

Värdefull eller värdelös?



Kulturhistorisk värdering och färjestationen i Helsingborg

Lunds Universitet
Institutionen för Arkeologi
och Antikens historia
D-uppsats ARKM02
Caroline Lundberg

Handledare: Barbro Sundnér

Abstract

This essay in historical archaeology deals with cultural-historical values of buildings and in this case the old train- and ferrystation in Helsingborg. The building has from the day of its opening in 1898 been exposed to threats of demolition since its original purpose was as a temporary building with intension of being replaced within a couple of years. After having seen two World Wars, eventhough Sweden never participated, and the ferrytraffic with its ups and downs the station was an important part of Helsingborg. All the ferrytraffic over the strait to Denmark was handeled by the old train- and ferrystation untill 1955, when a competative ferrycompany was built close to the old station. After a hundred years of service the old station was closed down when a new station was built i Helsingborg in 1991 with the intension of gathering all travelers in one building. When you determine the cultural-historical value of a building you go through different kind of criterias which then determines the level of protection. The old train- and ferry station hasn't got the highest level of protection but is regarded as a buidling with particually high value by the construction law. After reviewing records from the municipal executive board, city council, construction committee, and cultural committee together with articles and a questionnaire an answer started to emerge. The building, today, is functioning as a nightclub, The Tivoli, which arauses more questions. Is an activity dependent on a building? In this case the results say yes. The majority claim that The Tivoli wouldn't be The Tivoli without the building. The old train- and ferry station has according to both municipal and citizens of Helsingborg, a high emotional value and the majority definetly wants to preserve the building in it's rightfull environment.

Innehållsförteckning

1. INLEDNING	4.
1.1 Syfte och problemställning	4.
1.2 Material och metod	4.
1.3 Forskningshistorik	5.
2. FÄRJESTATIONEN I HELSINGBORG	8.
2.1 Bakgrundshistoria	8.
3. KULTURHISTORISK VÄRDERING	11.
4. ANALYS	18.
4.1 Färjestationens kulturhistoriska värde enligt antikvarierna	18.
4.2 Färjestationens värde enligt kommunpolitikerna	20.
4.3 Färjestationens värde enligt helsingborgarna	21.
5. RESULTAT	25.
6. SAMMANFATTNING	27.
7. REFERENSER	30.
8. BILAGOR	35.

1. Inledning

Denna D-uppsats i historisk arkeologi kommer främst att behandla kulturhistorisk värdering och hur den kan tolkas och användas. Som exempel använder jag mig av den gamla ångfärjestationen i Helsingborg. Byggnaden invigdes 1899 och ritades av Folke Zetterwall, son till domkyrkoarkitekten Helgo Zetterwall. Den gamla stationen har genom sina 110 år kontinuerligt varit någon form av mötesplats genom en rad olika verksamheter. Tropikariet med sina djur, ungdomsstiftelsen Varvets verksamheter, Nordens Dykfirma och nattklubben The Tivoli har sedan stationsverksamhetens slut 1991 delat på byggnaden. Idag är endast The Tivoli hyresgäster. Byggnaden har alltså, både idag och igår haft en stor betydelse för helsingborgarna i form av just en mötesplats. Det finns dock ett problem. Byggnaden uppfördes som ett provisorium och har ända sedan dess tillkomstid hotats av rivning.

1.1 Syfte och problemställning

Syftet med min uppsats är att se hur den kulturhistoriska värderingen tolkas av antikvarier, kommunpolitiker och helsingborgare. Ett andra syfte är att undersöka på vilka grunder en byggnad kan värderas. Jag vill då också undersöka ångfärjestationens värde och hur de olika intressenterna värderar byggnaden och om det handlar om byggnadens värde eller också verksamheten. Utifrån detta blir mina problemställningar:

- Hur tolkar de olika intressenterna värderingen av ångfärjestationen i Helsingborg?
- Vad betyder ångfärjestationen för helsingborgarna?
- Vad har ångfärjestationen för kulturhistoriskt värde?

1.2 Material och metod

Mitt material kan delas upp i två delar. Den första delen behandlar den kulturhistoriska värderingen där jag använder mig av publicerat material. Den andra delen består av material som visar antikvariernas, kommunpolitikernas och helsingborgarnas åsikter i form av tidningsartiklar från dagstidningen Helsingborgs Dagblad (HD), protokoll och motioner från kommunfullmäktige, kommunstyrelsen, byggnadsnämnden och kulturnämnden. Jag använder mig också av webbsidan www.savethetivoli.se, samt en enkät. Några av de äldre artiklarna, planlösningar samt vissa protokoll från kommunen har jag hämtat ur Helsingborgs museums arkiv.

Min metod går ut på att granska material angående färjestationen. Materialet består främst av tidningsartiklar och offentliga sammanträdesprotokoll där jag visar på motiveringar och åsikter gjorda av antikvarier, kommunpolitiker och Helsingborgs invånare. I en enkätundersökning undersöker jag hur helsingborgare ställer sig i debatten om ångfärjestationens bevarande. I enkäten ställs frågor rörande ångfärjestationen och det finns utrymme för de svarande att skriva fritt om vad de tycker. Jag vill gärna veta åldern på dem som svarar med tanke på dagens verksamhet som bedrivs i byggnaden då olika åldersgrupper kan uppfatta byggnaden olika. Vill ungdomar bevara byggnaden på grund av byggnaden i sig eller på grund av verksamheten som bedrivs där? Är verksamheten verkligen beroende av byggnaden? Jag väljer att dela ut denna enkät på två arbetsplatser i Helsingborg, Nordea och Avdelning 33 på Helsingborgs Lasarett, där jag vet att åldrarna är varierande.

1.3 Forskningshistorik

”Kulturarvet kan sägas utgöras av de traditioner och värden som vi medvetet eller omedvetet övertar från tidigare generationer. Det är både materiellt och immateriellt. Dess innehåll är öppet och dynamiskt och påverkas ständigt av tidsmässigt och socialt skiftande värderingar”
Kulturmiljöpropositionens definition av kulturarvsbegreppet (Blank 2003: 16).

Riksantikvarieämbetet, länsstyrelserna, läns museerna, statens kulturråd samt Sveriges kommunförbund har deltagit i projektet Agenda Kulturarv som avslutades årsskiftet 2003/2004. Projektet påbörjades 2001 och hade som syfte att tillsammans med det omgivande samhället förnya inriktningen på kulturarvsarbetet samt dess demokratiska förankring och slagkraft (Agenda kulturarv programförklaring 2004: 3). De samtal som främst förts i projektet var delaktighet och demokrati där målsättningen har varit att få fram en brett förankrad programförklaring (Agenda kulturarv slutrapport 2004: 8). Programförklaringen är främst till för dem som jobbar med kulturarv och historia vid Riksantikvarieämbetet, länsstyrelserna och läns museerna, och projektet menar att det är dessa institutioner som ska utvecklas och deras samarbete med andra (Agenda kulturarv programförklaring 2004: 3).
Citat: *”De viktigaste vårdarna av kulturarvet är inte vi, det är allmänheten”*
(Agenda kulturarv programförklaring 2004: 17).

Under 2002 har projektet *Delaktighetsmålet* bedrivits i Västergötland. I en rapport från 2003 skriver Ylva Blank, projektets drivkraft, att dess syfte har varit att undersöka om och hur den

övergripande målsättningen för allas förståelse, delaktighet och ansvarstagande för kulturmiljön har påverkat ärendehandläggningen. Målsättningen har då varit att lämna förslag till länsstyrelsen om hur dess arbete och metoder kan förändras och förbättras vid hänsynstagande till allmänhetens förståelse och delaktighet i kulturmiljöarbetet. Dess resultat ska kunna bli en hjälp till länets arbete inom Agenda Kulturarv och länsstyrelsens egen verksamhetsutveckling (Blank 2003: 3). I ett antal intervjuer som ligger i grund för denna rapport menar flera personer att det finns ett behov att utveckla dokumentationen och den kulturhistoriska värderingen inom kulturmiljövården. De menar också att den kulturhistoriska värderingen är en kärnfråga gällande delaktighet där kulturmiljövården har tolkningsföreträde. Den kulturhistoriska dokumentationens utvecklingsbehov ligger i kulturmiljövårdens förmåga och oförmåga att förmedla kunskapen och argumentera för sina frågor. De intervjuade framhåller att kulturmiljövården enbart beskriver det materiella och att detta sedan ligger till grund för värderingen. De vill se fler dimensioner i beskrivningarna inom kulturmiljövården, både materiella och immateriella egenskaper vilket stämmer bra överens med kulturmiljöpropositionens definition av kulturarvsbegreppet.

Cornelius Holtorf har skrivit om diskussionen kring principer och förvaltningsmetoder i Tyskland, mer känd i Tyskland som *Denkmalpflegediskussion*. I denna diskussion ställs frågor om statens inblandning i kulturarvsfrågor där det markeras att invånarna ska ha mer att säga till om (Holtorf 2007: 33f). Holtorf drar paralleller till Sverige och Projektet Agenda Kulturarv men menar att projektet inte levt upp till sina syften. Etnologen, Birgitta Svensson, menar att Agenda kultur arv är ett bra exempel på hur staten brottas med att behålla makten över allmänheten (Holtorf 2007: 50f).

Vid Göteborgs universitet pågår just nu ett projekt vid Cefos (Centrum för forskning om offentlig sektor), *Delaktighetens landskap: Tillgänglighet och inflytande inom kulturarvssektorn*. Ansvarig för projektet är Annelie Sjölander Lindqvist och projektet innefattar perioden 2006-2009. Syftet med projektet är att undersöka på vilket sätt olika grupper förstår och tolkar delaktighet och hur denna delaktighet uttrycker sig i kulturvårdsinsatser. I fokus för projektet står färjestationen i Helsingborg samt kärnkraftverket i Barsebäck och Protea Village i Sydafrika. Dessa byggnader och områden befinner sig just nu i en diskussion kring dess bevarande. Projektets utgångspunkt ligger i att förhandlingar och kontroverser om kulturarv kan ses som en dynamisk process där olika gruppers möten och deras respektive uppfattningar, argument och mål bidrar till processen.

Axel Unnerbäck har i sin skrift ”*Kulturhistorisk värdering av bebyggelse*” från 2002 lagt fram ett värderingssystem vilket ska fungera som riktlinje i processen för värdering av byggnader och byggnadsmiljöer. Skriften vänder sig främst mot fackmän som vid en värdering måste kunna argumentera för beslut vid bevarandefrågor och även kunna ge råd och riktlinjer vid vård och underhåll. Unnerbäcks skrift växte fram i en tid då det behövdes större tydlighet i den kulturhistoriska värderingen (Unnerbäck 2002: 5).

Joakim Thomasson har i skriften ”*Drottninghög och Dalhem – platser att vara stolt över*” från 2005 behandlat ämnena ursprung och identitet. Thomasson menar att platsen gör människan och att människan gör platsen. Han menar också att identitet är summan av platsen och människorna. Joakim Thomasson behandlar två bostadsområden i Helsingborg, Drottninghög och Dalhem, vilka uppkom i samband med miljonprogrammet på 1960-talet. Bostadsområdena betraktas och har betraktats som negativa och dåliga i det offentliga medvetandet. Men författaren vill framhäva bostadsområdena som platser man kan vara stolt över och att människor och platser hänger ihop och är ömsesidigt beroende av varandra (Thomasson 2005: 8).

Bevarandekommittén tog år 2002 fram ett bevarandeprogram för Helsingborgs stadskärna. Syftet har varit att sprida kunskap om byggnader och dess kulturhistoriska värden till fastighetsägare och boende och på så vis öka intresset för bevarande och vård (Bevarandekommittén 2002: 3). I bevarandeprogrammet är färjestationen och området Norra hamnen värderad som särskilt betydelsefull och färjestationen skyddas genom Plan- och bygglagen kap 3:12 § vilket innebär att byggnaden inte får förvanskas på grund av sitt kulturhistoriska, miljömässiga värde samt ur den konstnärliga synpunkten (Plan- och bygglagen kap 3:12 §).

Patrik Kumlin har i en historik över färjestationen i Helsingborg haft som syfte att framhäva stationen som mötesplats både igår och idag (Kumlin 1997: 3).

Hösten 2006 skrevs en C-uppsats i konstvetenskap angående färjestationen i Helsingborg. Författaren, Gabrielle Fredriksson, har haft som syfte att undersöka vad som framförts i debatten kring färjestationens vara eller icke vara. Hennes frågeställningar var:

- Vilka argument har förts fram i frågan om att bevara respektive riva Ångfärjestationen?
- Vilka ord har använts? Har språket någon betydelse i sammanhanget?

Fredriksson kommer fram till att språk och uttryck kan ha betydelse en byggnads vara eller icke vara men att det inte är avgörande då många olika faktorer spelar in. Hennes analys visar på att vissa grupper sätter historia före utveckling medan andra grupper gör tvärtom. Helsingborgarna själva har också olika synpunkter på detta där många vill värna om det historiska Helsingborg istället för att förnya och utveckla. Men andra vill inte ha kvar ångfärjestationen på grund av dess utseende och vill att staden ska vara och förbli en modern stad (Fredriksson 2006: 23f). Fredriksson menar att val av språk och uttryck spelar stor roll i en debatt men att den inte är avgörande då många faktorer spelar in (Fredriksson 2006: 23).

Min uppsats liknar till viss del Gabrielle Fredrikssons då vi använt liknande eller samma källor men viktigt är det att betona att hennes tyngdpunkt ligger i argument och språk medan min tyngdpunkt ligger i den kulturhistoriska värderingen. Min uppsats tar bland annat upp den antikvariska och kommunpolitiska värderingen av färjestationen samt byggnadens betydelse för stadens invånare. Gabrielle Fredrikssons uppsats anser jag kan vara till hjälp vid värdering då hon undersöker uttalanden och val av språk, formellt och oformellt och dess betydelse.

2. Ångfärjestationen i Helsingborg

Helsingborgs förändring från lantlig präglad hantverks- och handelsstad till en snabbt växande handels- och industristad har sina rötter i två viktiga förutsättningar, hamnen och järnvägen (Schönbeck 2000: 37). Hamnen bestod av endast en brygga fram till 1832 då den första skyddade hamnen byggdes. Den inre hamnen tillkom 1863-1867, den södra hamnen 1879 och den norra hamnen 1891. År 1865 kom järnvägen och från den nya centralstationen utgick den första banan söderut mot Landskrona. Banan anslöts via Billeberga till stambanan. År 1875 tillkom en bana vilken gick österut mot Hässleholm och 1885 tillkom ännu en vilken gick via Ängelholm, Halmstad till Göteborg. Den senare banan fick 1898 sin egen järnvägsstation, Ångfärjestationen (Schönbeck 2000: 37f). (Se karta, bilaga 2)

Ångfärjestationen, eller färjestationen, skulle bli en temporär lösning till ”bangårdseländet” och sedan rivas när man visste hur järnvägen skulle dras genom staden (Ulfsparre 2005: 113). Byggnaden ersatte ett äldre färjeläge från 1892 och skulle endast stå kvar ett par år. Detta gör ångfärjestationen till Sveriges äldsta provisorium (Kumlin 1997: 4f).

Stationshuset, vilken är byggd i nationalromantisk och fornnordisk inspirerad stil, är inte typisk skånsk utan arkitekten, Folke Zetterwall, har hämtat sin inspiration ifrån norra Sverige. Detta gjorde att byggnaden var ett märkligt inslag i Helsingborgs stad mellan hamn och tegelhus (Ulfsparre 2005: 113f). Planritning för rumsindelningen under de första åren finns i bilaga 3.

Första världskriget medförde minskat resande över sundet då kraven på in- och utresandet skärptes. Anmälningssedlar infördes 1916 där resenären fick fylla i fullständiga personuppgifter. Kolbrist i kombination med minfara i Öresund under mellankrigstiden hade också svåra verkningar på färjetrafiken. Andra världskriget skulle senare ha ännu större verkningar på färjetrafiken då den drogs ner och ibland även slutade gå helt. Tågtrafiken stod dock fortfarande stark, inte minst under andra världskriget då den så kallade permittenttrafiken mellan Tyskland och Norge gjorde färjestationen till ett resecentrum för ca två miljoner tyska militärer (Kumlin 1997: 23ff). Efterkrigstiden medförde passfrihet mellan de nordiska länderna vilket i sin tur sedan ledde till ökad trafik över sundet (Ulfsparre 1992: 138).

All färjetrafik Helsingborg-Helsingör gick fram till 1955 via Färjestationen. Men det året etablerades ett annat konkurrerande företag vid namn Linjebuss AB, LB, i Helsingborg. LB byggde upp en ny färjeterminal i södra hamnen. Så småningom blev där en viss statuskillnad mellan LB-läget och Färjestationen med dess färjor. Det ansågs finare att åka från LB-läget där barnfamiljer, pensionärer och andra lugna, välstädade passagerare samlades. På färjestationen ansågs det mest vara bus och vandalisering. Årskostnaderna för vandalisering på färjestationen gick upp mot en miljon. Men så var ju också färjestationen en mötesplats med både färjeförbindelse, järnväg och hamntorget busstrafik (Kumlin 1997: 38).

1991 invigdes den nya centralstationen i Helsingborg, Knutpunkten. Helsingborg hade redan 1985 undertecknat det så kallade bangårdsavtalet, vilket innebar att all tågtrafik skulle utgå från en och samma plats. Färjestationens dagar var därmed räknade. Den 10 juni flyttades tågtrafiken och stationens personal över till nya Knutpunkten. Färjorna fortsatte att gå från färjestationen fram tills den 4 november. Sedan var stängningen ett faktum (Kumlin 1997: 40).

Fortsatt mötesplats

Efter färjestationens tåg- och färjetrafik stängdes ner har byggnaden fortsatt vara ett centrum för aktiviteter. Än idag kan den gamla stationen ses som en mötesplats. Efter att stationen stängdes ner 1991 har den ändå fungerat som en plats för liv och rörelse. Fram tills idag har lokalerna delats mellan olika verksamheter.

1994 flyttade Tropikariet in i byggnaden (Kumlin 1997: 42), efter åtta år flyttade verksamheten ut då lokalen inte räckte till (muntlig uppgift Tropikariet). 1995 tog en dykfirma plats i byggnaden, Nordisk dykning (Kumlin 1997: 43). Det är oklart när firman stängde och flyttade där ifrån. Stiftelsen Varvet hade länge lokaler i byggnaden vilka ordnade kurser och bedrev en ungdomsverksamhet vid namn Pir 16. Där ingick också ett café, Kafé Kamel (Kumlin 1997: 42f). Varvet lades ner vintern 2004, då kommunen tog över och ”Piren” ersattes med ett nytt café, Café Ångfärjan (HD 7 april, 2005). 1996 flyttade nöjesverksamheten The Tivoli in. Till en början hade nattklubben endast den gamla vänthallen och den gamla restaurangen till sitt förfogande (Kumlin 1997: 43) men idag har de tillgång till hela byggnaden (HD 8 februari, 2008).

Färjestationen har byggts till flertal gånger under åren.

1902 – Tullvisitationshuset byggs till.

1910 – Tillbyggnad på tullvisitationshuset, takfoten höjdes och en rad fönster sattes in på övre plan.

1918 – Tillbyggnad för toaletter.

1927 – Ombyggnad av vänthallen.

1930 – Perrongen på baksidan av stationen fick tak.

1952 – Nya fönster kring entrén. Nytt skärmtak mot färjeläget.

1973 – Restaurangen tillbyggs med veranda.

1978 – Lanterninen täcks med papp.

1987 – Gångbro ut till färjorna.

1991 – Stationen upphör att fungera som station för både tåg och färjor.

1996 – Renovering av före detta tågexpeditionen till följd av brand.

1998 – Tilläggsisolering.

(Kristina Skarvik, byggnadsantikvarie på Helsingborgs museum, i ett PM till bevaringskommittén februari 2001)

På 2000-talet har ett par förändringar gjorts i det yttre.

Tropikariets lokaler revs 2003 främst på grund av dålig kvalitet, och Tomas Nordström, ordförande i Helsingborgs kommunstyrelse 2002-2006, framhåller till HD att den delen av byggnaden inte är värderad som värdefull i bevarandeprogrammet (HD 2003-08-22).

Byggnadsnämnden beslutade 2004 att bevilja rivning av den så kallade vinylbaren i den östra delen av byggnaden. Den tidigare expeditionsbyggnaden som låg mot det nuvarande rivna tropikariet blev också beviljad att rivas (Byggnadsnämnden, sammanträdesprotokoll 2004-03-23).

I samband med rivningen 2004 togs också ärendet angående återställning av fasaderna upp. Bygglov beviljades för denna återställning (Byggnadsnämnden, sammanträdesprotokoll 2004-03-23).

3. Kulturhistorisk värdering

”Med kulturhistoriska värden avses materiella och immateriella företeelser som på ett särskilt sätt fungerar som källa till berättelser om människans historia. De kulturhistoriska värdena kan utgöras av såväl enskilda objekt som helhetsmiljöer. Ett bevarande förutsätter att utpekade kulturhistoriska spår och karaktärsdrag är säkerställda, vårdade och hävdade”.
(Riksantikvarieämbetet, rapport 2007: 6, s. 11)

Tanken med kulturhistorisk värdering är att kunna bevara, skydda, dokumentera och vårda en byggnad eller bebyggelsemiljö på ett ändamålsenligt sätt. Värderingar har skiftats med tiden och skiftar fortfarande. De etablerade antikvariernas bakgrund och utbildning kan rymma subjektiva inslag vilket är en oundviklig följd (Unnerbäck 2002: 11).

Lagar och skyddsformer

Statligt Byggnadsminne

Den här sortens byggnadsminne står regeringen för när det gäller beslut. Riksantikvarieämbetet kommer med förslag på byggnader och anläggningar och står sedan också för vård och tillsyn. De statliga byggnadsminnena involverar särskilt byggnader som berättar om Sveriges och den statliga förvaltningens historia. Exempel på byggnader och

anläggningar är; regerings- och domstolsbyggnader, broar, försvarsanläggningar, kungliga slott och fyrar (www.raa.se). Eftersom ångfärjestationen är kommunägd har den inte rätten att bli ett statligt byggnadsminne.

Byggnadsminne

Det är länsstyrelserna som beslutar vilka byggnader och anläggningar som blir byggnadsminnen och står sedan för dess tillsyn. Länsstyrelserna kan ta egna initiativ till byggnadsminnesförklaring men vem som helst kan väcka frågan och komma med förslag. Genom kulturminneslagens 3:e kapitel kan länsstyrelserna förklara byggnader och anläggningar som byggnadsminne. Det kan handla om bostadshus såväl som industribyggnader, parker och broar. Ägare till ett byggnadsminne kan ansöka om bidrag vid eventuell restaurering då antikvariska överkostnader kan uppstå (www.raa.se).

Byggnadsminnets innebörd

Begreppet ”byggnadsminnesförklaring” är ett juridiskt verktyg som brukas för att skydda den bebyggelse som länsstyrelserna valt ut genom kulturminneslagens tredje kapitel. Skyddsbestämmelser förklarar sedan vad som får göras och inte får göras i skyddsområdet för byggnadsminnesförklaringen. Bestämmelserna gäller även vård- och underhållsåtgärder. Ett byggnadsminne är inte bara skyddat enligt lag utan för med sig ett ökat symbolvärde. Länsstyrelsen har som ansvar att ha tillsyn över byggnadsminnena men det är fastighetsägaren ansvarar för bebyggelsens vård och underhåll. Bidrag kan sedan delas ut av riksantikvarieämbetet vid underhåll, renovering eller renovering av bebyggelsen. Ur både praktisk och ekonomisk synpunkt är det viktigt att en byggnadsminnesförklaring förekommer i samstämmighet mellan fastighetsägare, Länsstyrelse och andra berörda parter. Bebyggelsens taxeringsvärde förändras i stort sett inte av byggnadsminnesförklaringen men en särskild värderingsregel kommer att gälla vilket innebär att markvärdet försvinner och räknas in i byggnadsvärdet. Taxeringsvärdet blir dock inte lägre på grund av detta (Länsstyrelsen Jämtlands län).

Färjestationen i Helsingborg är värderad enligt Plan- och bygglagen kap 3:12 § och är alltså inte förklarad som byggnadsminne. Detta beror på, enligt Thomas Romberg vid Länsstyrelsen i Skåne Län, att byggnaden inte uppfyller de krav som ställs på en byggnad för att få den förklarad. Färjestationen har blivit ombyggd för mycket och saknar det värde som gör byggnaden ”synnerligen märklig” (Romberg, T. Muntlig uppgift 2008-02-08). Stationshuset

har inte alltid varit klassad som en ”3:12-byggnad” då lagen tillträdde 1987. Därför skiljer sig värderingen mellan 1985- och 2002 års bevarandeprogram över Helsingborgs stadskärna. År 1985 var det byggnadslagen från 1947 och byggnadsstadgan från 1959 som gällde och värderingen av ångfärjestationen löd:

”Byggnader av så stort lokalt och miljömässigt värde att de bör bevaras på ett kulturhistoriskt godtagbart sätt” (Bevaringskommittén 1985: 85). Bevaringsprogrammet menar också att byggnader med denna värdering avses q-märkas (Bevaringskommittén 1985: 82). Programmet beskriver också hamnområdet där färjestationen tillhör som ”särskilt viktigt för upplevelsen av Helsingborg som en stad med historia”.

”3:12- Byggnad”

Kommunen kan upprätta skyddsbestämmelser för en byggnad eller byggnadsmiljö med kulturhistoriskt värde. Detta kan göras i detaljplan eller i översiktsplan enligt plan- och bygglagen kapitel 3:12 § (Unnerbäck 2002: 37);

”Byggnader som är särskilt värdefulla från historisk, , kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt eller som ingår i ett bebyggelseområde av denna karaktär, får inte förvanskas” (Plan- och bygglagen kap 3:12 §).

Skydd gäller för både interiör och exteriör och ägaren kan ansöka om bidrag vid underhåll (Unnerbäck 2002: 37). Enligt bevarandeprogrammet från 2002 har ångfärjestationen blivit värderad som just en ”3:12-byggnad” (Bevaringskommittén 2002: 181). Programmet visar också att hamnområdet är av ”riksintresse för kulturmiljövården och har en stor betydelse för Helsingborgs identitet” (Bevaringskommittén 2002: 24f).

K- och q-märkning

I kommunala planeringar kan byggnaders och bebyggelsemiljöers kulturvärde skyddas mot förvanskning genom begreppen k- och q-märkning (www.helsingborg.se).

K-märkning

Med k-märkning menas de varsamhetsbestämmelser vars regler förklarar att en förändring i en byggnad eller miljö ska ske varsamt så att de utpekade karaktärsdragen bevaras (www.engelholm.se).

q-märkning

Med q-märkning menas de skyddsbestämmelser vars regler säger att vissa utpekade delar eller egenskaper hos en byggnad eller miljö inte får ändras eller tas bort. De ska också underhållas på ett visst sätt (www.engelholm.se).

Unnerbäcks värderingssystem

Jag har valt att presentera Axel Unnerbäcks metod för kulturhistorisk värdering då hans system är bra klarlagt och lättförstått.

När man ska värdera en byggnad eller en bebyggelsemiljö finns ett värderingssystem vilket för objektet genom tre steg (Unnerbäck 2002: 21). I steg ett identifierar man grundmotiven för det som talar för ett bevarande. Grundmotiven kan vara ett eller flera och kan variera i styrka men ofta finns det en kriterie som är dominant (Unnerbäck 2002: 21). I steg två sorteras grundmotiven in i två grupper, dokumentvärde och upplevelsevärde. I gruppen dokumentvärde tittar man främst på kriterier baserade på historisk kunskap. Det bör nämnas att dessa egenskapers värde är helt beroende om bedömarens kunskap och inriktning och kan därför förändras med tiden. Gruppen upplevelsevärde behandlar byggnadens estetiska, upplevelsemässiga och socialt engagerande egenskaper. Denna grupp innefattar byggnadens arkitektoniska värde, det konstnärliga värdet och patina (Unnerbäck 2002: 21). Patina är spår av åldrande, som ger byggnaden ett åldrat utseende. Det kan till exempel vara oxidation eller nötning (Unnerbäck 2002: 80). Denna grupp innefattar också miljövärde och kontinuitetsvärde. Upplevelser är subjektiva, och beror helt och hållet på vem som bedömer och därför bör denna bedömning ske i större grupp (Unnerbäck 2002: 21).

Nästa steg i värderingssystemet är bearbetning. Med andra ord bearbetas den grundläggande värderingen. I den här delen av systemet tittar man på motiv som är förstärkande och övergripande (Unnerbäck 2002: 24). Byggnaden behandlas här gentemot nya kriterier som kvalitet, autenticitet, pedagogiskt värde, sällsynthet och representativitet. Det kulturhistoriska värdet bedöms sedan ur ett nationellt, regionalt och lokalt perspektiv (Unnerbäck 2002: 24). En byggnad som fortfarande är i autentiskt skick är mer värd att bevara än en byggnad som byggts om. Men om en byggnad tydliggör ett historiskt förlopp, finns argument för ett bevarande (Unnerbäck 2002: 22). En byggnad som är unik och/eller mycket sällsynt har ett högt bevarandevärde. Kriteriet *sällsynthet* betyder att alla byggnader byggda tidigare än år

1900, i ursprungligt skick, har ett högt bevarandevärde. Men det gäller, i andra sammanhang, att belysa de viktiga byggnaderna istället för de unika eller udda (Unnerbäck 2002: 22). Citat: *”Den unika byggnadens speciella kvaliteter får inte förvanskas; det typiska i den representativa byggnaden eller byggnadsmiljön får inte utplånas”* (Unnerbäck 2002: 22).

I det tredje och sista steget i värderingssystemet sammanställs grundmotiven med de förstärkande och övergripande motiven för att få fram en sammanvägd motivering (Unnerbäck 2002: 25). Man börjar då med att hitta huvudmotiv bland grundkriterierna, vilket kan vara ett eller flera. Ytterligare grundmotiv läggs till vilka kan vara av varierande styrka. Till sist är det möjligt att lägga till ett förstärkande och övergripande motiv (Unnerbäck 2002: 22ff). Det är viktigt att det framgår vilket motiv som väger tyngst då det blir det motiv som vägleder den fortsatta hanteringen av byggnaden (Unnerbäck 2002: 22). Detaljeringsgraden för en byggnad eller byggnadsmiljös värde kan variera beroende på dess syfte. En byggnad, som redan är skyddad och ska genomgå en restaurering eller ombyggnad, har då genomgått en mer ingående värdering i motsatts till en kommunal översiktsplan där värderingen gjorts mer översiktlig, metodiken för värderingen är dock densamma (Unnerbäck 2002: 22). En byggnad som anses vara värdelös idag kan i framtiden anses ha ett kulturhistoriskt värde. Det visar på att värdering även varierar i tid. Bedömningen av värdet beror också på olika egenskaper så som erfarenhet, intresseinriktning och omdöme. Det är viktigt att en värdering diskuteras i en större grupp med bred erfarenhet och kompetens (Unnerbäck 2002: 22). Efter den sammanställda värderingen väljer man vilken ambitionsnivå byggnaden ska tillhöra. Det finns fyra ambitionsnivåer för en byggnads bevarande. Med andra ord bestämmer nivån hur stark bevarandekravet ska vara (Unnerbäck 2002: 27). Man kan också säga att varje ambitionsnivå i teorin svarar för en skyddsform (Unnerbäck 2002: 36). En byggnad med högt kulturhistoriskt värde behöver ett skydd som är i samma nivå som värdet. De här fyra nivåerna ska däremot inte ses som en låsning utan är till hjälp för precisering vid bevarandearbetets mål och åtgärdsprogram (Unnerbäck 2002: 27).

Nivå 1

Detta är den högsta ambitionsnivån och har därmed högsta prioritet. Nivån kan gälla en hel byggnad eller till exempel ett enskilt rum, en arkitektoniskt värdefull fasad eller en byggnadstekniskt märklig konstruktion. Byggnaden eller de ovannämnda alternativen har ett högt autentiskt värde och innebär ett musealt bevarande. Nivån innebär också konservering och skydd som byggnadsminne enligt lag. Byggnaden ska vara väldokumenterad så att det ger

ett komplett underlag vid restaurering eller rekonstruktion vid skada. Forskningen behöver även ett fullständigt underlag då en byggnad helt och hållet förstörts (Unnerbäck 2002: 27ff).

Nivå 2

Bevarandekraven i denna nivå är inte en utgångspunkt som i nivå ett men är såväl styrande vid åtgärdsval. Byggnaden ska skyddas antingen som byggnadsminne eller enligt plan- och bygglagen. Dokumentationen ska vara tillräckligt utförlig att en tydlig bild ges av byggnadens karaktär, utseende, konstruktion och dess kulturhistoriskt värdefulla egenskaper. Det ska också finnas ett underlag för ställningstagande för byggnadens vård och förvaltning. Vid reparationer eller dylikt ska man sikta mot ett återställande av byggnaden genom att anpassa byggnadsteknik och materialval (Unnerbäck 2002: 27ff).

Nivå 3

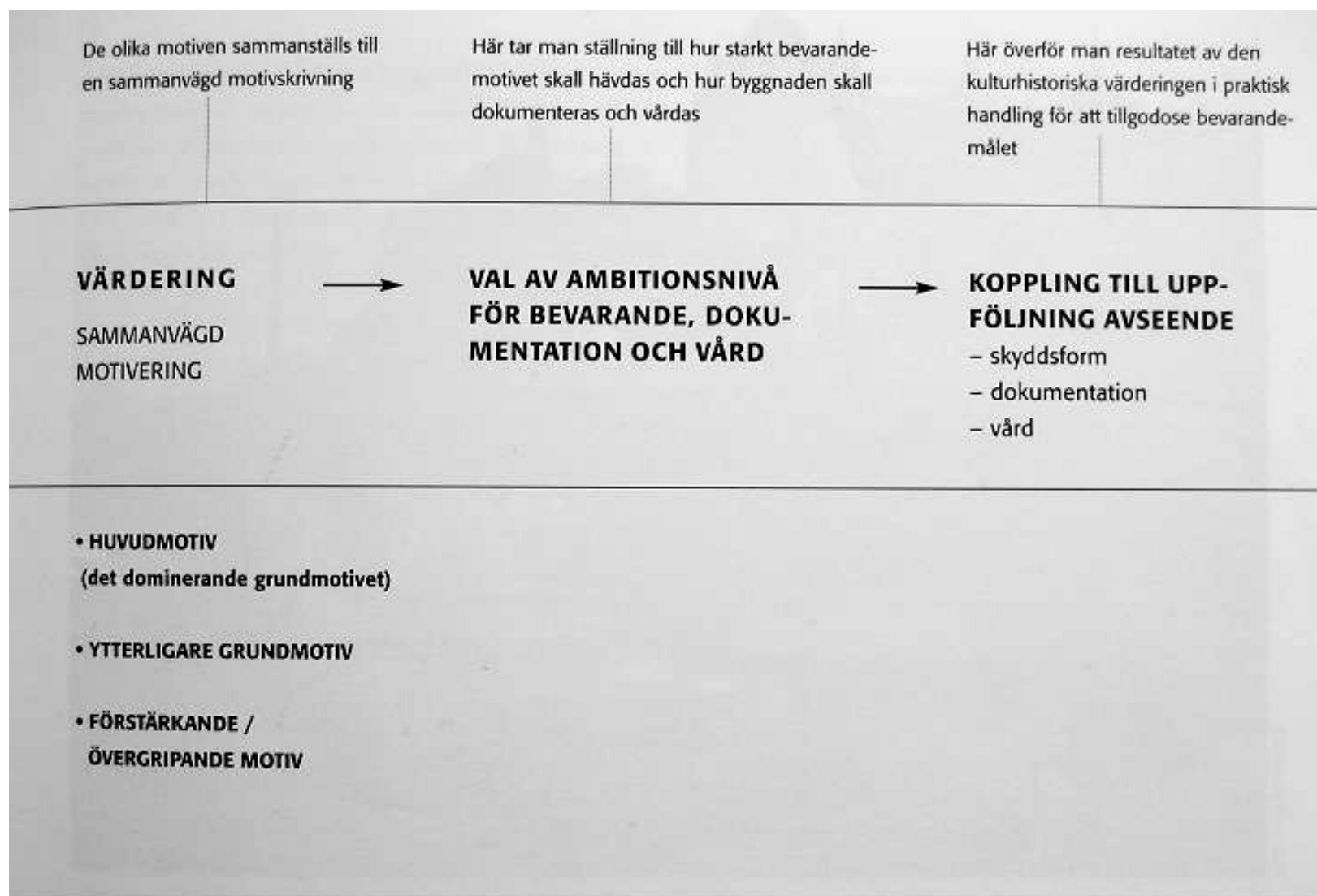
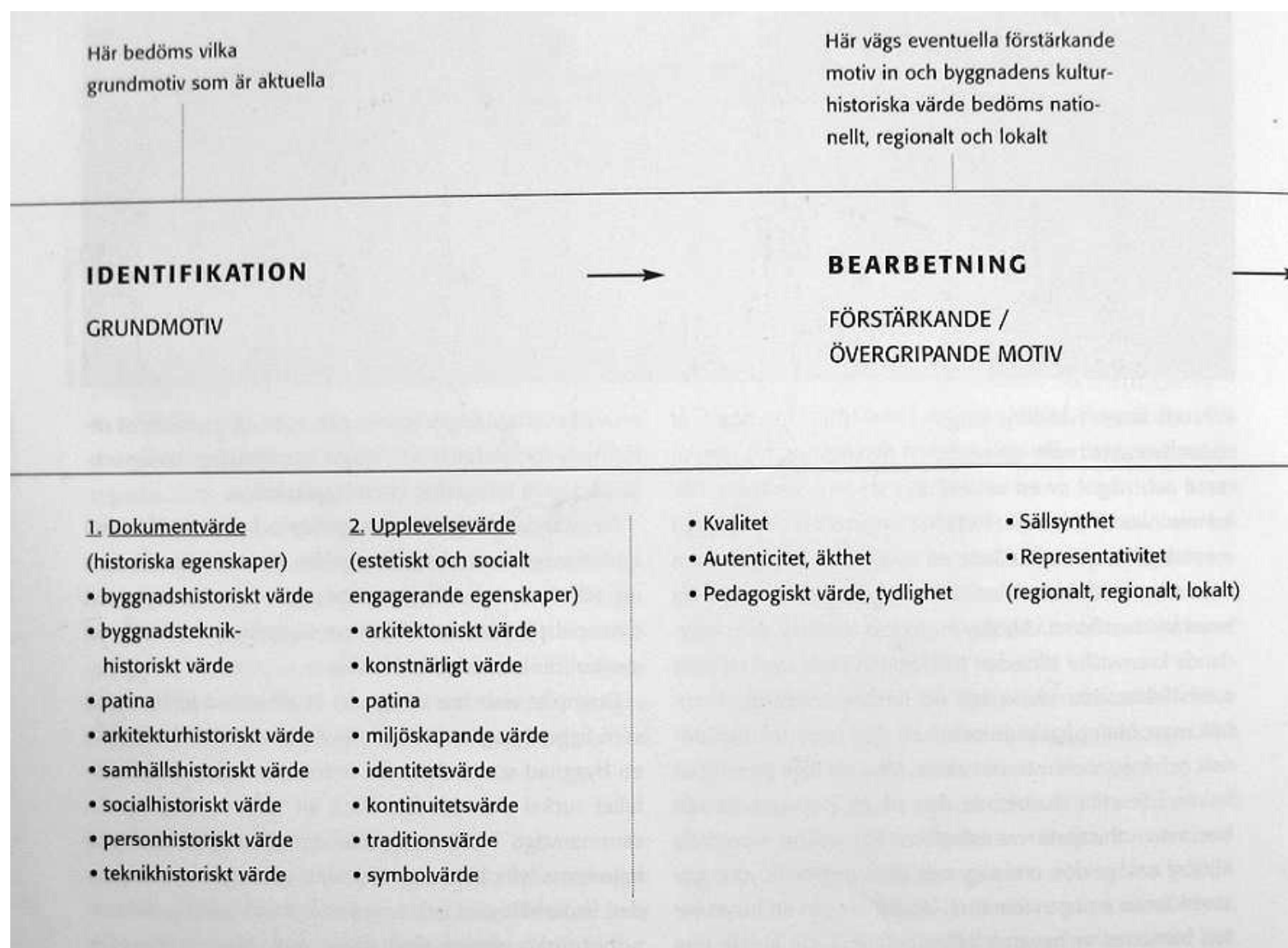
I den här nivån är inte bevarandekravet styrande men det kulturhistoriska värdet ska ses som en positiv tillgång. Byggnaden är här skyddad genom plan- och bygglagen eller motsvarande. Den här nivån innehåller ofta inte bara enskilda byggnader utan också byggnader som utgör en del i en miljö. Byggnaden får då genomgå moderna förändringar och utbyggnader så länge dess värde som del i helheten inte äventyras. Det moderna byggmaterialet måste dock vara lämpligt för byggnaden för att inte skador ska uppstå. Dokumentationen bör visa att byggnaden är en del i ett sammanhang, en helhet (Unnerbäck 2002: 27ff).

Nivå 4

Den här ambitionsnivån kräver inga specifika bevarandeåtgärder utöver det som beslutats. Den ställer inte heller specifika krav på att dokumentationen ska vara precis. Information finns i form av miljöregler och beskrivningar i översiktsplaner av länsstyrelser, läns museer och kommuner (Unnerbäck 2002: 27ff). Kravet på varsamhet styrs enligt plan- och bygglagen kap. 3: 10 §; *”Ändringar av en byggnad skall utföras varsamt så att byggnadens karaktärsdrag beaktas och dess, byggnadstekniska, historiska, kulturhistoriska, miljömässiga och konstnärliga värden tas tillvara”* (Plan- och bygglagen kap. 3: 10 §).

Ambitionsnivån bestämmer hur byggnaden eller byggnadsmiljön ska bevaras, dokumenteras och vårdas (Unnerbäck 2002: 25). Värderingen ska sedan redovisas.

Unnerbäcks värderingssystem.



(Unnerbäck 2002: 24f)

4. Analys

Min analys kommer att vara indelad i tre delar. I den första delen redogör jag för vilket kulturhistoriskt värde gamla ångfärjestationen i Helsingborg har enligt antikvarierna. Del två innefattar en redogörelse för kommunpolitikernas värdering och motiveringar och en tredje del behandlar helsingborgarnas värdering med hjälp av enkätresultat, kommentarer i Helsingborgs Dagblad, HD samt www.savethetivoli.se vars syfte har varit att göra en namnsamling för färjestationens bevarande.

4.1 Färjestationens kulturhistoriska värde enligt antikvarierna.

På uppdrag av kommunfullmäktige i Helsingborg började bevarandekommittén 1999 att arbeta med ett bevarandeprogram för Helsingborgs stadskärna och har som syfte att fungera som ett redskap i kommunens planering. Vid bygglovhantering och i planeringsprocesser ska bevarandeprogrammet framhäva och redovisa stadskärnans arkitektoniska och kulturhistoriska värden. Bevarandeprogrammet ska också sprida kunskap om bebyggelsen och dess värden bland både fastighetsägare och boende och på så sätt öka intresset för vård och omhändertagande som i sin tur leder till ett ökat kulturhistoriskt värde (Bevarandekommittén 2002: 4). Bevarandekommittén består av fem ledamöter där ordförande utsetts av kommunstyrelsen, två ledamöter utses av byggnadsnämnden samt två av kulturnämnden (Bevarandekommittén 2002: 3). Bevarandekommittén har sedan tagit hjälp av byggnadsantikvarier, stadsantikvarie, biträdande stadsarkitekt, planchef och exploateringschef för att sammanställa programmet (Bevarandekommittén 2002: 3).

Norra hamnen, som innefattar färjestationen, benämns som en särskilt värdefull stadsmiljö där värdena är kopplade till de få kvarvarande resterna som finns kvar och som i sin tur visar hamnens betydelse för staden. Hamnen har en kulturhistorisk struktur vilken har ett samband med dess fristående och till viss del osammanhängande bebyggelse från olika tider. Man bör därför fortsätta värna om dess offentliga karaktär så väl som den kvarvarande heterogeniteten i hamnområdet (Bevarandekommittén 2002: 24). Citat:

”Hamnen i Helsingborg är av riksintresse för kulturmiljövården och har en stor betydelse för Helsingborgs identitet” (Bevarandekommittén 2002: 25).

Den kommunägda färjestationen har i bevarandeprogrammet blivit värderad som ”särskilt värdefull bebyggelse” enligt plan- och bygglagen kap. 3:12 § (Bevarandekommittén 2002: 181). Detta betyder att byggnaden genom en q-märkning kan skyddas från exempelvis rivningshot (Bevarandekommittén 2002: 5). Bortser man från den tillbyggnad som tillkom i öst på 1970-talet (finns inte kvar idag) och den nyare förändrade färgsättningen med vita enklare snickerier är byggnaden i gott skick. Den påminner oss om hamnens och trafikens betydelse för staden. Axel Unnerbäck nämner, som jag tagit upp i tidigare kapitel, ”3:12-byggnader” att det är upp till kommunen att bestämma vilket slags skydd som ska gälla vid denna paragraf i plan- och bygglagen kap. 3:12 § (Unnerbäck 2002: 37). Han menar också att ”3:12-byggnaderna” tillhör ambitionsnivå två och att det kulturhistoriska värdet är styrande (Unnerbäck 2002: 36).

Redan på 90-talet var det tal om en eventuell rivning av färjestationen då ett nytt museum planerades. En tidningsartikel i HD från 1990 vittnar om en oro för rivning då förslag lagt fram angående ett nytt museum på platsen för färjestationen. Den dåvarande museichefen Svante Eriksson menade att ”den nuvarande färjestationen är genom sitt utseende och sin rumsliga utformning olämpligt att ingå i ett nytt museum...” och att ”ur klimatsynpunkt kan en så gammal byggnad av denna karaktär och konstruktion vara svår att hantera för att skapa en god och konstruktiv miljö åt publik och museiföremål. Av dessa skäl bör färjestationen rivas” (HD 1990-03-13).

Samma år, 1990, gjordes en skiss, av Göran Segergren, på hur ett museum, som Svante Eriksson lagt fram som förslag, skulle kunna se ut, något som kulturnämndens ordförande Erik Persson (s) var mycket nöjd med. Det var dock splittrade tankar om skissen då kulturnämnden i stort tyckte det liknade ett varuhus vilket gjorde dem besvikna (HD 1990-02-24).

I oktober 1990 kommenterade länsantikvarien Carin Bunte situationen om ett museum på färjestationens tomt. ”Färjestationen är i stort sett vår enda trästation, väldigt tidstypisk och givetvis av stort kulturhistoriskt värde”, säger Bunte. Men hon menar också att en museibygnad prioriteras i det här sammanhanget och att stationen får ge vika om den inte passar in (HD 1990-10-02).

I en artikel ur Helsingborgs Dagblad från 2005 diskuteras färjestationens eventuella rivning och att Länsstyrelsen är den myndighet som eventuellt kan sätta stopp för planerna. De centrala delarna av Helsingborg är klassade som riksintresse vilket står under Länsstyrelsens bevakning och en av motiveringarna lyder *”Den sedan 1800-talet successivt utbyggda hamnen och järnvägen med tillhörande byggnader som visar på funktionen som viktig hamn- och järnvägsstad”*. Länsstyrelsen menar att, om kommunen vill riva färjestationen, kan denna upphäva denna plan om de anser att riksintresset skulle ta allvarlig skada. Thomas Romberg vid Länsstyrelsen i Skåne förklarar att färjestationen inte håller som byggnadsminne då för många förändringar har skett och att det därför i slutänden är Helsingborgs kommun som måste bestämma sig för vad som ska hända med byggnaden. En förflyttning ser han heller inte som ett alternativ. Det senare argumentet delar även stadsantikvarien Karin Gustavsson. Hon menar också att färjestationen symboliserar *”porten mot kontinenten”* och att byggnaden är ett Helsingborg i koncentrat som alla kan relatera till genom dess tidigare verksamhet såväl som dess nuvarande funktion. Gustavsson säger också till HD att verksamheten är en enorm tillgång för staden med ett brett utbud bland de kulturinstitutioner som delar Norra hamnen (HD 2005-08-22).

4.2 Färjestationens kulturhistoriska värde enligt kommunpolitikerna

Frågan om ett kongresscenter har diskuterats vid hamntorget sedan hösten 2003 (HD 2004-12-08) och ett rivningshot alternativt förflyttning faller på färjestationen.

Moderaternas Joakim Andersson säger till tidningen HD, 2007;

” Rivning är inget alternativ för oss i femklövern. Det emotionella och historiska värdet för Helsingborg är stort. Vi vill bevara byggnaden, men inte nödvändigtvis på den platsen. Om medborgarna vill göra något annat av platsen får vi ta upp en diskussion om vart vi ska flytta byggnaden. Men om medborgarna vill ha Ångfärjestationen kvar sätter vi inte oss emot det. Jag kan dock hålla med om att den inte är så vacker nu med kulörta lampor och stora skyltar. Men byggnaden fyller sin plats och bör bevaras i ursprungligt skick” (HD 2007-10-07).

Andersson menar också att det är en miss att man inte insett byggnadens kulturhistoriska värde för helsingborgarna (HD 2007-10-07) Socialdemokraternas Bengt Larsen menar också i samma artikel att man inte tänkt röra färjestationen utan väntar på majoritetens förslag och fattar ett beslut utifrån det.

Sammanträdesprotokoll från byggnadsnämnden, kommunfullmäktige, kommunstyrelsen och kulturnämnden, från 2005 och 2006, vittnar om ett särskilt intresse från vänsterpartiet och miljöpartiet vilka menar att byggnaden borde utgöra ett byggnadsminne enligt kulturminneslagen. En omröstning vid kommunfullmäktiges sammanträde 2006-04-26 visar att 56 ledamöter av 64 röstat ja för en ansökan om byggnadsminnesförklaring av färjestationen. Som jag nämnde tidigare så uppfyller dock inte byggnaden de kriterier som är avgörande för en byggnadsminnesförklaring, enligt Länsstyrelsen i Malmö, och därför har ansökningar avslagits.

För att sammanfatta kapitlet framgår det, av resultatet av min undersökning, att majoriteten av kommunens politiker och partier är överens om att färjestationen har ett högt kulturhistoriskt värde och vill helst undvika rivning. Femklövern är dock inte helt främmande för alternativet om förflyttning av byggnaden (HD 2008-01-15). Under kommunstyrelsens sammanträde 2008-02-13 lades ärendet fram åter igen. Ordförande i kommunstyrelsen, Peter Danielsson (m), lade fram förslaget på att bilda en arbetsgrupp med uppdrag att före sommaren 2008 arbeta fram ett beslutsunderlag till kommunfullmäktige för ett inriktningsbeslut angående användningen av färjestationen och dess tomt. Detta beslut beviljades (sammanträdesprotokoll, kommunstyrelsen 2008-02-13).

Gabrielle Fredriksson har påpekat i sin C-uppsats precis det som går att urskilja i mina egna undersökningar, att de olika intressenterna fokuserar på olika saker. Fredriksson menar att politikerna fokuserar på tomten (Fredriksson 2006: 23). Mina undersökningar visar på att politikerna väljer att i första hand nämna att byggnaden är den viktiga delen i debatten. Men eftersom de sedan talar om att en förflyttning av byggnaden inte är omöjlig, menar jag att man då automatiskt väljer bort byggnaden och fokuserar på tomten. Fredriksson menar också att anledningen till politikernas oenighet kan bero på att deras ideologiska värderingar är olika (Fredriksson 2006: 24).

4.3 Färjestationens värde enligt helsingborgarna

Enkäten

Syftet med en enkät har varit att undersöka färjestationens betydelse för helsingborgarna. Jag valde att skicka enkäten till två arbetsplatser, Nordea på Kullagatan i Helsingborg samt

avdelning 33 på Helsingborgs Lasarett. Arbetsplatserna har anställda med varierande ålder, vilket jag tycker är viktigt då byggnadens betydelse, på grund av detta, kan vara olika. Med det menar jag att det är sannolikt att den yngre generationen ser byggnadens verksamhet idag som den största faktorn till dess bevarande, medan den äldre generationen sannolikt minns stationen som en del av det äldre Helsingborg innan staden förändrades på 60-talet. De olika åldrarnas uppfattning kan därför spela roll i byggnadens värdering.

Huvudfrågan jag ställde var:

- Var står Du i debatten Riva/bevara färjestationen?

Sedan bad jag dem förklara anledningen till deras svar och om det berodde på byggnaden i sig eller på verksamheten eller kanske båda. Enkäten kan ses i bilaga ett.

Jag skickade ut 50 enkäter och fick tillbaka 50 svar med en klar majoritet för bevarande.

Könsfördelningen har varit jämn med 26 kvinnor och 24 män. Åldrarna sträcker sig från 23 år och upp till 61 år.

I tabellen nedan ses personer vilka varit FÖR ett bevarande av färjestationen.

	20-30 år	31-40 år	41-50 år	51-65 år	Summa
Kvinnor	5	4	6	10	25
Män	9	6	4	1	20
	14	10	10	11	45

I tabellen nedan ses personer vilka varit FÖR rivning av byggnaden.

	20-30 år	31-40 år	41-50 år	51-60 år	Summa
Kvinnor			1		1
Män		2	1	1	4
		2	2	1	5

Precis som jag misstänkte har åldern en stor inverkan på motiveringen om färjestationens framtid. Personerna i de två första åldersgrupperna tyckte främst att byggnaden ska bevaras på grund av den verksamhet som bedrivs där idag, det vill säga nattklubben och ”kulturcentrat” The Tivoli. De två sista åldersgrupperna menar snarare att byggnaden är en viktig del av Helsingborgs historia men att verksamheten är bra och varierande för alla åldrar och där finns ett brett kulturellt utbud, t.ex. i form av konserter och ”stå-upp kvällar”.

Av de 50 personer som svarat på enkäten anser endast fem personer att byggnaden borde rivas. Personerna menar att byggnaden i sig inte har något värde och att man bör utnyttja tomten på bättre sätt. De tycker även att verksamheten som bedrivs där kan flytta till annan plats. Majoriteten är för ett bevarande av färjestationen, både byggnaden i sig och dagens verksamhet.

Jag har inte haft möjlighet att göra en större enkätundersökning och är medveten om att den inte uppfyller krav på representativitet, men jag har valt att ha med den i alla fall, för att den visar en antydning till vad helsingborgarna i allmänhet tycker.

Tidningsartiklar och www.savethetivoli.se

Denna sista del i min analys har jag gjort med hjälp av tidningsartiklar och kommentarer i Helsingborgs Dagblad. En annan viktig källa har varit en hemsida vilken gjordes år 2006. Syftet med hemsidan har varit att upphovsmannen, 21-årige Glumslövsbon Markus Lövdell, vill bevara The Tivoli på dess befintliga plats i Norra hamnen. Här handlar det om att främst bevara verksamheten, men också att denna verksamhet är helt beroende av byggnaden. Under 2006 var det 1745 personer som skrev på namnlistan upphovsmannen till hemsidan lagt upp. På hemsidan visas kommentarer som gjorts av dem som skrivit sitt namn på listan. Hemsidan visar endast de senaste 100 kommentarerna som gjorts och det är tydligt att 99 av dessa är för att ha kvar byggnaden på grund av verksamheten som bedrivs idag (The Tivoli). Men samtidigt menar även kommentatorerna att det inte vore The Tivoli om inte själva byggnaden fanns kvar. Det är dock sannolikt att de personer som skrivit på listan är i åldrarna 20-30 och att det då är möjligt att personerna inte kan relatera till byggnadens historia.

Två stycken artiklar i HD från 2007 uttrycker både för- och motargument till bevarandet av färjestationen. De personer som valt att ställa sig mot ett bevarande menar bland annat att byggnaden är en skamfläck för staden, att det är ett riktigt kråkslott som blivit både nerpinkat och nerspytt vecka efter vecka, att den norrländska arkitekturen inte är tilltalande här nere i Skåne och att färjestationen väcker minnen från permittentrafiken under andra världskriget där svenska officerare godhjärtat pratade med de tyska. Andra kan tänka sig att flytta på byggnaden och bygga något nytt och visionärt på tomten (HD 2007-10-09). De som däremot vill bevara byggnaden menar att färjestationen är en stor och stark del av vår historia i Helsingborg och att byggnaden har en udda stil med bra verksamhet.

Under hösten 2007 fick även helsingborgarna säga sitt. Etthundra personer fick under tre tillfällen träffas och till slut lägga fram sina förslag. I en artikel från 2008 skriver HD att läsarna efter att ha fått "tycka till", i oktober föregående år, menade att färjestationen ska stå kvar. Efter att kommunen lät helsingborgarna få säga sitt under hösten 2007, framgick det också där tydligt att byggnaden ska bevaras där den står. Joakim Andersson (m) säger att Helsingborgs medborgares stöd är stort och menar att det är viktigt att se färjestationen i sitt rätta sammanhang (HD 2008-01-05). I ett tidigare citat ur HD från 2007 menar däremot Andersson att femklövern inte varit främmande för att flytta byggnaden till annan plats, vilket visar att helsingborgarnas argument påverkat kommunpolitikerna.

Den 11 juni 2008 har femklövern kommit fram till ett beslut, av vilket det fortfarande inte helt framgår vad som kommer att hända med färjestationen och dess tomt. Femklövern har nu lagt fram önskemål för vad de vill ska hända nere i Norra Hamnen:

#Färjestationen blir kvar inom området men kanske inte på sin nuvarande plats och Hamntorget ska bli bilfritt.

#Den nuvarande p-platsen bakom stationen ska helst rymma en kongressanläggning med kontor och kanske bostäder, restaurang, affärer...

#Det som byggs där ska markera porten till Helsingborg. Femklövern vill ha något som sticker ut och får gärna vara högt.

#Och sist, men inte minst - staden ska inte lägga en krona på projektet. Den som ska exploatera området för ta byggnotan (HD 2008-06-11).

För att sammanfatta helsingborgarnas och kommunpolitikernas samt antikvariernas motiveringar vill jag börja med att lägga fram deras intressen. Enligt enkäten, tidningsartiklarna och www.savethetivoli.se är en klar majoritet av helsingborgarna överens om att bevara färjestationen, om än av olika anledningar. Den yngre generationen kan relatera till byggnaden som den ser ut idag och vill därför främst bevara dess verksamhet The Tivoli. Den äldre generationen relaterar till byggnaden som den såg ut när de var yngre då den fortfarande fungerade som stationshus och har därför sina minnen från den tiden. Men trots det så håller ändå majoriteten med om att verksamheten som bedrivs där idag fungerar bra.

Kommunpolitikerna framstår också genom artiklarna och även mötesprotokollen vara för ett bevarande även om de inte helt är främmande för en förflyttning av byggnaden. Från en annan synvinkel anser jag dock att man bör understryka att, om kommunpolitikerna vill bevara den kommunägda färjestationen så behövs ingen byggnadsminnesförklaring, då det är upp till kommunen vad som ska hända med byggnaden och den mark den befinner sig på.

5. Resultat

Min huvudfråga har varit – Hur tolkar de olika intressenterna värderingen av Ångfärjestationen i Helsingborg? Med underfrågorna – Vad betyder ångfärjestationen för helsingborgarna samt Vad har färjestationen för kulturhistorisk värde. Efter att ha gått igenom motioner och sammanträdesprotokoll från kommunstyrelsen, kommunfullmäktige, kulturnämnden och byggnadsnämnden samt resultat av min enkät, tidningsartiklar samt www.savethetivoli.se har jag nu kommit fram till ett resultat.

Kommunens intentioner att få färjestationen förklarad som byggnadsminne har varit flera och tyder då på att byggnaden har ett högt emotionellt värde och har stor betydelse för Helsingborg. Den styrande femklövern har också uttryckt sig i Helsingborgs Dagblad om att de inte haft tanken på att riva byggnaden men är dock inte helt främmande för tanken om förflyttning till annan plats.

Resultatet från min enkät och med hjälp av kommentarer som gjorts av enskilda personer i HD samt webbsidan visar också på att en klar majoritet vill ha kvar färjestationen och att den ska stå kvar på sin plats. Det är sannolikt att ungdomar och personer som har en anknytning till stadens uteliv helst av allt vill behålla verksamheten The Tivoli, som bedrivs i dess lokaler, men det tyder ändå på att just denna verksamhet är beroende av byggnaden då majoriteten inte kan se The Tivoli på annan plats än just inuti den gamla färjestationen. Både kommunen och helsingborgarna menar att byggnaden har ett högt värde men också verksamheterna som bedrivits där och bedrivs där än idag.

En annan viktig aspekt anser jag vara det faktum att färjestationen under sina 110 år fungerat på samma sätt under alla sina år, det vill säga i egenskap av **mötesplats**, även om den inte är lika öppen som den var förr när människor samlades där för att resa. Idag är de flesta av

aktiviteterna inte gratis men det hindrar inte helsingborgarna för att besöka byggnaden vid dess nöjessammanhang. Det är en sannolik anledning till varför det väckts så många känslor kring bevarandefrågan. Enligt enkätresultatet, kommentarer i HD och www.savethetivoli.se kan jag tyda att den äldre generationen minns färjestationen som en mötesplats i form av just tåg- och färjestation och den yngre generationen som centrum för musik och fest. Färjestationen får därför ett högt emotionellt värde såväl som kulturhistoriskt vilket gör byggnaden ännu mer speciell.

Enligt länsstyrelsen uppnår inte färjestationen de kriterier som krävs för byggnadsminnesförklaring och har genomgått så pass stora förändringar att det inte kan förklaras som byggnadsminne. Kulturhistoriskt värde är inte ett absolut begrepp utan är ständigt i förändring i och med omvärldens förändringar och politiska krav. Istället för att se till de kriterier byggnaden inte uppfyller bör man istället se till de kriterier som den istället uppfyller. Utgår man från Axel Unnerbäcks metoder att värdera en byggnad framgår det att byggnaden har ett högt kulturhistoriskt värde. Unnerbäcks värderingssystem grundmotiv för en byggnads värdering innehåller också en del kriterier. Bland dom kriterierna ingår traditionsvärde, symbolvärde, identitetsvärde, miljöskapande värde och socialhistoriskt värde. Jag menar att enligt de resultat jag fått fram med hjälp av kommunens och helsingborgarnas kommentarer visar att färjestationen har alla dessa kvalitéer, i varierande styrka. Traditionsvärdet ligger i färjestationens (byggnadens) egenskap av mötesplats. Stationen har också ett visst symbolvärde då den under många år var det första man stötte på i Helsingborg som resenär. Det menar även Karin Gustavsson då hon nämner Stationen som en symbol för ”porten till kontinenten”. Det miljöskapande värdet är också befintligt då byggnaden ingår i en värdefull hamnmiljö. Färjestationen har också ett visst socialhistoriskt värde i form av samlingslokal, återigen som mötesplats. Det värde som väger tyngst anser jag vara identitetsvärdet. Unnerbäck skriver så här, citat; *”Olust inför rivningar och andra genomgripande miljöförändringar bottnar i känslan av att bli berövad ett värde som man har personliga relationer till”* (Unnerbäck 2002: 89). Om man ser till projektet Delaktighetsmålet bör man snarare undersöka färjestationens immateriella egenskaper. Dessa egenskaper kan ses i form av ett högt emotionellt värde och precis som Joakim Thomasson menar i sin skrift (*Drottninghög och Dalhem – platser att vara stolt över*), hör människor och platser ihop och skapar tillsammans en identitet.

Eftersom färjestationen är kommunägd är det i sin tur upp till Helsingborgs kommun att komma fram till ett beslut angående byggnadens bevarande men att flytta färjestationen ur sin kontext anser antikvarierna inte ska komma på tal.

6. Sammanfattning

När färjestationen i Helsingborg invigdes 1898, var det i form av ett provisorium. Byggnaden var till en början planerad att rivas efter ett par år för att ersättas med en lämpligare lösning, åren gick och kvar stod färjestationen. Trots att byggnaden är ett provisorium var den påkostad med vackra trädekorationer och vänthallens kristallkrona. Färjestationen är en träbyggnad i fornnordisk stil och blev (och är fortfarande) ett märkligt inslag bland stadens tegelhus. I och med första världskriget minskade resorna över sundet. Bristen på kol och den minfara som rådde i Öresund, gjorde det svårt för färjetrafiken att återhämta sig under mellankrigstiden. Andra världskriget var sedan ett nytt nederlag för färjetrafiken då den emellanåt låg nere helt och hållet. Trots det att Sverige inte var inblandat i kriget fick färjestationen och Helsingborg känna på dess verkningar. Närmre två miljoner tyskar transporterades till Norge, i och med permittentrafiken, genom Helsingborgs färjestation. Efter andra världskriget kom det att gå bra för stationen igen då den ansvarade för all transport över sundet, till Helsingör. Men 1955 bildades ett nytt färjebolag i södra hamnen som kom att bli en tuff konkurrent. Färjestationen med dess tåg- och färjetrafik var i bruk fram till 1991 då den nya stationen, Knutpunkten, stod färdig. Efter stängning öppnades portarna på nytt för ungdomsverksamheten Pir 16, Tropikariet, dykfirman ”Nordisk dykning” och färjestationen har förblivit ett centrum för liv och rörelse, en mötesplats. Sedan 1996 har nattklubben The Tivoli sina lokaler i byggnaden och 2008 tog verksamheten över hela stationshuset.

Kulturhistorisk värdering är inte ett absolut begrepp utan är mer som en riktlinje för att veta hur en byggnad eller byggnadsmiljö ska vårdas och tas tillvara. Axel Unnerbäck har i sin metod gjort ett värderingssystem (se kap tre) vilket visar kriterier byggnaden ska uppfylla för att nå en viss ambitionsnivå och därmed ett kulturhistoriskt värde. Värderingen kan sedan leda till olika skydd enligt lag så som, statligt byggnadsminne, byggnadsminne och skydd enligt plan- och bygglagen. Vad gäller färjestationen i Helsingborg menar Länsstyrelsen att byggnaden inte uppfyller kraven för att bli förklarad som byggnadsminne. I Helsingborgs stadskärnas bevarandeprogram framställs färjestationen vara en byggnad av särskild värdefull

bebyggelse enligt plan- och bygglagen 3:12 § ”Byggnader som är särskilt värdefulla från historisk, , kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt eller som ingår i ett bebyggelseområde av denna karaktär, får inte förvanskas” (Plan- och bygglagen kap 3:12 §). Färjestationen är också en del av en särskild värdefull miljö, Norra Hamnen. Enligt Unnerbäck ska dessa ”3:12-byggnader” vara av ambitionsnivå två och alltså är det kulturhistoriska värdet styrande.

Det är ingen tvekan om att Färjestationen genom åren har varit, och så fortfarande, är en värdefull byggnad för Helsingborg och dess invånare. Kommunen och den styrande femklövern vill undvika rivning till varje pris men är inte helt främmande för en förflyttning till annan plats. Kommunstyrelse och fullmäktige har vid flera tillfällen ansökt om byggnadsminnesförklaring på partiernas initiativ. Enligt mitt resultat från enkäten samt tidningsartiklar och www.savethetivoli.se har byggnaden högt emotionellt värde i form av mötesplats. Majoriteten värnar om byggnaden i sig i kombination med dess verksamhet och menar att i det här fallet är verksamheten helt beroende av byggnaden.

Med tanke på att alla intressenter reagerat på diskussionen kring färjestationens bevarande är det möjligt att man måste inkludera fler parter än bara kommunen och Länsstyrelsen vid byggnadens värdering och dess framtid, precis som Agenda kulturarv, Cornelius Holtorf och projektet Delaktighetsmålet diskuterar kring delaktighet och demokrati för invånarna i staden.

Byggnaden är kommunägd och kommunpolitikerna har klargjort att de vill ha byggnaden kvar. Då anser jag att det inte behövs en byggnadsminnesförklaring för att skydda färjestationen, det gör kommunen automatiskt när de ställer sig mot en rivning, för precis som Thomas Romberg säger till HD 2005 så handlar det i slutändan om att kommunen måste bestämma sig angående färjestationens framtid. Skulle politikerna däremot bytas ut i framtiden bör diskussionen tas upp på nytt.

Agenda kulturarv, projektet Delaktighetsmålet och Cornelius Holtorf för en diskussion om vem det är som ska vara delaktig i värderingar av byggnader. Jag anser att en byggnad som färjestationen i Helsingborg, på grund av dess sociala faktorer, bör värderas av såväl fackmän som invånarna i staden. Detta tycker jag att Helsingborgs kommun gjort då de varit intresserade av vad helsingborgarna har haft att säga angående bevarandet av byggnaden. Skulle däremot kommunen vilja flytta på byggnaden skulle det vara att gå emot majoriteten

av helsingborgarnas önskemål. Dessutom måste byggnaden ses i en kontext som innefattar hela tomten och inte bara byggnaden. Jag menar att det kulturhistoriska värdet minskar om en förflyttning sker. Det måste alla parter ha i tankarna om ett sådant beslut skall diskuteras.

7. Referenser

Fredriksson, G. 2006. *Ångfärjestationen i Helsingborg – En analys av byggnadens vara eller icke vara*. C-uppsats. Lunds Universitet, institutionen för konst och musikvetenskap. Avdelning konstvetenskap. Lund

Helsingborgs Bevarandekommitté. 1985. *Helsingborgs Stadskärnas Bevarandeprogram*. Helsingborgs Stad. Helsingborg

Helsingborgs Bevarandekommitté. 2002. *Helsingborgs Stadskärnas Bevarandeprogram*. Helsingborgs Stad. Helsingborg

Helsingborgs Stadslexikon 2006. Helsingborgs Stad. Helsingborg

Holtorf, C. 2007. *What does not move any hearts? – Why should it be saved? The denkmalpflagediskussion in Germany*. International Journal Of Cultural Property. USA

Kumlin, P. 1997. *Färjestationen – mötesplats igår och idag*. Helsingborg.

Schönbeck, B. 2000. *Helsingborg kring sekelskiftet – Införlivningar, markförhållanden och bebyggelse mellan stad och land*. Chalmers Tekniska Högskola. Göteborg

Thomasson, J. 2005. *Drottninghög och Dalhem – Platser att vara stolt över*. Helsingborgs Stad. Helsingborg

Unnerbäck, A. 2002. *Kulturhistorisk värdering av byggnader*. Riksantikvarieämbetets förlag. Uppsala.

Ulfsparre, A C. 1992. *Helsingborgs historia. Del VII: 2, Industri, försörjning, folkrörelser 1863-1970*. Helsingborgs Stad. Helsingborg

Ulfsparre, A C. 2005. *Helsingborgs historia. Del VII: 3, Helsingborgs bebyggelse 1863-1971*. Helsingborgs Stad. Helsingborg

Artiklar från Helsingborgs Dagblad

Följande artiklar ur Helsingborgs Dagblads nättidning är senast besökta 2008-06-11.

2003-08-22 *Rivning trots allt på färjestationen*

http://hd.se/helsingborg/2003/08/22/rivning_trots_allt_faerjestationen/

2005-08-22 *Länsstyrelsen kan stoppa planerna*

http://hd.se/helsingborg/2005/08/22/laensstyrelsen_kan_stoppa_planerna/

2007-10-07 *Röster om Färjestationen*

<http://hd.se/helsingborg/2007/10/07/roester-om-faerjestationen/>

2007-10-09 *Riv eller flytta Färjestationen!*

<http://hd.se/helsingborg/2007/10/09/en-del-vill-riva-eller-flytta-aer/>

2007-10-09 *Rör inte Färjestationen!*

<http://hd.se/helsingborg/2007/10/09/roer-inte-faerjestationen/?flik=senaste2>

2008-01-05 *Färjestationen ska leva vidare*

<http://hd.se/helsingborg/2008/01/05/faerjestationen-ska-leva-vidare-2/>

2008-06-11 *Läge för debatt om kongressanläggning*

<http://hd.se/helsingborg/2008/06/11/laege-foer-debatt-om/>

Följande internetsidor är besökta senast 2008-06-10

Sammanträdesprotokoll

Kommunstyrelsen 2008-02-13

<http://62.119.92.42/diabas/download.asp?id=526C61B33E9DB44C35FE63AF874D08FFE7CBE3D86F92FDD400F223686AB4887D2033DA9D1C263ACACAC8C42D0D861A9B20E9ABF69368F700>

Kommunfullmäktige 2006-04-26

<http://62.119.92.42/diabas/download.asp?id=404BEF80FB36A7CB7A4CBF5B4193F69B79576C6232C619CA8EEE813BC85663B801F591BB69370FD70D8B80A9C13CBC99A169E233C0087C1E84>

Byggnadsnämnden 2006-04-26

<http://62.119.92.42/diabas/download.asp?id=45DA37EEA6DA72CCCF2B4AED4DFD3705633E03ED388A8835D17B5CCD256837E1BA728806A9F346036659395449285DFF47229517606DA4F>

Motion angående bevarande av ångfärjestationen. 2005-12-07. Dnr 00440/2005

<http://62.119.92.42/diabas/download.asp?id=866155AB6FF5403EA19E6AEA0461925A4410CECAEE5F54615162093FFA75A9C51A75EA50E9C991AAEDDC423F7894886F3CB252875267A0EE>

Interpellation till kommunstyrelsens ordförande angående ångfärjestationen.

<http://62.119.92.42/diabas/asp/download.asp?DSN=0&id=F3BBB7D773AAA07CDDFF65636A494E771AB8CAB43677FBD77EFC38F6D2FA36C99C135CFF4428CE516B8EC955ECD48D9E4D0A19FA53D75BA>

Svar på interpellation till kommunstyrelsens ordförande angående ångfärjestationen, dnr 563/2006. Från FP

<http://62.119.92.42/diabas/asp/download.asp?DSN=0&id=4A986DDFC4F59452E25805EA3A994A03A7140034F7052A1E87F4BFE5C4A271CF9000E775E43C1D666B37AAE6FA2B1E4C2F983E86E176E8E2>

Internetreferenser (besökta senast 2008-06-11)

www.savethetivoli.nu

www.helsingborg.se

www.engelholm.se

Plan- och bygglagen

www.riksdagen.se

Länsstyrelsen Skåne Län

www.m.lst.se

Information om byggnadsminnesförklaring. Länsstyrelsen Jämtlands Län (besökt senast 2008-06-10)

<http://www.z.lst.se/NR/rdonlyres/990C59ED-D3FE-4369-B524-8C11BA3CC365/0/Informationsblad.pdf>

Agenda Kulturarv (besökt senast 2008-06-10)

<http://ux-ra>

kmsap2.raa.se/opencms/export/agendakulturarv//dokument/Arkiv/Programforklaring/Slutver.PF.pdf (programförklaring)

<http://ux-ra>

kmsap2.raa.se/opencms/export/agendakulturarv//dokument/Arkiv/Slutver.slutrap1.pdf

(slutrapport)

Delaktighetens landskap: Tillgänglighet och inflytande inom kulturarvssektorn (besökt senast 2008-06-11)

<http://www.cefos.gu.se/forskning/delaktighetsland/>

Delaktighetsmålet i länsstyrelsepraktiken av Ylva Blank (besökt senast 2008-07-12)

<http://www.raa.se/publicerat/delaktighetsmalet.pdf>

Arkiverat material, Helsingborgs Museum

PM till bevaringskommittén februari 2001 från Kristina Skarvik, byggnadsantikvarie Helsingborgs museum.

Sammanträdesprotokoll, Byggnadsnämnden 2004-03-23

Tidningsurklipp från Helsingborgs Dagblad

1990-02-24 *Göran Segers Jobb var bra*

1990-03-13 *Bevara Ångfärjestationen!*

1990-10-02 *Bygg vid färjestationen!*

1990-10-02 *Gör museum av färjestationen*

8. BILAGOR

Bilaga 1 - Enkäten

Hejsan!

Jag heter Caroline Lundberg och läser historisk arkeologi i Lund. Jag skriver just nu min D-uppsats vilken behandlar kulturhistoriskt värdering där jag använder gamla ångfärjestationen, här i Helsingborg, som exempel. Mina frågor i uppsatsen är:

- Vad betyder färjestationen för Helsingborg?
- Vad har ångfärjestationen för kulturhistoriskt värde?

Jag ber därför er vänligen att svara på några frågor som kan hjälpa mig att nå ett bättre svar på min fråga.

Tack för Din medverkan!

Med Vänlig Hälsning

Caroline Lundberg

MAN KVINNA Ålder _____

1. Ända sedan ångfärjestationen byggdes 1898 har det stått inför rivningshot. Det pågår ständigt debatter om byggnadens överlevnad och därför undrar jag var Du står i debatten.

RIVA?

BEVARA?

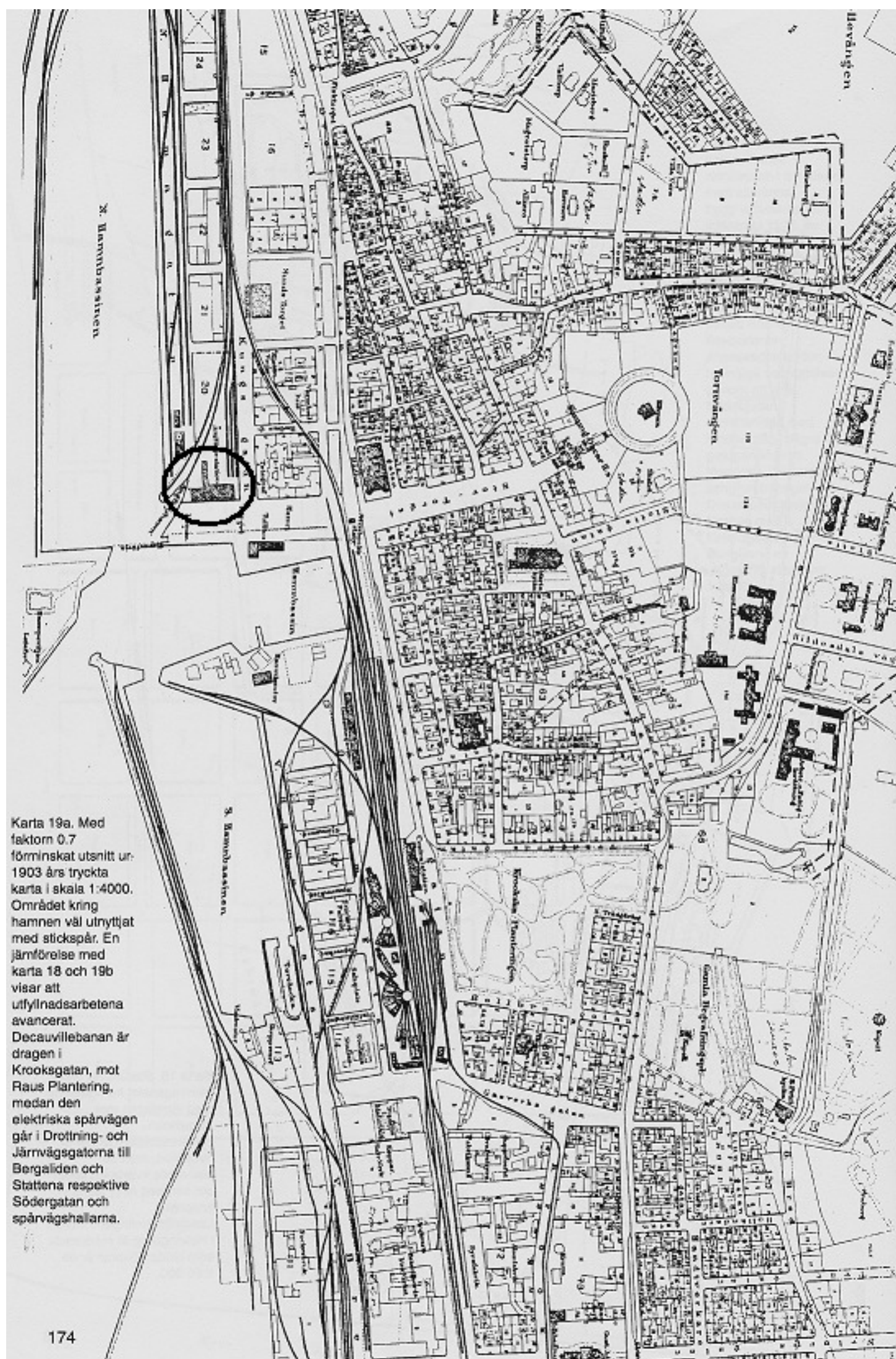
2a. Om Du kryssade i rutan för RIVA, motivera gärna!

2b. Om Du kryssade i rutan för BEVARA, var det på grund av byggnaden i sig eller på grund av verksamheten (The Tivoli) eller kanske båda? Motivera gärna!

3. Om Du har fler tankar om ångfärjestationen är Du välkommen att skriva ner dem här nedan! (Frivilligt)

Bilaga 2.

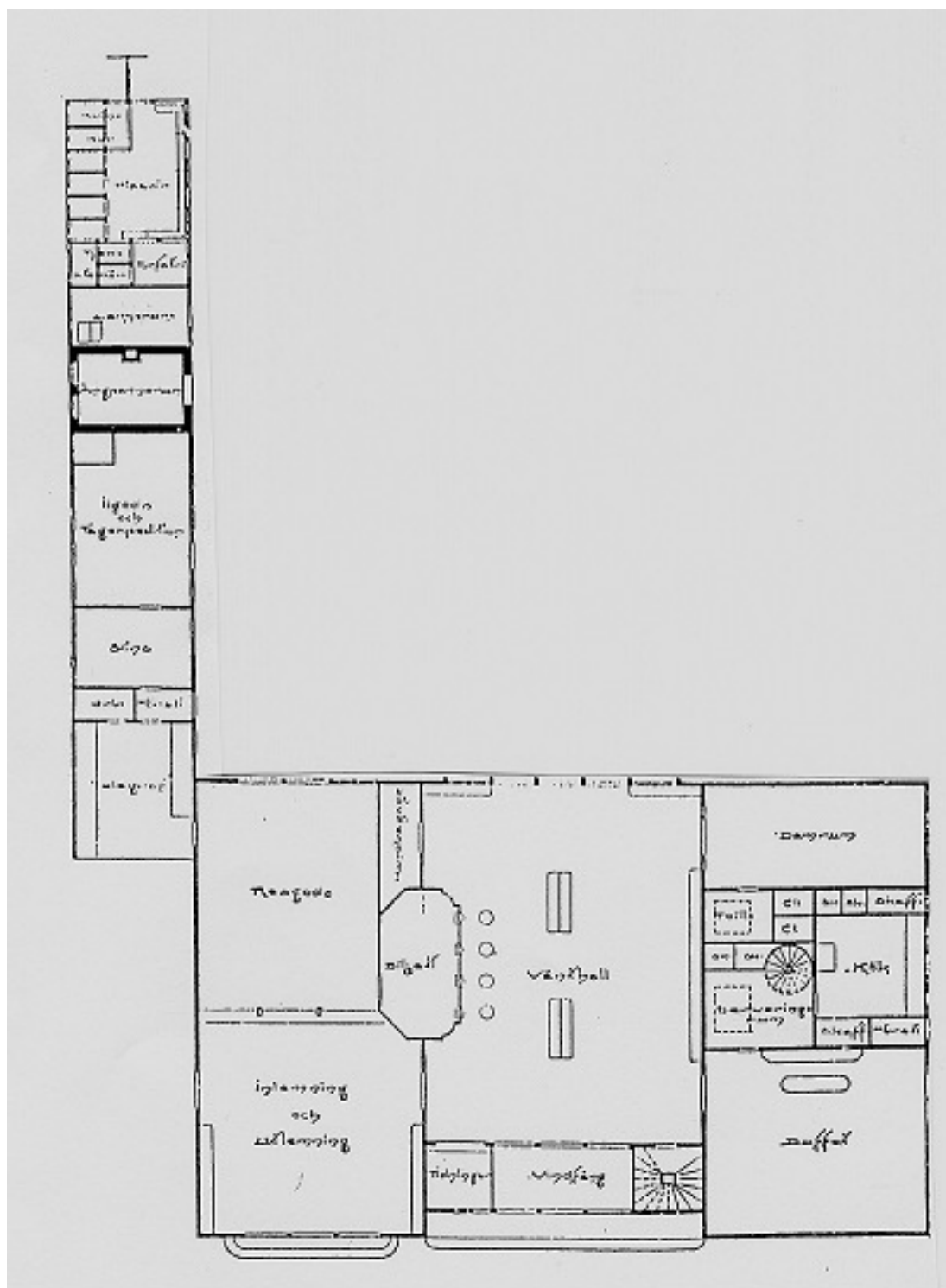
Karta i nord-sydlig riktning över Helsingborgs stadskärna med järnvägsspår utritade. Ångfärjestationen är inringad uppe till vänster.



(Bildreferens: Schönbeck 2000: 174)

Bilaga 3

Planritning över rumsindelning under Ångfärjestationens första år. Tyvärr finns ingen bättre bild från materialet då alla är kopierade.



(Bildreferens Kumlin 1997)