fortfarande i 1880-talets spår närmast havet.

Den "nya" sträckningen i skärningen mellan Platsarna och rutnätsstaden, som stod färdig 1921, redovisas däremot på kartan. Den äldsta sträckan följde ju vägstråket in mot fästningshörnan och vidare norr om Platsarna.

1920-talets kartbild visar förmodligen "odlingsmaximum" i den här delen av Halland. Den gulfärgade åkermarken täcker mycket stora arealer och präglar fortfarande mycket av stadens omedelbara omgivningar.

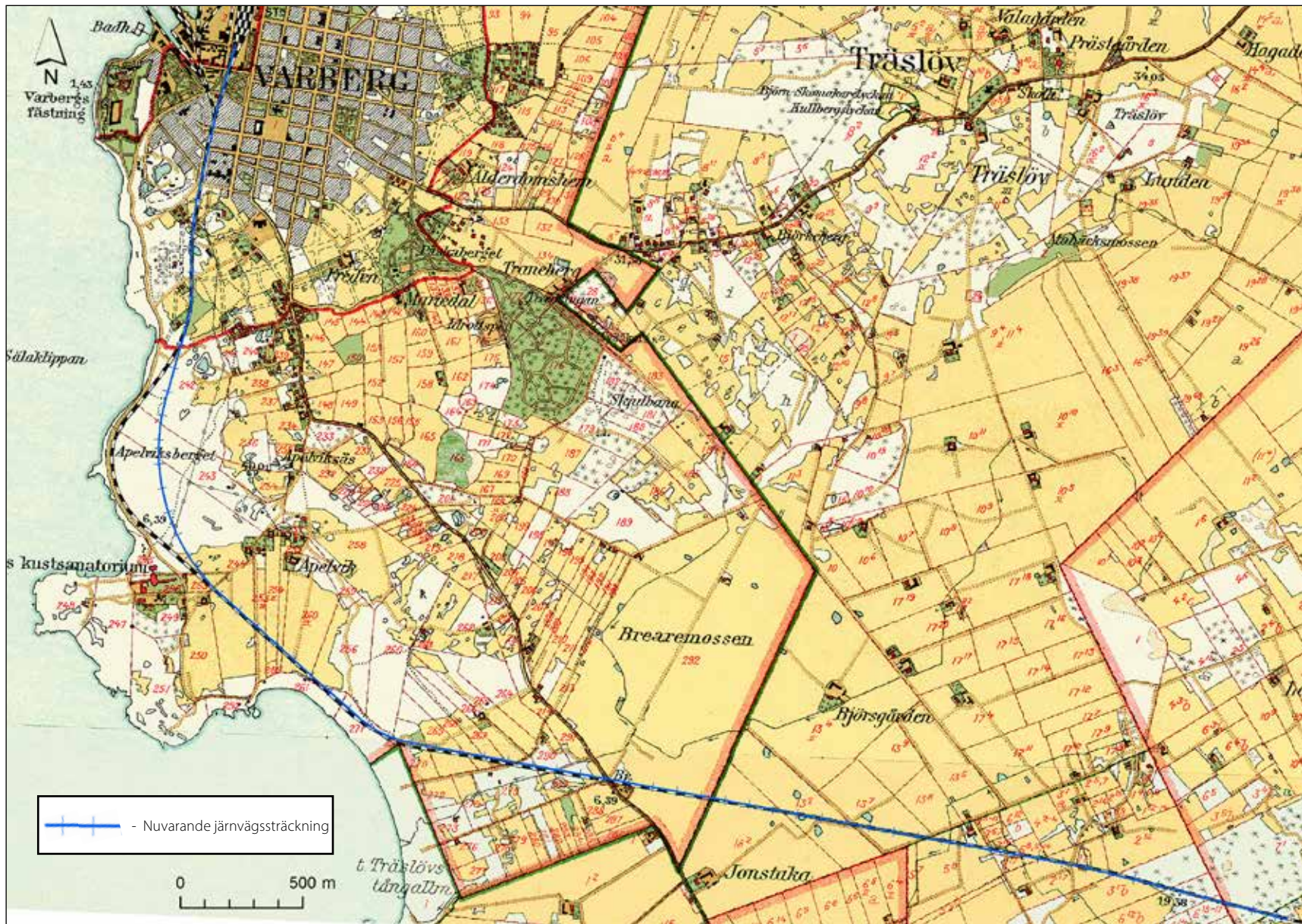
Styrkan i den agrara revolutionen framträder extra tydligt i södra delen av bilden, där en utpräglad slättbygd har uppstått på de gamla utmarkerna (jfr 1778 års karta ovan). Huvuddelen av uppodlingen på dessa marker ägde dock rum redan strax efter laga skiftet

vid 1800-talets mitt.

På de gamla Strandlyckorna strax söder om staden har en hel del bebyggelse tillkommit på de gamla åkrarna. Det gäller bland annat "Wilhelmsberg", beläget i anslutning till Wilhelms Ranschs stenbrott strax väster om järnvägen (jfr vidare nedan).



Gården Hållkarlns, belägen på den gamla utmarken vid Apelvik. Bilden är tagen i början av 1900-talet. I bakgrunden skymtar ett ånglok på Väst kustbanan och – längst ut – Rödsjärn.



Häradsekonomska kartan från 1920-talet, bladet Varberg.

Järnvägens framväxt i Varberg

Varbergs första järnvägsförbindelse invigdes 1880 och gick till Borås, som man historiskt haft nära förbindelser med. I Borås och i Viskadalen söderut fanns åtskilliga textilindustrier som hade behov av att effektivisera transporterna till hamnen i Varberg. Från skogsbygderna i Västergötland exporterades skogsprodukter som också hade allt att vinna på en järnväg. Planer på en sådan fanns redan vid mitten av 1800-talet men byggnationen påbörjades inte förrän 1877.

Järnvägsförbindelser söderut respektive norrut längs kusten var inte någon prioriterad fråga för Varberg. När det gäller sträckan mot norr fanns tvärtom ett utbrett motstånd eftersom man trodde att delar av handeln skulle flytta till Göteborg och att sjöfartsstaden Varberg skulle drabbas negativt.

År 1885 stod dock Mellersta Hallands Järnväg mellan Halmstad och Varberg klar. Det var framför allt Falkenberg som drev på i detta projekt. Tre år senare fullbordades även förbindelsen mot Göteborg. Kustjärnvägarna byggdes, liksom även "Viskadalsbanan", av privata bolag. Västkustbanan köptes dock av staten redan 1896. Den sista tågförbindelsen in mot Varberg – Varberg-Åtran Järnväg – tillkom 1911.

Järnvägen från Varberg och söderut hade vid tillkomsten 1885 en annan sträckning än idag. Den följde nuvarande Strandgatan d.v.s. stråket mellan fästningsmiljön och den gamla stadsdelen Platsarna uppe på höjden. Tågen höll en hastighet av 30–40 kilometer i timmen, vilket innebar att resorna till Falkenberg inledningsvis tog närmare en timme. Den ganska snäva kurvan genom skärningen i västligaste delen av Hästhagabergen tillät inte högre hastigheter än så.

Redan 1911 började man därför undersöka möjligheterna för en ny sträckning. Efter diverse politiska stridigheter påbörjades arbetet med en ny skärning mellan innerstaden och Platsarna 1917. Sammanlagt 45 000 kubikmeter berg och jord schaktades bort och det nya spåret kunde tas i anspråk 1920. Banvallen anslöts till den gamla sträckningen ungefär 150 meter nordost om befintlig skärning genom Hästhagabergen. Hastigheterna kunde nu ökas till 60 kilometer i timmen.

Den senaste årsringen i utbyggnaden av Västkustbanan tillkom 1936. Då avslutades arbetet med den nya, än idag använda skärningen genom mellersta delen av Hästhagabergen. Drygt 400 meter schaktades bort genom berget, vilket gjorde det möjligt att öka tåghastigheterna ytterligare, från 60 till 90 kilometer i timmen.



Den äldsta järnvägssträckningen följde dagens Strandgatan och vidare ut längs med kusten. Här en bild från år 1900, strax norr om skärningen genom Hästhagabergen. Foto: Mathilda Ranch.



Flera generationer järnväg strax norr om Hästhagabergen. Till vänster syns 1930-talets nya sträckning, med en provisorisk räls utlagd. Till höger stråket som togs i bruk 1920, när banvallen i skärningen förbi Platsarna drogs ned till 1880-talets skärning intill havet.

Stenhuggeriepoken

Stenindustrins historia i Varberg sträcker sig från cirka 1850 och hundra år fram i tiden. Det var dock fram till första världskriget som näringen spelade en riktigt stor roll i stadens industriella utveckling.

Råvaran som mycket handlade om utgjordes av den s k Varbergsgniten (Hallands landskapssten), som egentligen är en omvandlad gnejs med samma uppbyggnad som granit. Bergarten – kallad charnockit – har en grönaktig färg och uppträder i ett stråk från Apelviken i söder och upp genom Varberg och Getterön.

Charnockiten blev under 1800-talet populär som byggnadssten. En viktig förutsättning för den svenska och halländska stenindustrins utveckling var efterfrågan från länder ute i Europa, framför allt den tyska marknaden. Varbergsgniten finns representerad i flera länder, även i USA och på Kuba. En stor del av det som skeppades ut från Varbergstrakten utgjordes dock av gatsten.

Stenhuggeriepoken inleddes på allvar på 1850-talet när det bohuslänska företaget Kullgrens Enka etablerade sig i Varberg. De slöt ett avtal med Kronan om att få utvidga det några år tidigare upptagna brottet söder om Fästningen. Kullgrens fortsatte verksamheten en bit in på 1900-talet. Fram till 1881 drevs den med periodvis över 150 straffångar från fästningen, som då var landets största fängelse.

Kullgrens var ända fram till cirka 1880 den enda egentliga stenindustrin i Varberg. Redan på 1870-talet började man emellertid få viss konkurrens, inledningsvis mest från små aktörer. Flera av dessa startade verksamhet i området kring Apelviken eller i de s.k. Strandlyckorna närmare staden, där Willhemsberg/Warbergs Mekaniska Stenhuggeri särskilt kan nämnas. Många av de enskilda stenhuggarna köptes dock efterhand upp och fick anställning på de större företagen.

Stenhuggeriepokens mest intensiva skede inföll under andra hälften av 1880-talet. Då var hundratal personer i Varberg direkt eller indirekt sysselsatta i näringen. Stenindustrin spelade stor roll för befolkningsökningen och utbyggnaden av infrastrukturen, med bl a utvidgningen av hamnen och järnvägens tillkomst. Under flera år avgick minst ett fartyg dagligen med sten från Varberg.

Bland de utifrån kommande företagen som etablerade sig inom stenindustrin märks tyska Kessel & Röhl, som 1880 öppnade en stentäkt vid Subbe i Apelvik. En av representanterna för Kessel & Röhl hette Hugo Gerlach, som blev platschef i Varberg. Han startade dock snart egen verksamhet, bl a på Hästthagaberget mitt emot gårdsbebyggelsen i Apelvik, och omsatte i slutet av 1880-talet mest av alla inom näringen. Entreprenören Gerlach blev Varbergs första store industriman och fick ett enormt inflytande över stadens utveckling fram till sin död 1907.



Fästningsbrottet år 1906 – ett landskap i fullständig förändring. Bilden ger en uppfattning om vilken påverkan stenhuggerierna fick på landskapet kring Varberg.



Stenbrytning i Ranchabrottet. Här huserade Warbergs Mekaniska Stenhuggeri (1890-talet) under ledning av ingenjör och fotograf Wilhelm Ranch. Willhemsberg kan skimras i bakgrunden i det översta, vänstra hörnet.

Bad- och kurortslivets framväxt

Varbergs ursprung som kurort kan med säkerhet föras tillbaka till åtminstone början av 1800-talet och till en plats i södra delen av Apelviksområdet. Vid Vrångabäcken, knappt 150 meter söder om dagens järnvägsspår, ligger den s.k. Svartekällan. Det är fråga om en gammal offerkälla som på 1810-talet på allvar började marknadsföras som surbrunn, alltså en hälsobrunn med järn- och kolsyrehaltigt vatten.

En som talade väl om Svartekällans hälsosamma vatten var stadsläkaren Piltz som lyfte fram hela Varbergsmiljöns förtjänster:

"Staden i öfrigt är fri och öppen, och vindar af alla väderstreck kunna utan serdeles hinder rensa luften; kan ock dess läge anses vara ett bland de hälsosammaste i Riket."

Människor från alla samhällsgrupper strömmade till brunnen i Apelviken och 1817 uppfördes ett litet brunns hus med eldstad på platsen. År 1837 monterades det ned och uppfördes mitt emot kyrkan i Varberg, där det sammanfogades med en befintlig byggnad till en brunnsalong. Vattnet från Svartekällan transporterades i tunnor i stora mängder till Varberg.

Miljön i Brunnsparken mellan kyrkan och Västra Vallgatan fortlevde fram till 1883 då det nya brunns huset – Societetshuset – invigdes i Badhusparken som anlagts redan 1856 som en grönskande promenadpark mellan staden och badhusen. Människor ur de lägre samhällsklasserna fortsatte dock ända fram till senare delen av 1800-talet att besöka

Svartekällan ute vid Apelviken.

Följande citat ur Historiskt-geografiskt och statistiskt lexikon öfver Sverige, utgivet 1866, belyser bad- och kurortslivets fortsatta expansion i Varberg vid mitten av 1800-talet:

"En nyare och ständigt sig ökande sådan binäring utgöres dessutom af de inkomster hvartill den alltmer besökta badinrättningen ger anledning. Warberg är såsom bad- och brunnsort i hög grad gynnadt af ett det sundaste, ehuru för ögat mindre behagligt läge, och står derföre såsom sådan i högt anseende, hvarom de besökandes, alltjemt stigande och numera till vida öfver 1,000 uppgående, antal bäst vittnar."

Fritt badande i havet var inte något naturligt inom ramen för 1800-talets kurortsliv. Det dröjde ända till 1869 innan Varbergs stadsfullmäktige överhuvudtaget tillät friluftsbad i stadens utkanter.

Badandet var fram till slutet av 1800-talet något som i varje fall personer ur de högre klasserna ägnade sig åt av främst medicinska skäl. Kurorternas badläkare hade exempelvis strikta regler för hur framför allt havsbad skulle genomföras. Det första badhuset i Varberg uppfördes 1822. Kallbadhuset byggdes 1866.

Under senare delen blev badandet mer nöjesbetonat och fritt badande i havet blev mer, om än långsamt, accepterat. Människor började bada tillsammans. I området söder om Varbergs fästning etablerades relativt tidigt nakenbaden, med särskilda avsnitt för damer och herrar. De utgör alltjämt ett viktigt inslag längs Strandpromenaden.



Ovan: Vykort med motiv från Societetsparken (tidigare kallad Badhusparken). Foto: Edvard Mathsson/Hallands historiska museum. Nedan: Svartekällan så som den ser ut idag.



Karaktärisering och kulturhistoriska kvaliteter

Zon 1: Varbergs centrum

Zonen är placerad i utredningsområdets norra del, sträcker sig genom Varbergs centrum ner till Hästhagaberget och motsvarar delsträcka A1-C1 i kommunens ursprungliga indelning. Zonen har delats in i följande identifierade delområden:

- Engelska parken med omnejd
- Platsarna
- Rutnätsstaden
- Järnvägstråget
- Rantzauklippan-Kärleksparken-Kurtinen

Respektive delområde beskrivs på de åtföljande sidorna.





Befintlig järnväg sträcker sig rätt igenom Engelska parken. Banmästarstugan (inringad) flyttades till sin nuvarande plats på 1920-talet när järnvägen lades om och byggdes upp av delar från en äldre banvaktarstuga.



Det f.d. missionshuset uppfört 1906 ligger i direkt anslutning till spårområdet.

Engelska parken med omnejd

I den allra mest norra delen finns ett grönt stråk med Engelska parken och Societetsparken på vardera sida järnvägen, samt ett mindre villaområde från 1920-talet söder om dessa. Området ingår i riksintresse för kulturmiljövården Varberg [N 13].

När Varberg på allvar började etablera sig som en betydande kur- och badort anlades 1856 Badhusparken (nuvarande Societetsparken) öster om fästningen för att fungera som en grönskande promenadpark mellan staden och badhusen vid kusten. Även den i öster anslutande Engelska parken anlades på 1860-talet för tillföra mer grönska i stadsrummet.

Efter att järnvägsspåret drogs om 1920 från Strandgatan och fick sin nuvarande södergående sträckning, flyttades den faluröda banmästarstugan till sin nuvarande plats invid järnvägsövergången och villorna längs med Villagatan uppfördes. Dessa villor är uppförda i en arkitektur som rör sig i gränslandet mellan klassicism och tidig, dekorerad funktionalism och har en samlad karaktär med stora trädgårdar. I änden av Villagatan finns ett f.d. missionshus uppfört 1906.

Både Societetsparken och Engelska parken representerar idag Varbergs etablering som betydande bad- och kurort under 1800-talets mitt och ger området sin huvudsakliga karaktär.

Kulturhistoriskt värdefulla strukturer, objekt och kvaliteter i nära anslutning till spåret:

- Parkernas gröna, lummiga inslag i ett för övrigt tätbebyggt område med stora hårdgjorda ytor.
- F.d. banmästarstugan
- F.d. missionshuset
- Gatunätet där Strandgatan utgör sträckningen för den tidigare järnvägen före 1920
- Rester av ett äldre stickspår väster om f.d. banmästarstugan



Karta med redovisade kulturhistoriska kvaliteter i nära anslutning till befintlig järnvägssträckning.

Centrumbebyggelsen

Öster om järnvägen finns tät stadsbebyggelse och delar av den äldre samt kulturhistoriskt värdefulla rutnätsstaden. Kvarteren närmst järnvägsspåret är i huvudsak bebyggda efter 1975 och består av förhållandevis storskalig bebyggelse i 3-6 våningar, vilka besitter begränsade kulturhistoriska värden. Området ingår i riksintresse för kulturmiljövärden Varberg [N 13]

De mer östliga kvarteren utmed Västra Vallgatan och Kungsgatan utgör del av den äldre rutnätsstaden och uppvisar ett brett spektrum av kulturhistoriskt värdefulla byggnader uppförda under främst 1800- och 1900-talet, men med inslag av 1700-talsbyggnader. Bebyggelsen är generellt sett småskalig och domineras av byggnader uppförda i 1,5 - 4 våningar med fasader klädda i tegel eller puts. Byggnaderna har inbördes starka arkitektoniska uttryck i nyrenässans, funkis och klassicism m.fl.

Viktiga siktlinjer mot fästningen finns från Bäckgatan och Södra Hamnvägen.

Kulturhistoriskt värdefulla strukturer, objekt och kvaliteter i nära anslutning till spåret:

- Rutnätsstaden från 1600-talet
- Viktiga siktlinjer från Bäckgatan och Södra Hamnvägen
- Välbevarad bebyggelse från 1700-, 1800- och -1900-talen



Från Bäckgatan finns viktiga siktlinjer mot både Platserna och fästningen.



Karta med redovisade kulturhistoriska kvaliteter i nära anslutning till befintlig järnvägssträckning.



Vissa kvarter uppvisar väl sammanhållna och välbevarade kulturmiljöer.



Hörnfastighet med nyrenässansens karaktäristiska arkitektur, uppförd på 1890-talet.

Platsarna

Beläget på en höjd väster om järnvägsspåret ligger stadsdelen Platsarna som uppvisar en samlad och ålderdomlig bebyggelsekaraktär. Det var på denna plats som föregångaren till staden Varberg, kallad Platsarna, anlades på 1610-talet och utformades enligt 1600-talets ideal med geometriska kvarterssystem och rätvinkligt gatunät. Staden hade både kyrka, hospital, skola och rådhus. Området ingår i riksintresse för kulturmiljövården Varberg [N 13].

Efter en förödande brand 1666 som ödelade stadsbebyggelsen togs det beslut om att uppföra en ny stad - nuvarande Varberg - vilken gavs en placering något längre österut.

Det tidigare stadsområdet blev då utmarker och låg i träda ända fram tills 1880-talet då Varberg gick in i en kraftig expansionsperiod. Då behövdes stadsnära mark för ny bebyggelse och marken vid Platsarna togs åter i besittning. Det från 1600-talet delvis bevarade gatunätet behölls och bebyggelsen uppfördes således likt den tidigare bebyggelsen gjort.

Bebyggelsen i Platsarna är samlad utefter Slots- och Fästningsgatan och i huvudsak uppförd mellan 1880-1920, dock med frekventa inslag av det sena 1900-talets bostadsarkitektur. Bebyggelsen präglas av fristående trähus av olika volym uppförda i 1,5 - 3 våningar och arkitekturen domineras av ljusst färgsatt panelarkitektur i gult eller brutet vitt. Starka fasadmotiv mot gatan såsom frontespiser och hörntorn är vanligt förekommande.

Området har stora kulturhistoriska värden och uppvisar en ålderdomlig bebyggelsekaraktär utefter ett gatunät från 1610-talet. Trots att många av de äldre byggnaderna är förändrade i olika grad, tillför även de värden genom sin volym och placering samt ursprungliga ytskikt och detaljer såsom gråstenssocklar och stentrappor mot gatan.

Kulturhistoriskt värdefulla strukturer, objekt och kvaliteter i nära anslutning till spåret:

- Ålderdomlig, småskalig stadskaraktär som tydligt skiljer sig i uttryck från innerstaden
- Gatunätet från 1600-talet, vars planstruktur inte förhåller sig till innerstadens rutnätsplan
- Välbevarad bebyggelse från 1800-talet och tidiga 1900-talet



Karta med redovisade kulturhistoriska kvaliteter i nära anslutning till befintlig järnvägssträckning.



Ovan och nedan: Varierad, äldre bebyggelse med inbördes starka fasadspråk präglar Platsarna.





Järnvägstråget utgör idag en kraftig barriär och ett grönt stråk som skär genom Varbergs centrala delar.



Ovan: En av betongbroarna från 1920-talet. Den krysshamrade betongytan är stenimiterande vilket ger intrycket av ett mer påkostat yttre. Nedan vänster: Karta med redovisade kulturhistoriska kvaliteter i nära anslutning till befintlig järnvägssträckning. Nedan höger: Närbild på stenmur och stenbelagd ravinsida intill banvallen.

Järnvägstråget

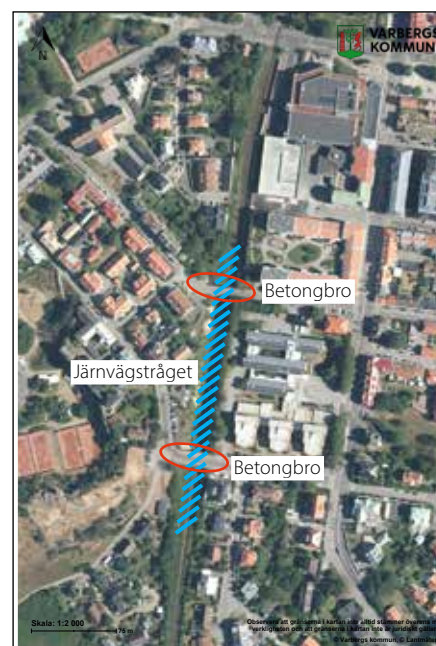
Genom de centrala delarna av Varberg skär järnvägen genom landskapet och skapar en för Varberg unik plats som är av kulturhistoriskt värde då den representerar järnvägens framväxt i staden. Tråget grävdes/sprängdes fram 1919-1920 när järnvägen drogs om från Strandgatan och förlades till den sydliga sträckning den har idag. Området ingår i riksintresse för kulturmiljövården Varberg [N 13].

Dess slänter är delvis belagda med huggna stenblock och närmast banvallen finns låga stenmurar. Två samtida betongvalvbroar med krysshamrad betongyta sträcker sig över ravinen och förbinder Platsarna med centrum.

Tråget utgör idag en fysisk barriär mellan Platsarna och övriga centrum och är kanske den plats inom utredningsområdet som tydligast har formats av järnvägens framväxt.

Kulturhistoriskt värdefulla strukturer, objekt och kvaliteter i nära anslutning till spåret:

- Järnvägstråget i sin helhet, vilken utgör en påtaglig järnvägsstruktur
- Rumsligheten. Tråget fungerar både som en grön buffert mellan Platsarna och centrum, samt som ett landskapsrum avskilt från stadens puls
- Stenmurar och stenbelagda slänter
- De två betongbroarna.



Rantzauklippan-Kärleksparken- Kurtinen

Järnvägsspåret sträcker sig genom ett kustnära område med varierande natur- och parktytor söder om Varbergs centrum. Den norra delen av spåret kantas dock av varierad villabebyggelse uppförd främst under senare delen av 1900-talet. I övrigt präglas den norra delen av den högresta Rantzauklippan och det intilliggande stenbrottet, ursprungligen tillhörande fästningen, där det brutits sten sedan 1850-talet. Faktum är att stora delar av området ner mot Hästtagaberget idag visar både synliga och mindre synliga spår efter ett flertal olika stenbrott som varit aktiva under 1800- och 1900-talen.

En intressant miljö kopplad till stenindustrin är Wilhemsberg (kv. Skarpskytten) uppförd kring 1886 av Wilhelm Ranch, vilken ligger inbäddad i Kärleksparkens lummiga vegetation. Wilhemsberg uppfördes ursprungligen som en kombinerad bostad och verksamhetsbyggnad till Warbergs Mekaniska Stenhuggeri, vars dagbrott låg invid nuvarande järnvägssträckning. Byggnaden omvandlades senare till privatbostad och en praktfull trädgård anlades med kallmurade stenmurar, terrasseringar och fruktplanteringar.

Mellan Wilhemsberg och järnvägen finns spår efter vad som möjligtvis kan vara ett antal äldre skyttevärn uppförda i sten och inkommerade i en ännu äldre stengårdsgård. I vegetationen på järnvägens västra sida finns ett flertal äldre stenmurar i landskapet, vilka är

spår efter äldre ägo gränser.

Söder om parkeringen är resterna efter en fastighet kallad Annedal där bevarade murar utgör tidigare tomtgräns. En äldre fastighet med delvis bevarade, äldre byggnader finns också uppförd intill parkeringen.

Kulturhistoriskt värdefulla strukturer, objekt och kvaliteter i nära anslutning till spåret:

- Willhemsberg och trädgård
- "Ranchabrottet" med rester efter äldre dagbrott
- Sten- och betongmurar i skogs- och strandpartier
- Möjliga äldre skyttevärn
- Stålbrot vid Kurtinen
- Äldre fastighet



Ovan: Stålbrot vid Kurtinen samt dess stensatta slänter.
Nedan: Ett utav de möjliga skyttevärnen, uppförd i sten.



Ovan: Vy över området mot norr. Willhemsberg (inringad) ligger ensamt placerad i vegetationen till vänster i bild. Nedan vänster: Äldre murar och strukturer tillhörande äldre fastigheten Annedal, söder om parkeringen. Nedan höger: Karta med redovisade kulturhistoriska kvaliteter i nära anslutning till befintlig järnvägssträckning.



Zon 2: Kring Hästhagaberget

Zonen är placerad i utredningsområdets mittersta del, motsvarar delsträcka B-C2 i kommunens ursprungliga indelning och omfattar följande identifierade delområden:

- Hästhagaberget
- Sanatorieområdet
- Apelviks gamla byläge

Respektive delområde beskrivs på de åtföljande sidorna.



Hästhagaberget

Söder om Kurtinen sträcker sig järnvägen genom en bergskärning som skär igenom en kustnära höjd kallad Hästhagaberget. Denna utgör ett hedliknande hållmarksområde till stora delar igenvuxet av låga buskar och träd. Skärningen är djup och vertikal, vilket lämnar kontaktledningsstolparna knappt skönjbara från marknivå. Bergets upphöjda placering i terrängen, tillsammans med den låga vegetationen, gör att siktlinjer mot havet, fästningen och Apelviken fås från flera håll.

Hästhagaberget har historiskt sett utgjort utmarker till Varbergs stad och gårdarna i Apelvik. Det har även brutits sten i tämligen omfattande skala och tydliga spår av detta finns i området, vilka beskrivs mer i detalj på sida 22. Bergskärningen där dagens järnväg idag sträcker sig sprängdes fram och invigdes 1936. Den äldre järnvägen från 1885 hade en betydligt mer kustnära sträckning och tydliga spår av denna finns kvar idag, så som banvall och bergskärning. Denna kustnära kurva användes även när den nya sträckningen anlades 1920, men togs ur bruk när den nuvarande bergskärningen stod klar 1936.

En mängd äldre stenmurar sträcker sig över hela området vilka med hjälp av historiska kartmaterial kan härledas till 1780- och 1830-talen. Stenmurarna har haft funktion som inhägnader inom den dåvarande betesmarken samt utgjort ägogränser för gårdarna i Apeviks by. Utmed Sanatorievägen i söder finns även den gamla inägggräns tydligt markerad i landskapet med en mur.

Kulturhistoriskt värdefulla strukturer, objekt och kvaliteter i nära anslutning till spåret:

- Tre generationers järnvägssträckningar och spåren efter dessa så som bergskärningar, banvallar
- Äldre stenmurar i landskapet
- Spår efter äldre stenbrytning ex skräpsten, stengrund, trallbana
- Stålbros vid Sanatorievägen

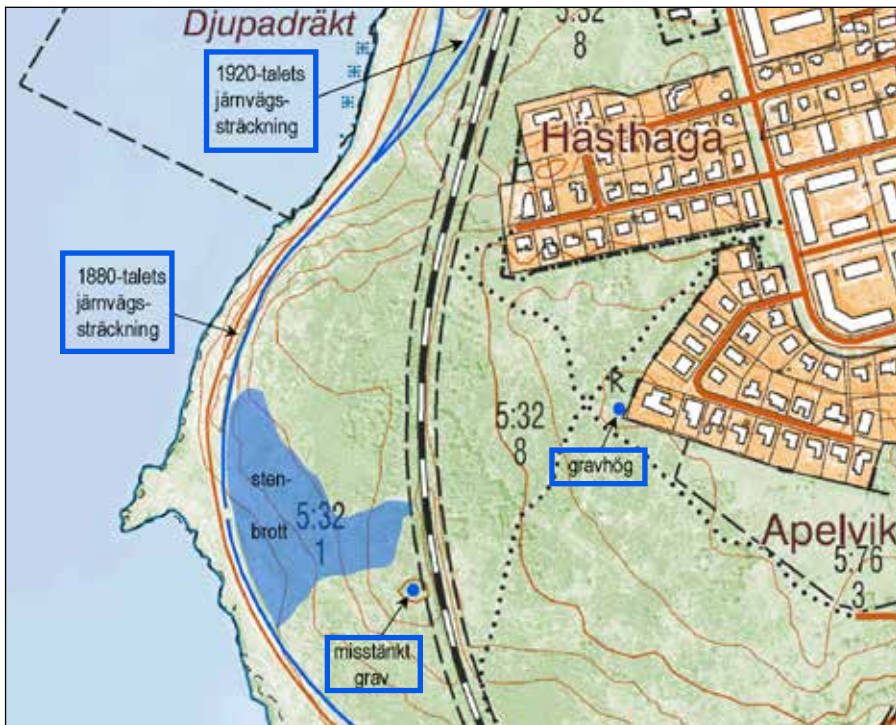


Ovan: Äldre stenmur i landskapet. Nedan: Karta med redovisade kulturhistoriska kvaliteter i nära anslutning till befintlig järnvägssträckning.



Ovan: Vy över bergskärningen och befintlig järnvägssträckning mot norr.
Nedan: Båda bergskärningarna från 1880- respektive 1930-talet har tydligt påverkat det äldre natur- och kulturlandskapet, och utgör idag två starkt järnvägspräglade strukturer. Vy från strandpromenaden åt söder.





I västra delen av Hästhagabergen finns en större, sammanhängande och delvis mycket innehållsrik stenhuggerimiljö som utgör en av de bäst bevarade stenhuggerimiljöerna i omedelbar närhet av befintlig järnvägssträckning. Området har avgränsats i detalj och presenteras i kartan ovan.



Strax sydost om stenhuggerimiljön påträffades under inventeringen en misstänkt, tidigare okänd grav. Den ligger på högsta punkten i terrängen, mycket nära befintlig järnväg. Anläggningen består av en jordblandad stenpackning och mäter cirka 13 meter i diameter och är uppemot en 0,5 meter hög.



Ovan: Inom stenbrottsmiljön finns välbevarade rester efter en s.k. trallbana, ett stickspår från järnvägen för uttransport av sten. Banan har varit cirka 50 meter lång och haft syllar i sten. Ett 15-tal fint tillhuggna syllar med urfasning för räls ligger kvar.

Nedan: En bit upp i terrängen finns en stengrund (1,5m hög) konstruerad av halvmeterbredda block, vilka utgjort fundamentet till en smedja. I fönsternischerna finns omsorgsfullt utmejslade "karmar".



Tidigare sanatorieområdet

Strax söder om Hästthagaberget ligger det tidigare sanatorieområdet. Den ursprungliga verksamheten, som syftade till att behandla tuberkulos hos barn, startade 1902 på Apelviksgården men växte snabbt ur sina lokaler. Från att de första byggnaderna uppfördes 1904 har det fram tills i nutid uppförts bebyggelse succesivt, med den mest expansiva perioden 1916-27 vilket särskilt präglar området. Sanatorieverksamheten är sedan länge nedlagd och idag finns istället hotell, äldreboende och bostäder. Området ingår i riksintresse för kulturmiljövården Varberg [N 13].

Bebyggelsen i området är sammanhållen och uppvisar trots sina många historiska tidskikt, en tydlig arkitektonisk helhet som är av stort kulturhistoriskt intresse. De olika byggnaderna har fått präglas av sin tid samtidigt som de givits uttryck som binder samman området, så som ett återhållsamt och elegant formspråk med ljusgul puts, grågröna fönstersnickerier och plåttak. De många grönytor med planterade buskar och träd som finns insprängt mellan byggnadskropparna ger området en stark parkkaraktär.

Den tidigare nämnda Apelviksgården ligger placerad i sanatorieområdets östra utkant och utgörs av en typisk, halländsk kringbyggd gård med anor från 1800-talet. Genom sin koppling till sanatorieverksamheten och som ett utav Apelviks bys äldre gårdslägen har gården ett stort kulturhistoriskt och miljöskapande värde.



Apelviksgården utgör en ålderdomlig och lokal kulturmiljö inom området.

Kulturhistoriskt värdefulla strukturer, objekt och kvaliteter i nära anslutning till spåret:

- Byggnader med omsorgsfull och gemensam arkitektonisk gestaltning
- Gatustruktur
- Grönytor och träd som ger parkkaraktär
- Apelviksgården, som utgör en lokal kulturmiljö inom området.



Ovan: Vy över området åt sydost.

Nedan: Karta med redovisade kulturhistoriska kvaliteter i nära anslutning till befintlig järnvägssträckning.





Vy åt norr som visar den bevarade inägomarken med inhägnade betesmarker och gårdar (till höger i bild).



Ovan: Äldre gårdsmiljöer och fägata bidrar till den agrara helhetsmiljön.

Nedan: Karta med redovisade kulturhistoriska kvaliteter i nära anslutning till befintlig järnvägssträckning.

Apelviks gamla byläge

Intill Hästhagabergets södra fot, norr om järnvägen, finns en kulturhistoriskt värdefull helhetsmiljö med betesmarker och gårdslägen tillhörande Apelviks by. Området utgör bevarad, tidigare inägomark (byns äldre tomter, åker- samt ängsmarker) och uppvisar flera visuellt starka strukturer så som fägator och stenmurar, vilket präglar landskapet och ger det en ålderdomlig, agrar karaktär. Flertalet av dessa strukturer återfinns i historiska kartor från 1780-talet och 1830-talet.

Apelvik finns omnämnd i skrift 1574 och utgjorde då ett hemman, men hade kring 1700-talets mitt delats upp och brukades av fyra bönder med separata hushåll.

Vid sidan av jordbruket förefaller sillfisket ha varit en viktig näring för byns bönder. Den idag välbevarade fägatan sammanfaller med ett av de äldre huvudstråken från gårdarna ned mot havet.

Dagens öppna inägomark med äldre bebyggelse skapar tillsammans med betesmarkerna på Hästhagaberget, en unik landskapshistorisk helhet i stadens närhet.

Kulturhistoriskt värdefulla strukturer, objekt och kvaliteter i nära anslutning till spåret:

- Bevarad äldre inägokaraktär
- Öppet kulturlandskap med långa siktlinjer, bland annat mot havet.
- Fägator och stenmurar
- Äldre gårdar och tomtlägen

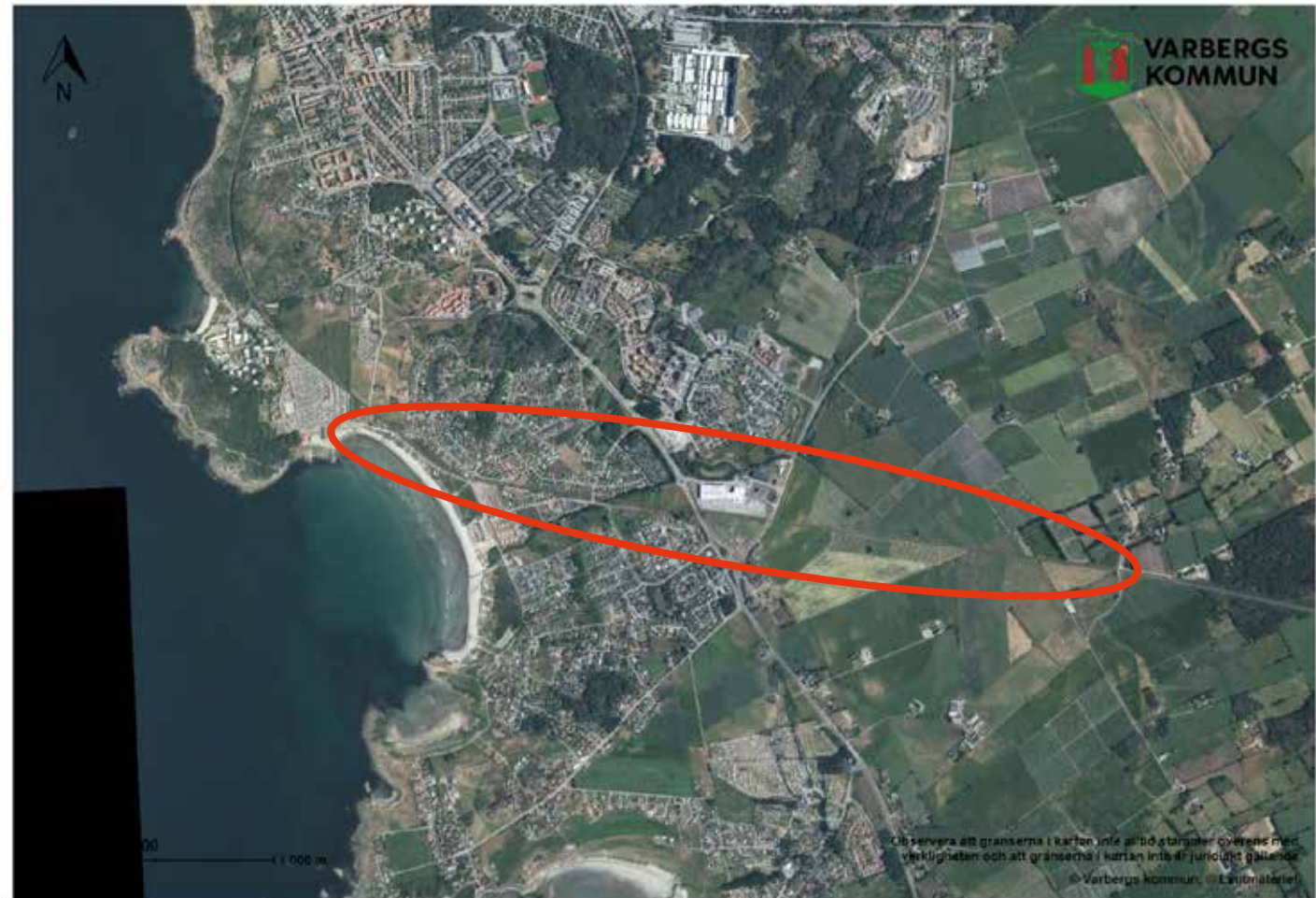


Zon 3: Fritidsbebyggelse och jordbrukslandskap

Zonen är placerad i ett flackt landskap i utredningsområdets sydöstra del och motsvarar delsträckorna C2-A2-C3-D i kommunens ursprungliga indelning. Zonen omfattar följande identifierade delområden:

- Apelvikens stugby
- Jordbrukslandskapet öster om Varberg

Respektive delområde beskrivs på de åtföljande sidorna.



Apelvikens stugby

Järnvägen skär igenom ett utpräglat fritidsområde bestående av stugor och fritidshus av olika ålder, uppförda från 1957. Området har en splittrad bebyggelsekaraktär där de enskilda byggnaderna har olika utformning och uttryck, men binds samman genom en sammanhållen låg skala.

Majoriteten av bebyggelsen är uppförd kring 1950- och 1960-talen med fasader i trä och ljus färgsättning. Gatustrukturen var till en början mycket organisk med små, slingrande vägar och stigar men kom under 1960/70-talet att delvis rätas ut. Den organiska gatustrukturen är viss mån dock fortfarande kvar och är ett starkt karaktärsdrag i området.

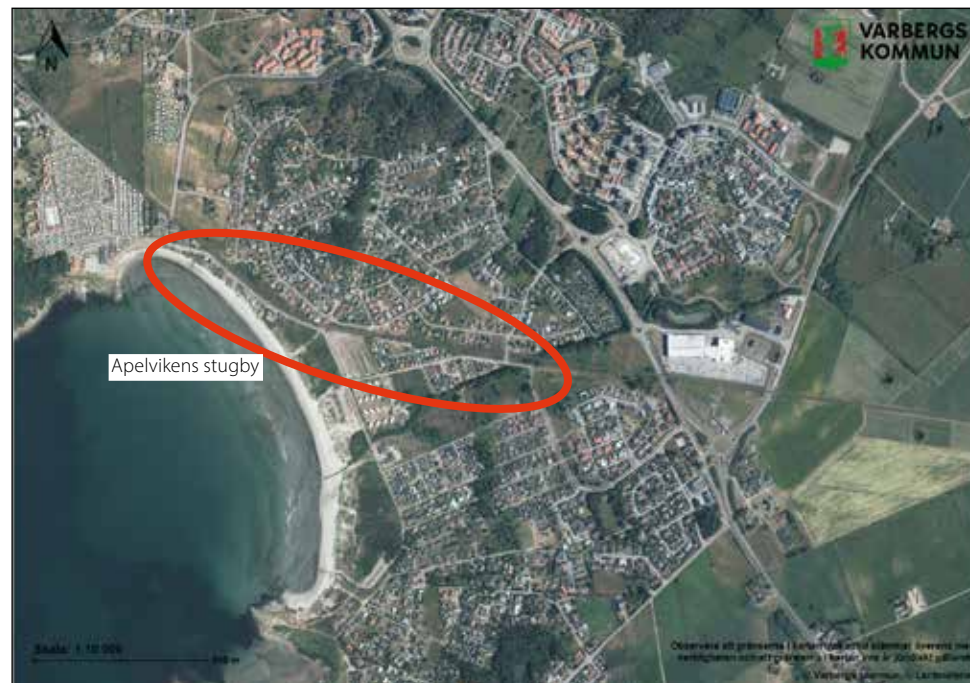
Järnvägen utgör en tydlig fysisk barriär i området med bara ett fåtal järnvägsövergångar som förbinder fritidsbebyggelsen, däremot är den visuella barriärverkan låg till följd av en låg banvall.

Kulturhistoriskt värdefulla strukturer, objekt och kvaliteter i nära anslutning till spåret:

- Stugby med varierad fritidsbebyggelse i låg skala, främst uppförd under 1950- och 1960-talen
- Organisk gatustruktur som delvis följer terrängen



Ovan: Järnvägen har tämligen låg visuell barriärverkan med obrutna utblickar mot fritidsbebyggelsen på båda sidor. Den fysiska barriärverkan är däremot stor. Nedan: Karta med redovisade kulturhistoriska kvaliteter i nära anslutning till befintlig järnvägssträckning.



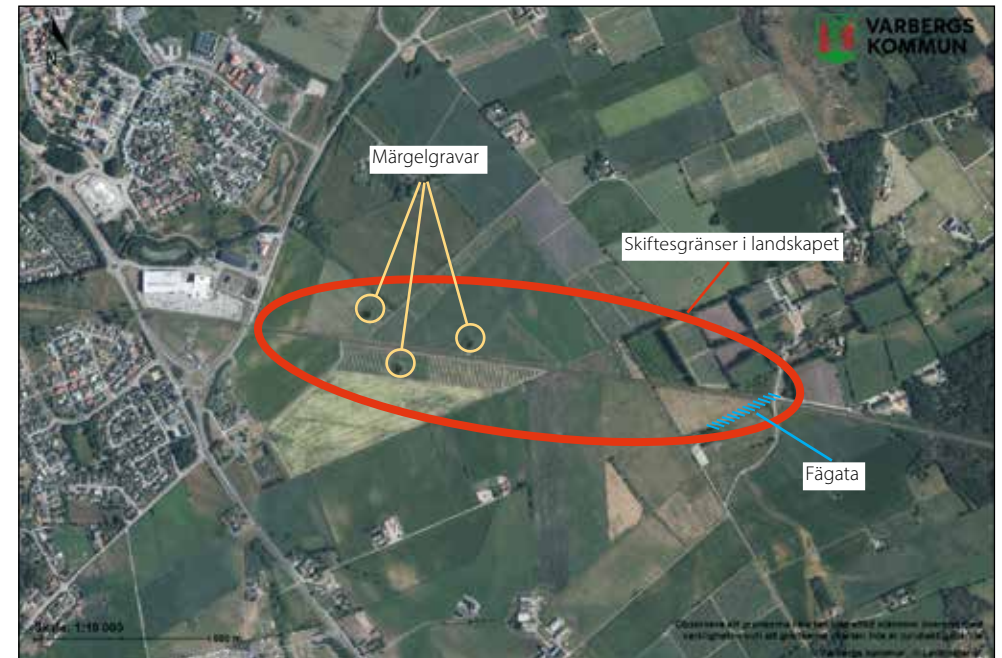


Vy över järnvägssträckan genom jordbrukslandskapet sett åt väster.



Ovan: En bevarad fägata som utgör en utav kulturlandskapets äldre strukturer.

Nedan: Karta med redovisade kulturhistoriska kvaliteter i nära anslutning till befintlig järnvägssträckning.



Jordbrukslandskapet öster om staden

Området är oexploaterat och utgörs av utpräglad jordbruksbygd som är starkt präglad av den agrara revolutionens geometri. Här dominerar raka skiftesgränser samt vägstråk och odlingslandskapet uppvisar ett flertal äldre strukturer så som fägata, märgelgravar samt tidigare och nuvarande fastighetsgränser markerade med stenmurar och/eller träd, vilket ger området sin karaktär.

Området utgjorde fram till 1800-talets början utmark till Vare by, men kom under senare delen av 1800-talet att odlas upp och bli åkermark. Idag utgör järnvägen en stor fysisk barriär i området, dock har den en tämligen låg visuell barriärverkan.

Kulturhistoriskt värdefulla strukturer, objekt och kvaliteter i nära anslutning till spåret:

- Öppet odlingslandskap med långa siktlinjer
- Bevarad fägata
- En mängd ägostrukturer bestående av stenmurar och/eller träd som markerar nuvarande och tidigare fastighetsgränser
- Märgelgravar

Inför framtiden

Kulturmiljöutredningen visar på att den aktuella järnvägssträckan och tillhörande utredningsområde hyser en mängd kulturhistoriska kvaliteter och strukturer såsom bebyggelse, infrastruktur, stenmurar, broar, parker m.fl. representerade ur flera historiska tidskikt.

Ett flertal av de identifierade kvaliteterna och strukturerna är kopplade till järnvägens framväxt under perioden 1880-1935 där järnvägstråget genom Varbergs centrum och bergskärningarna i Hästhagaberget utgör tydliga landskapselement.

I vissa fall rör det sig om sammanhängande kulturmiljöer eller stråk där de historiska sambanden är tämligen lätta att uppfatta, men det förekommer även miljöer eller enstaka objekt där sambanden och dess betydelse är mer svårtolkade.

Något som framkommit under inventeringsarbetet är att spåren efter stenhuggeripoken är ett återkommande tema utmed sträckan. Längs kusten från fästningen och söderut mot Apelviksstrand finns åtskilliga stenbrott och högar med skräpsten kvar.

I flera fall rör det sig om sammanhängande och delvis mycket innehållsrika kulturmiljöer, fulla av detaljer. Miljöerna har dock inte uppmärksammats särskilt mycket, vilket delvis hänger samman med att de under lång tid

betraktats som sår i landskapet. Likväl utgör de värdefulla miljöer som speglar en viktig fas i Varbergs industriella utveckling, bland annat genom sambanden med järnvägens tillkomst.

En god förvaltning av de kulturhistoriska värdena kan skapa stora mervärden för de människor som bor eller besöker Varberg. Flera av kulturmiljövärdena som tagits upp i rapporten är utpekade värden sedan tidigare men ett flertal är mindre kända eller tidigare helt okända, exempelvis potentiella fornlämningar kopplade till stenhuggeripoken.

Behovet av fördjupande utredningar och inventeringar utmed delar av sträckan bedöms därav som nödvändigt för att klargöra hur dessa värden ska hanteras i framtiden.

I följande avsnitt redovisas vilka tidigare tagna beslut som finns och berör spårområdet, samt beskrivs vilka kulturhistoriska värden som bör beaktas särskilt i den fortsatta planeringen av spårområdet inom respektive zon (1-3). Det redovisas också förslag på möjliga åtgärder som bevarar och förstärker de kulturhistoriska värdena, samt goda exempel på dessa.



Tidigare tagna beslut för spårområdet

I kommunens spårområdesutredning tas hänsyn till tidigare tagna beslut, som rör spårområdet och närliggande ytor. Kulturmiljöutredningen identifierar platser och företeelser med höga kulturmiljövärden och det ligger i kommunens roll att göra avvägningar mellan olika intressen för att hitta en bra helhetslösning för hela spårområdet. Här nedan finns en kortfattad redogörelse för besluten och deras innehåll.

Beslut som omfattar hela spårområdet

I järnvägsutredningen för Väst kustbanan 2002 föreslogs ett antal åtgärder, som kommunen sedan utredde i ett PM. Åtgärderna finns sedan beskrivna i ett kompletterande genomförandeavtal. I avtalet står följande:

Mark som frigörs efter att järnvägen flyttats ska återställas av Trafikverket. Allt järnvägstekniskt material, som spår, signalsystem, kontaktledning och bommar. Makadam ska tas bort. I detta ingår att:

- Banvallen ska tas bort mellan Kärleksparken och Kurtinen i Apelviken.
- Banvallen ska lämnas kvar på sträckan Otto Torells väg och 700 meter söderut.
- Bergsskärning i Hästhaga ska fyllas igen och planteras som omgivande natur.

- Broar över Ringvägen, Sanatorievägen och Väst kustvägen rivs.
- Den mark som ägs av Trafikverket ska utan ersättning överlåtas till kommunen. Undantaget är mark öster om Österleden som kan behövas för de som arrenderar jordbruksmark innan byggprojektet.
- De två broarna över spåren vid Södertull, Lasarettsgatan och Platsarna, Prästgatan ska överlåtas till kommunen i ett gott skick.

Projektet utreder:

- Hästhaga – alternativ till att inte fylla igen bergsskärningen samt framtida möjliga användning
- Apelviken – behov av cykelvägar mellan kurorten och Apelviken samt Apelviksleden och Hobbyvägen.
- Ta bort banvall mellan Väst kustvägen och Hamra.

Beslut om omfattar delar av spårområdet och intilliggande ytor

Trafik- och parkeringsutredning för centrala Varberg och Västerport

I fördjupad översiktsplan för stadsområdet finns tanken om att förlänga Östra Hamnvägen söderut till Prästgatan för att avlasta Västra Vallgatan. När trafik- och parkeringsutredningen från 2017 godkändes som planeringsunderlag beslutades att inriktningen ska vara att Östra Hamnvägen förlängs till Lasarettsgatan och med

anslutning till Bäckgatan.

I delområde Engelska parken/Platsarna kommer kommunen fortsätta utreda behovet av en förlängning på Östra Hamnvägen.

Beslut angående Banmästarstugan

Banmästarstugan överläts till kommunen som gåva. I beslutet från 2011 förband sig kommunen att riva stugan när hyresgästen flyttat. 2019 togs beslut om positivt planbesked, som innebär att fastighetsbildning kan göras.

Banmästarstugan är klassad utifrån sitt kulturmiljövärde.

Nu undersöker kommunen byggnadens status och möjlighet för eventuell flytt.

Beslutade åtgärder inom Apelviksprojektet

I det pågående utvecklingsprojektet i Apelviken finns beslut om strandpromenad och bilväg, som samordnas med utredningen för spårområdet.

Detaljplan för ny väg, Apelviken

I detaljplanen finns en väg mellan Apelviksleden och Sanatorievägen. Genomförandetiden har gått ut och kommunen kan ersätta, ändra eller upphäva planen.

Detaljplan för kolonilotter, Apelviken

Detaljplanen för kolonilotter ligger i anslutning till befintligt koloniområde. Området ligger helt på kommunal mark. Genomförandetiden har gått ut och kommunen kan ersätta, ändra eller upphäva planen.

Zon 1: Varbergs centrum

Delområdet är starkt präglad av järnvägens senare framväxt under 1920-talet då järnvägsspåret gavs sin befintliga sträckning från Engelska parken ner mot Hästtagaberget. Den i tydligaste järnvägsstrukturen är järnvägstråget som anlades i samband med den nya spårdragningen och utgör idag en intressant miljö mellan Platsarna och den gamla rutnätsstaden.

Enskilda objekt som också bidrar till den järnvägshistoriska karaktären är betong- och stålbroar, kontaktledningsstolpar och den f.d. banmästarstugan. Ett flertal miljöer kopplade till stenindustrin under 1800- och 1900-talen finns också utmed järnvägssträckan, så som det ouppmärksammade Willhelmsberg.

Följande punkter är förslag på åtgärder som kan genomföras i syfte att bevara och förstärka de kulturhistoriska värdena inom zonen:

- Lämna spårområdet obebyggt och bibehåll viktiga siktlinjer tvärs över och längs med spårområdet, särskilt siktlinjerna längs Södra Hamnvägen och Bäckgatan. "Buffertzonen" som finns idag bidrar till upplevelsen av Platsarnas och centrumets lite olika karaktärer.
- Spårområdet kan nyttjas till att skapa en sammanhängande grönstruktur genom stora delar av staden, med inslag av exempelvis stadsodling, kolonilotter, aktivitetsytor samt gång- och cykelväg.
- Parkområdena (Engelska parken och Societetsparken) kan eventuellt integreras med varandra och bilda en mer sammanhängande parkstruktur.
- Banmästarstugan samt trädgård bevaras och rustas upp byggnadsvårdsmässigt för förslagsvis publik användning som förmedling av Varbergs järnvägshistoria.
- En sträcka med räls utanför banmästarstugan sparas och stickspåret väster om stugan återskapas, vilket ger en tydlig järnvägskontext till närmiljön runt stugan.
- Järnvägstråget med stenskodda kanter och stödmurar bevaras, vilket är miljöskapande och kan kopplas till den lokala stenindustrin. Eventuellt kan nya trappor och sociala ytor såsom terrasseringsanläggas på slänterna.
- Betongvalvbroar över träget bevaras. Dessa förbinder Platsarna med centrum och är av teknikhistoriskt och miljöskapande värde.
- Befintliga kontaktledningsstolpar sparas längs valda delar av spårområdet vilka kan byggas om till belysningsstolpar och eller skyltstolpar etc.
- Ranchabrottet/Wilhemsberg kan lyftas fram med fokus på den betydelsefulla stenindustrin i Varberg. Området röjs på sly och befintliga murar friläggs och restaureras. Informationsskyltar sätts upp. Eventuellt kan äldre vägsträckningar återskapas och knyta samman spårområdet med Strandpromenaden.
- Stålbros vid infarten till Kärleksparken bevaras. Under samtliga broar uppstår intressanta rumsligheter och även ovasidan av stålbrosen kan nyttjas till exempelvis plantering, skyltning eller konstverk.



Ovan: Ingelstråde gamla stationshus i Höganäs kommun där ett parti av det nedlagda spåret, perrongkant och kontaktledningar bevarats jämte den anlagda gång- och cykelvägen, vilket skapar en tydlig järnvägskontext.

Zon 2: Kring Hästhagaberget

Zonen är präglad av järnvägen, både av den äldre samt befintliga sträckningen från 1880- respektive 1920-talet. De i synnerhet tydligaste järnvägsstrukturerna är bergskärningarna genom Hästhagaberget som på ett tydligt och pedagogiskt sätt visar hur järnvägen vuxit fram och förändrats under snart 150 år.

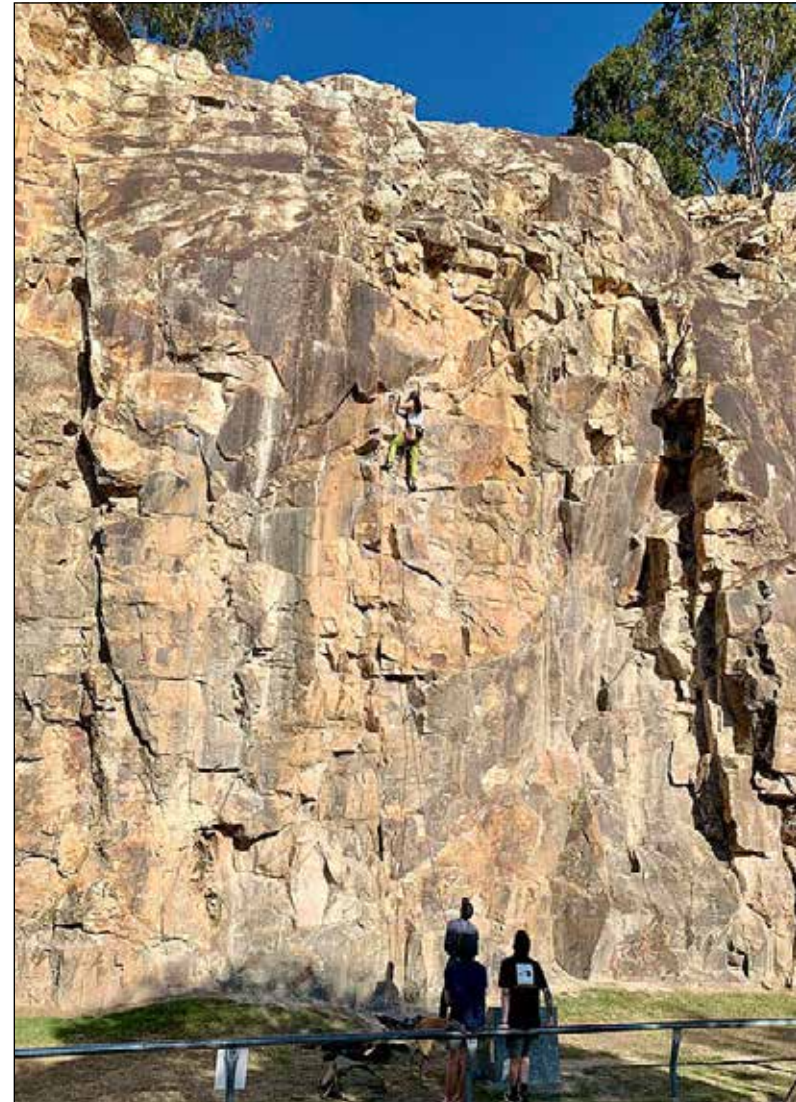
I övrigt präglas zonen av det äldre kulturlandskapet, där samspelet mellan inägomarkerna vid Apelviks gamla byläge och utmarkerna på Hästhagaberget utgör en viktig del i förståelsen av det förindustriella landskapet och dess strukturer.

Likt zon 1 (Varbergs centrum) finns det miljöer kopplade till stenindustrin under 1800- och 1900-talen utmed järnvägssträckan med tydliga spår efter detta. Sanatoriemiljön och dess enhetliga bebyggelse utgör en särskild miljö som är av stort kultur- och samhällshistoriskt intresse.

Följande punkter är förslag på åtgärder som kan genomföras i syfte att bevara och förstärka de kulturhistoriska värdena inom zonen:

- Lämna spårområdet obebyggt och bibehåll viktiga siktlinjer tvärs över och längs med spårområdet.
- Spårområdet i sin helhet kan nyttjas till att skapa ett sammanhängande gång- och cykelstråk, med inslag av exempelvis stadsodling, kolonilotter

- eller aktivitetsytor.
- Bergskärningen från 1930-talet bör bevaras. Skärningen är en representant för Varbergs järnvägsepok med unika upplevelsevärden och kan exempelvis förses med hängbroar över skärningen, trappor ned till spårområdet eller klättringsleder på väggarna.
- Stålbrot vid infarten till Sanatorieområdet bevaras. Under samtliga broar uppstår intressanta rumsligheter och även ovasidan av stålbrot kan nyttjas till exempelvis plantering, skyltning eller konstverk.
- Befintliga kontaktledningsstolpar sparas längs valda delar av spårområdet vilka kan byggas om till belysningsstolpar och eller skyltstolpar etc.
- Lämningar och spår efter äldre stenbrytning på Hästhagaberget bör lyftas fram med fokus på den betydelsefulla stenindustrin i Varberg genom att sätta upp exempelvis informationsskyltar.
- Exploateringar eller andra större åtgärder på Hästhagaberget och inägomarken vid Apelviks gamla byläge, undviks. Delområdena har stora kulturhistoriska värden som bland annat bygger på långa siktlinjer och öppna, obebyggda landskap. Denna typ av helhetsmiljö är sällsynt i ett stadsnära läge och är särskilt viktig att förvalta allt eftersom staden växer.



Klättringled i bergskärning. Källa: Wikimedia Commons.

Zon 3: Fritidshusbebyggelse och jordbrukslandskap

Zonen är svagt präglad av järnvägen då den inte uppvisar några större järnvägsrelaterade strukturer, utöver själva sträckningen och banvallen.

Landskapet har inte formats av järnvägen i någon större utsträckning och sträckan har idag en tämligen låg visuell barriärverkan, dock en större fysisk barriärverkan. Zonen präglas istället av det äldre jordbrukslandskapet i öster och fritidsbebyggelsen i Apelviken.

Följande punkter är förslag på åtgärder som kan genomföras i syfte att bevara och förstärka de kulturhistoriska värdena inom zonen:

- Befintlig järnvägsräls och banvall i jordbrukslandskapet kan tas bort för att läka samman odlingslandskapet, och återgå till att bli jordbruksmark.
- En sträcka med räls kan sparas vid exempelvis Apelvikens stugby och nyttjas till rälsbundna och, mer eller mindre, flyttbara objekt så som ombyggda tågvagnar för hotell/boende, kontor, butik, foodtrucks eller galleri. Detta ger en tydlig järnvägskontext till närmiljön kring det tidigare spåret.
- Befintliga kontaktledningsstolpar kan sparas längs valda delar av spårområdet vilka kan byggas om till belysningsstolpar och eller skyltstolpar etc.



Vandrarhem i Nora, Västmanland, där boende och service finns inhyst i tågvagnar på räls. Källa: Wikimedia Commons.



Ovan och nedan: Exempel på stadsodling/kolonilotter i tidigare järnvägsmiljö.
Källa: Trädgård på spåret.



Ovan: Äldre järnvägstråk i Helsingfors, omvandlat till gång- och cykelstråk med aktivitetsytor. Källa: Wikimedia Commons.

Nedan vänster: Bevarad räls och kontakledningsstolpar utmed gång- och cykelväg vid Ingelstråde gamla stationshus. Källa: Wikimedia Commons.

Nedan höger: Belysningsstolpar som har karaktär av kontakledningsstolpar. Källa: Eskilstuna kommun.



Referenser

Hjelmstedt, L. 2006. Hugo Gerlach, industrialist och entreprenör. I: Hugo Gerlach och hans tid. Utgiven av Hembygdsföreningen Gamla Varberg.

Hjelmstedt, L. 1986. Varje dag avgick en stenskuta. Bidrag till stenindustrins historia i Varberg. Varbergs museum årsbok 1986.

Ståhl, H. 1980. Ortnamnen i Hallands län. Del 3. Bebyggelsenamnen i norra Halland.

Wiking-Faria, P. 2013 (red.). Varbergs fästning och dess roll i Hallands historia. Hallands Kulturhistoriska Museum.

Apelviken. Utgiven av Hembygdsföreningen Gamla Varberg 2016.

Hallands Landsbeskrivning 1729. Varbergs fögderi. Utgiven av Hallands Museiförening 1988.

Hästhagabergsen – Subbe i Varberg, Skötselplan för natur-, kultur- och friluftsvärden. Varbergs kommun 2008.

Kulturmiljövårdsprogram för Varbergs kommun, utgivet 2016.

Sammanställning av sedan tidigare tagna beslut.