

BRON ÖVER VÄLSTABÄCKEN

Kulturhistorisk dokumentation

Välsta 1:34
Rogsta socken
Hudiksvalls kommun
Hälsingland
2017

Inga Blennå



BRON ÖVER VÄLSTABÄCKEN

Kulturhistorisk dokumentation

Välsta 1:34
Rogsta socken
Hudiksvalls kommun
Hälsingland
2017

Rapport 2017:08
Inga Blennå

Länsmuseet Gävleborgs rapportserie

Rapportserien innefattar rapporter inom länsmuseets verksamhetsområden arkeologi, bebyggelsehistoria, byggnadsvård, kulturmiljövård, etnologi, konst- och kulturhistoria.

Du kan själv ladda hem rapporter i PDF-format från länsmuseets hemsida www.lansmuseetgavleborg.se

Rapporter, böcker och mycket annat kan Du köpa/beställa i länsmuseets butik butiken@xlm.se eller 026-65 56 35.

Utgivning och distribution:

Länsmuseet Gävleborg

Box 746, 801 28 Gävle

Tel 026-65 56 00

www.lansmuseetgavleborg.se

© Länsmuseet Gävleborg 2017

Omslagsbild: Östra sidan av järnvägsbron över Vålstabäcken. Foto: Inga Blennå

Staten har rätt att sprida dokumentationsmaterialet och rapporten enligt CC BY-licens. Lantmäteriverkets kartor omfattas ej av denna licens.

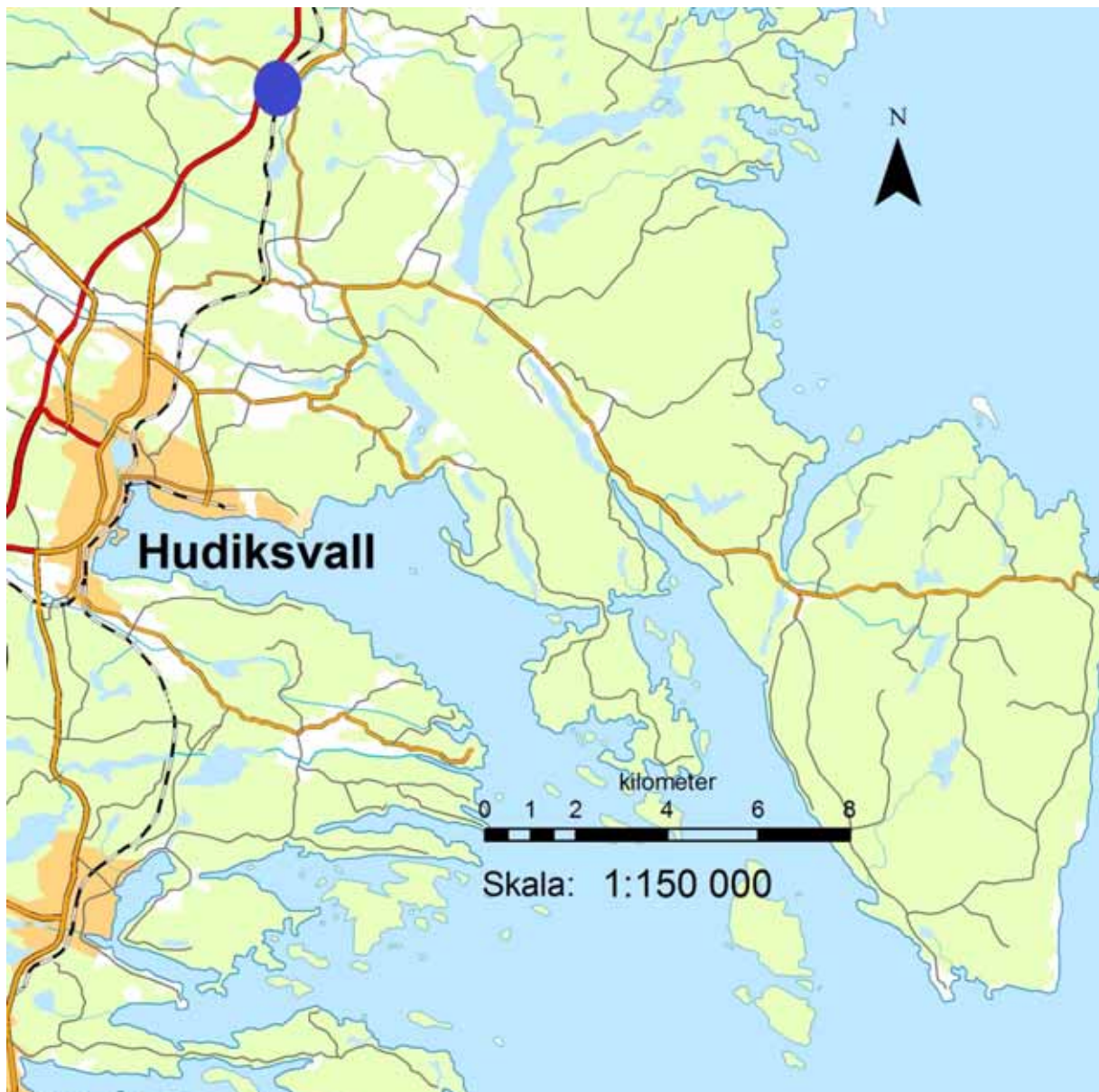
Allmänt kartmaterial från Lantmäteriverket. Medgivande MS2010/01366.

ISSN 0281-3181

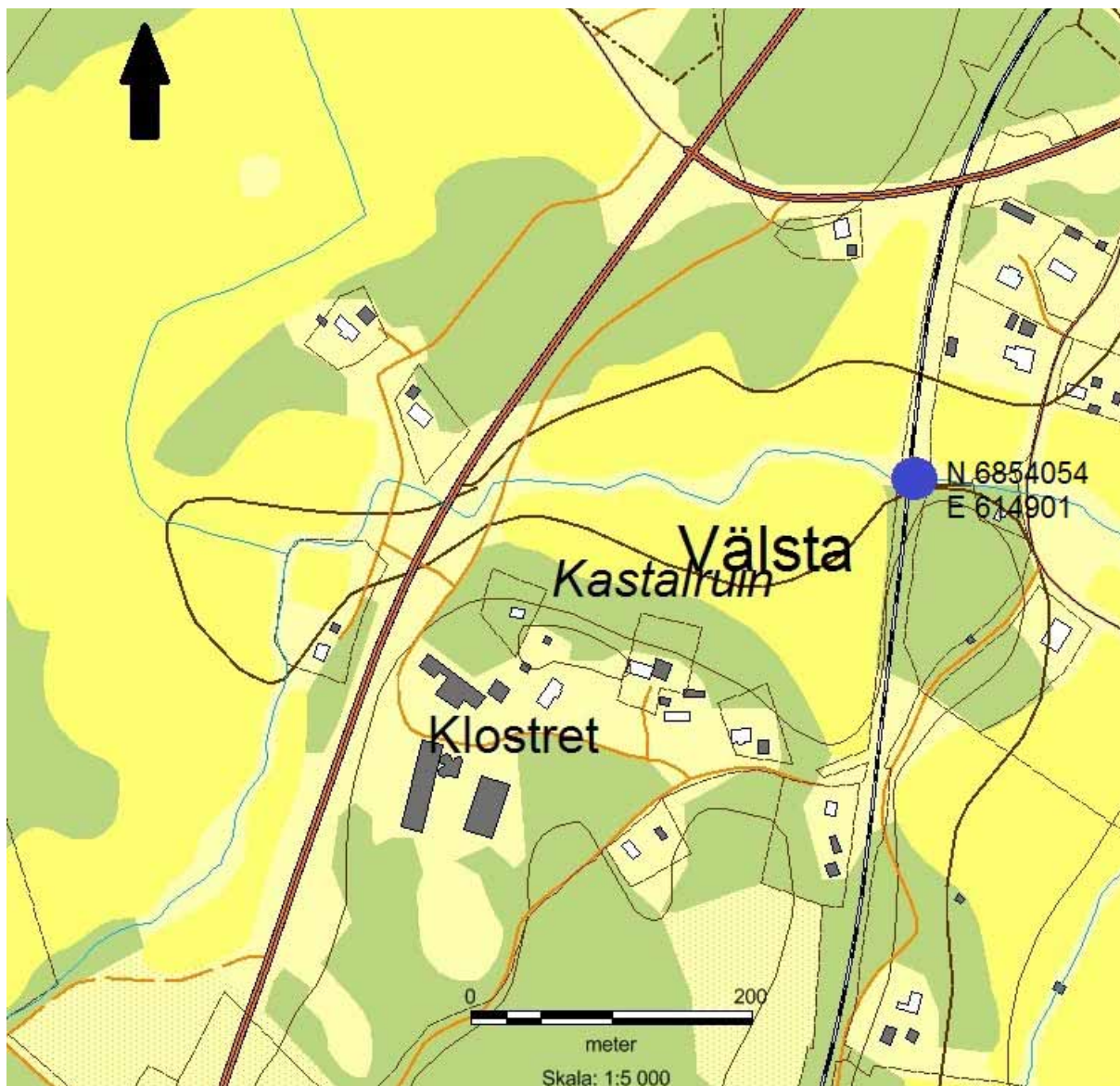
Print: Länsmuseet Gävleborg

INNEHÅLL

Sammanfattning	5
Inledning	5
Syfte och metod	6
Bron i ett kulturhistoriskt sammanhang	6
Resultat	8
Brons östra sida	9
Brons västra sida	13
Kriterier vid bedömning av broars bevarandevärde	19
Referenser	19
Administrativa uppgifter	19



Figur 1. Översiktskarta med området för järnvägsbron över Vålstabäcken markerat med blått.



Figur 2. Läget för bron över Vålstabäcken har blåmarkerats. Brons koordinater (Sweref 99TM) finns angivet vid markeringen.

SAMMANFATTNING

Länsmuseet Gävleborg har utfört en kulturhistorisk dokumentation av en järnvägsbro över Vålstabäcken i Rogsta socken, Hudiksvalls kommun, Gävleborgs län. I samband med upprustningar av Ostkustbanan kommer bron att rivas och en dokumentation var därmed önskvärd. Dokumentationen utfördes av Inga Blennå den 4 april 2017 på uppdrag av WSP Sverige AB. Arbetet har bestått av fotodokumentation och beskrivning av de förändringar som skett jämfört med en tidigare upprättad ritning.

INLEDNING

Länsmuseet Gävleborg har på uppdrag av WSP Sverige AB utfört en kulturhistorisk dokumentation av en järnvägsbro. Bron är byggd över Vålstabäcken i Rogsta socken, Hudiksvalls kommun, i Gävleborgs län. Inför kommande upprustning av Ostkustbanan ska bron rivas och behöver därför dokumenteras. Dokumentationen utfördes av Inga Blennå den 4 april 2017.

SYFTE OCH METOD

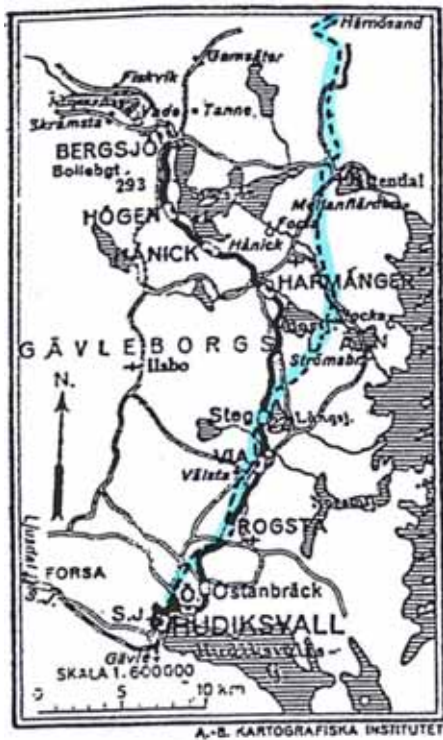
Tyngre tåg kommer att trafikera Ostkustbanan och i samband med uppgrustningen av banan ska den gamla bron rivas för att ersättas av en så kallad rörbro. En enklare kulturhistorisk dokumentation har utförts genom en foto-dokumentation och en beskrivning av synliga förändringar jämfört med tidigare ritning utförd år 1923. Vid dokumenteringen granskades både brons östra och västra sida. En skiss har gjorts utifrån en ritning från 1923. Trafikverkets ”*Kriterier vid bedömning av broars bevarandevärde*” har också använts vid dokumentationen.

BRON I ETT KULTURHISTORISKT SAMMANHANG

Under 1800-talets andra hälft ökade behovet av transporter. Mellan Hudiksvall och Forsa anlades år 1860 en järnväg som då var världens nordligaste (Gustafson 1998:114). Det fanns också behov av bättre förbindelse mellan Hudiksvall och Bergsjö, bland annat behövdes transporter av trävaror från ångsågen i Högen. Den 12 december år 1896 invigdes *Norra Hälsinglands Järnväg* (NHJ) som sträckte sig mellan Hudiksvall och Bergsjö (Svenska Järnvägsföreningen 1876-1926:352). Det var en smalspårig järnväg som kallades *Bergsjöbanan* och tåget kallades i folkmun ”Bergsjökoa”. Längs sträckningen fanns också stationer i Rogsta, Via, Harmånger, Hånick och Högen. Sträckan var cirka fyra mil och restiden ungefär två timmar.

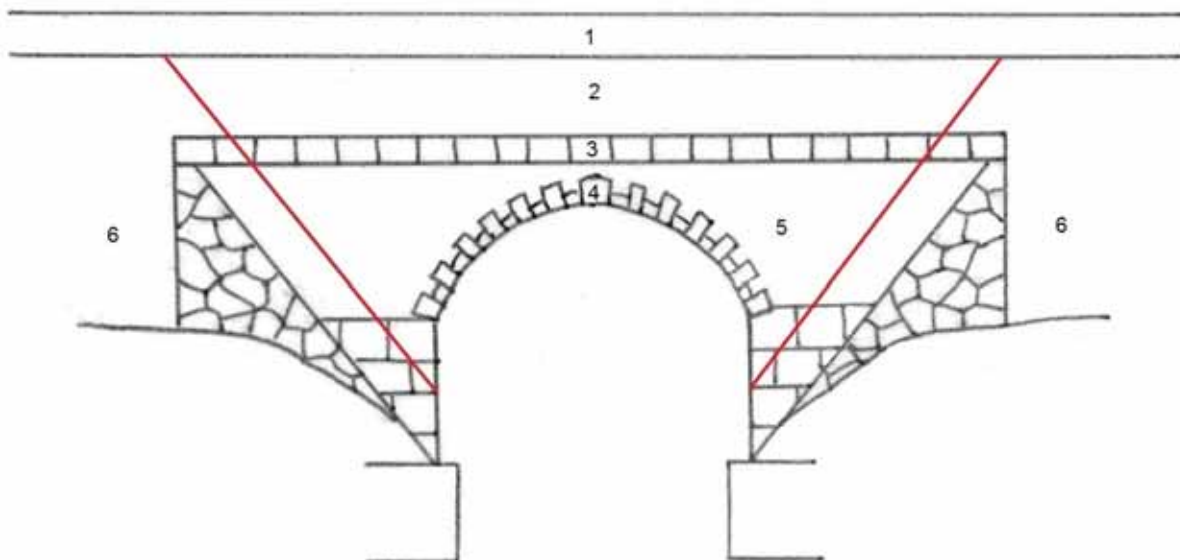
Byggandet av järnväg mellan Gävle och Härnösand diskuterades redan under slutet av 1800-talet (Berglund 1928:146). De inledande byggnationerna påbörjades däremot inte förrän år 1916 och det dröjde ända till 1927 innan hela *Ostkustbanan* (OKB) invigdes och öppnades. Banan byggdes och togs i bruk i etapper, delen mellan Hudiksvall och Njurunda öppnades samtidigt som hela sträckningen stod klar. Norr om Hudiksvall och fram till Steg gick *Ostkustbanan* i stort sett parallellt med *Bergsjöbanan*. Den smalspåriga *Bergsjöbanan* köptes upp och sträckan mellan Hudiksvall och Harmånger lades ned i samband med öppnandet av *Ostkustbanan* (Berglund 1989:145). Bandelen mellan Harmånger och Bergsjö fanns däremot kvar fram till år 1961. *Ostkustbanan* var Sveriges sista stora enskilda järnväg och den förstatligades 1933 (NE 1994, band 14).

Bron över Vålstabäcken byggdes sannolikt under samma tid som ritningen från 1923 upprättades. *Bergsjöbanans* sträckning var på platsen något östligare än *Ostkustbanans* dragning och den förstnämnda korsade inte Vålstabäcken där den aktuella bron nu är anlagd.



Figur 4. Den svarta sträckningen visar Norra Hälsinglands Järnväg och den ljusblå Ostkustbanans dragning. Karta från Svenska Järnvägsföreningen 1876–1926.

RESULTAT



Figur 5. Skiss gjord utifrån ritning från år 1923. 1. Banvallens överbyggnad. 2. Betongsula. 3–4. Huggen sten. 5. Slätstruken betongyta. 6. Stensatta kallmurade ytor. Det är den delen av bron som ligger centralt mellan de röda strecken som är tydligast urskiljbar.

Brons östra sida

Betongsulan (2) är något porig och uppluckrad, speciellt i nedre kanten. Den huggna stenen (3 och 4) är välbehållen. Valvbågens yttre stenar (4) är ställvis algbevuxna och med kalkutfällningar. Den inre delen av valvet är betongstruket, delvis fläckat av kalkutfällningar. Den slätstrukna betongytan (5) är krackelerad och stora delar är bortvittrade där det underliggande materialet är väl synligt. Det består av sand, grus och 0,04–0,1 meter stora stenar. Den överst delen (5) som ansluter till den huggna stenen (3) är starkt vittrad. De yttre stensatta och kallmurade ytorna (6) är helt dolda av växtlighet, jord, sand, grus och 0,04–0,1 meter stora stenar.



Figur 6. Brons östra sida. Foto: Inga Blennå.



Figur 7. Valvets centrala del på brons östra sida. Foto: Inga Blennå.



Figur 8. Södra delen av bronns östra sida. Foto: Inga Blennå.



Figur 9. Den stensatta ytan på södra delen av brons östra sida är inte urskiljbar. Foto: Inga Blennå.



Figur 10. Norra delen av brons östra sida. Foto: Inga Blennå.



Figur 11. Den stensatta ytan på norra delen av brons östra sida är inte urskiljbar. Foto: Inga Blennå.

Brons västra sida

Betongsulan (2) är något porig. Den huggna stenen (3) är vittrad i nedre kanten, framförallt på norra sidan. Valvbågens yttre stenar (4) är ställvis algbevuxna och med kalkutfällningar. Den slätstrukna betongytan (5) är krackelerad och större delen är bortvittrad där det underliggande materialet är synligt. Det består av sand, grus och 0,04-0,1 meter stora stenar. Den överst delen (5) som ansluter till den huggna stenen (3) är starkt vittrad. Den yttre stensatta ytan (6) på norra sidan om valvöppningen är till stor del dold av växtlighet, jord, sand, grus och 0,04-0,1 meter stora stenar. Den stensatta ytan (6) söder om valvöppningen är tydligt urskiljbar men bevuxen med mossa, gräs och sly.



Figur 12. Brons västra sida. Foto: Inga Blennå.



Figur 13. Valvets centrala del på bron västra sida. Foto: Inga Blennå.



Figur 14. Södra delen av bronns västra sida. Foto: Inga Blennå.



Figur 15. Den stensatta ytan på södra delen av bronns västra sida är urskiljbar om än bevuxen med gräs och sly. Foto: Inga Blennå.



Figur 16. Norra delen av brons västra sida. Foto: Inga Blennå.



Figur 17. Den stensatta ytan på norra delen av brons västra sida är knappt urskiljbar. Foto: Inga Blennå.

Kriterier vid bedömning av broars bevarandevärde

Trafikverket använder sig av tolv olika kriterier i bedömningen av broars bevarandevärden (2005:7-10; 2015:11-14). För att om möjligt kunna göra resultatet jämförbart med andra dokumentationer har kriterierna använts även här och är noterade med kursiv text efter varje kriteriepunkt.

1. Ålder. Då själva överbyggnaden kom på plats. *Sannolikt år 1923.*
2. Pionjär – konstruktion. *Standardkonstruktion.*
3. Pionjär – byggmaterial. *Standardmaterial.*
4. Ursprunglighet. *Oförändrad bro.*
5. Sällsynthet. *Vanlig: Broar av denna typ är vanligt förekommande.*
6. Brolandskap. *Ensam bro.*
7. Arkitektoniskt uttryck – detaljer. *Enbart bearbetade ytor eller ornamentik.*
8. Skönhetsvärde. *En bro med skön och harmonisk form.*
9. Trafikantens möjlighet att se bron. *Ingen: Inget av bron kan ses, vare sig före eller under passage.*
10. Exponerbarhet. *Dålig.*
11. Tillgänglighet. *Mycket dålig: vägförbindelse saknas.*
12. Upplevelsevärde. Upplevelsevärde är ett subjektivt kriterium. Där den ena elegant svingar sig över ett vattendrag vilar den andra som ett tungt, mäktigt monument. Upplevelsevärde kan sättas utifrån en skala mellan 0 och 10. *Upplevelsevärde har bedömts ligga på värdeskala två.*

REFERENSER

Berglund, T. 1928. *Rogsta. Nova Rogstada Illustrata*. Hälsinglands museum. 1989.

Gustafson, G. 1998. *Dellenbanan. Järnvägen mellan Ljusdal och Hudiksvall*. Historisk inventering. Förslag till bevarandeprogram. Rapport Läns museet Gävleborg 1998:18.

Nationalencyklopedin, 1994, *Ostkustbanan*, band 14.

Svenska Järnvägsföreningen 1876-1926. *Norra Hälsinglands Järnväg. Järnvägen mellan Hudiksvall – Bergsjö.*

Trafikverket, 2015. *Kulturhistoriskt värdefulla broar i Skåne*. Regional bevarandeplan.

Vägverket, 2005. *Nationell plan för bevarandevärda broar*. Publikation 2005:151.

ADMINISTRATIVA UPPGIFTER

Läns museet Gävleborgs dnr: 176/320

Uppdragsgivare: WSP Sverige AB

Fältarbetsid: 2017-04-04

Projektledare: Inga Blennå

Fastighet: Vålsta 1:34

Socken: Rogsta

Kommun: Hudiksvall

Koordinater: N 6854054 E 614901

Koordinatsystem: Sweref 99TM

Timmar i fält: 3



LÄNSMUSEET GÄVLEBORG, BOX 746, 801 28 GÄVLE. TEL 026-65 56 00. WWW.LANSMUSEETGAVLEBORG.SE
BESÖKSADRESS: SÖDRA STRANDGATAN 20, GÄVLE

