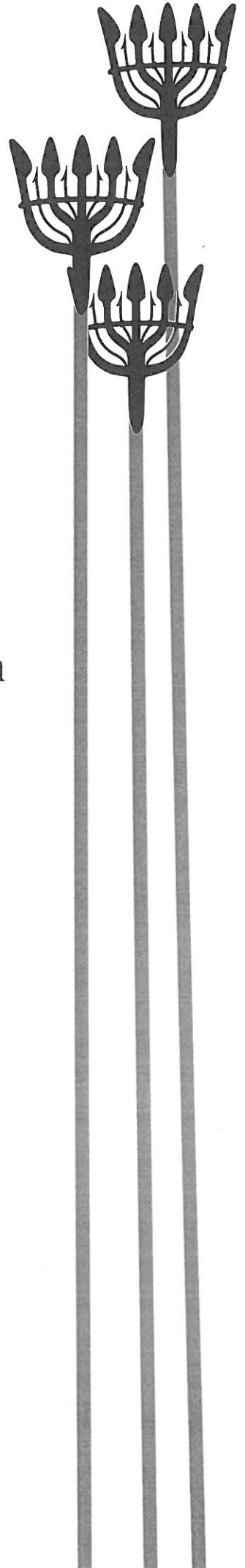
 BLEKINGE LÄNS RÅD Sveavägen 11, 351 22 BÅNÅKER Samlingsgruppsundervisningen	
2001-06-11	
Diarienumr.	Diarietjänstenumr.
4877/00	214



Kulturmiljöutredning av kv Pottholmen

Pottholmen

Inledning

Området som idag benämns Pottholmen stäcker sig från Brohålan i norr och de av vatten avgränsade östra och västra kajerna ned till Järnvägsgatan som utgör den sydligaste gränsen. Den norra delen vid Brohålan är flack och tämligen obebyggd med ett utsträckt järnvägsrälsområde. Mot väster finns en bensinstation och öster om denna ligger lokstallsbyggnader. Österleden och Borgmästarkajens gata skärmar av i öster och väster och i den södra delen av området ligger järnvägsstationen, brandstationen samt den f.d fattigvårdsanläggningen även benämnd Strandgården.

Kort historik över området

Pottmakareholmen var det ursprungliga namnet på ön och det kommer sig av att en krukmakeriverksamhet med bränning av krukor, även kallat pottor, förlades på ön på grund av den eldfarliga verksamheten som bränningen av pottorna/krukorna innebar. Området har sedan tillkomsten av Karlskrona på 1600-talet fungerat som ett kommunikationsstråk till stadsutbyggnaden på Trossö. För att via landvägen ta sig till staden så fanns ett antal smala träbroar utbyggda mellan samtliga öar från fastlandet ner till Trossö. Under 1800-talet kom ett flertal broar successivt att ersättas med utfyllnader som gjorde att de flesta av öarna växte samman och bildade en sammanbindande landmassa. Denna utveckling syns tydligt på kartor över öarna Pottholmen och Britas berg under främst 1800-talet då utfyllnadsmassor lades mellan öarna de växte samman med Pantarholmen i norr och Trossö i söder. De tidiga rankiga träbroarna och den senare utbyggda vägsträckningen över utfyllnadsområdet kallades för Landbron. Förutom kommunikationsstråk till Trossö så var området under en lång tid något av en baksida av staden där ett bränneri och sedermera fattiggården etablerades.

Under järnvägens utbyggnad från 1870-talet och framåt kom området delvis att ändra karaktär då en ståtlig järnvägsbyggnad med framförliggande park kallad Kungsplan uppfördes i den sydöstra delen av området. Området blev därmed en viktig entré till staden. Resterande del av Pottholmen utgjordes av de övriga järnvägsbyggnaderna såsom Mellersta Blekinges järnvägs stationshus som låg en bit norrut vid Landbron. Byggnaden, som idag är riven, uppfördes ursprungligen som bostad för stadsingenjör Hjalmar Thedenius och köptes upp av staden för att användas som stationshus. Ett större järnvägsmagasin som har varit belägen sydväst om stationsbyggnaden är idag rivet, men lokstallarna i den norra delen av området finns kvar och renoveras för tillfället för att återanvändas.

I den sydvästra delen av det utfyllda området utformades ett järnvägstorg efter det att järnvägen med tillhörande stationsbyggnader var klara 1874. På platsen där stationsbyggnaden ligger idag och norr om Hoglands park fanns tidigare en plats kallad Neptuni torg, ett vattensjukt utfyllnadsområde som bland annat finns markerad på en karta från 1809. Parken Kungsplanen kom att genomkorsas av järnvägsräls bland annat när varvsbanan byggdes 1887 och senare med räls till Skeppsbron och för Mellersta Blekinges järnvägs sträckning norrut. Vid anläggandet av nya infarten Österleden som blev klar 1972 så försvann de sista resterna av parkanläggningen framför järnvägsstationen. Järnvägstorget väster om stationsbyggnaden kom även vid samma tillfälle att helt försvinna och en fyrfilig infartsled till staden tillkom istället.

Bebyggelsen i området – kort historik och dokumentation

F.d. Fattigvårdsinrättningen

År 1821 kom fattigvårdsdirektionen i staden på ett förmånligt sätt i besittning av en fastighet på Pottmakareholmen som tidigare hade innehållit brännvinsbränning. Pottmakareholmen var då en enskild ö med en smal träbro till Trossö. Fattiggården som senare kom att kallas för Strandgården under 1940-talet, eller Borgen, byggdes om och ut i olika etapper främst under den senare delen av 1800-talet och tidigt 1900-tal. Ett antal byggnader är numera rivna i området, detta skedde framför allt i samband med att brandstationen anlades 1964 på den östra delen av fattigvårdsområdet. Av det ursprungliga fattigvårdsområdets tämligen utbredda byggnation finns idag endast fyra byggnader kvar. Dessa är följande: f.d. logementsbyggnaden troligen från 1891 mot Järnvägstorget och bredvid en låg f.d. stallbyggnad antagligen från samma tid, mot Borgmästarkajen f.d. kokhus från 1903 samt en f.d. sjukhusbyggnad som är belägen i den norra delen. Samtliga byggnader är två till tre våningar höga uppförda i sten med rött fasadtegel med dekorativt inslag av svart tegel utom f.d. stallet som är en våning högt samt putsat och av färgat i gult.

Brandstationen

Brandstationsbyggnaderna uppfördes 1964 och är ritade av arkitekterna Dahl & Strömdahl för Karlskrona kommun. Den består av en administrativ byggnad mot Borgmästarkajen med en vinkelbyggnad med vagnhall mot gården. Ett större garage med slangtorn ligger mot öster samt en mindre rökövningsbyggnad på gården. De administrativa byggnaderna är två till fyra våningar höga och fasaderna är klädda av gult tegel och taken är plana utan takutsprång. Garagebyggnaderna har samma utformning men med korrugerad mörkbrun plåt vid taket som takfotsmarkering och vita plattor under fönsterraderna. På slangtornet och rökövningsbyggnaden är den rena betongstrukturen synlig i fasaden.

Järnvägsbyggnaderna

Järnvägen mellan Växjö och Karlskrona var klar 1874 och stationshuset med de båda flyglarna uppfördes samma år. Stationsbyggnaden i två våningar är uppförd i sten med slätputsade ljusa fasader med markerade våningsband, gesimser, mellan de båda våningarna och det valmade sadeltaket är täckt med svartmålad plåt. Mittpartiet markeras en utskjutande del med en granittrappa och tre bågformiga entrédörrar samt en takkupa med en klocka i mitten. Flygelbyggnaderna i en och en halv våning har liknade utformning.

Lokstallarna

Lokstallarna på den norra delen av området är uppförda vid samma tid som järnvägsbyggnaderna. Den äldsta halvsfäriska formen av byggnad som lokstallarna utgör är uppförda trä med faluröd locklistpanel med pulpettak täckt med modern asfaltplapp. Svängskivan finns kvar på innergården. Resterande sentida byggnader som är utbyggda mot söder är uppförda i samma skick och material. Samtliga byggnader är sedan ett antal år tillbaka ombyggda och återanvända för andra verksamheter.

Sammanfattning och områdets kulturhistoriska värde

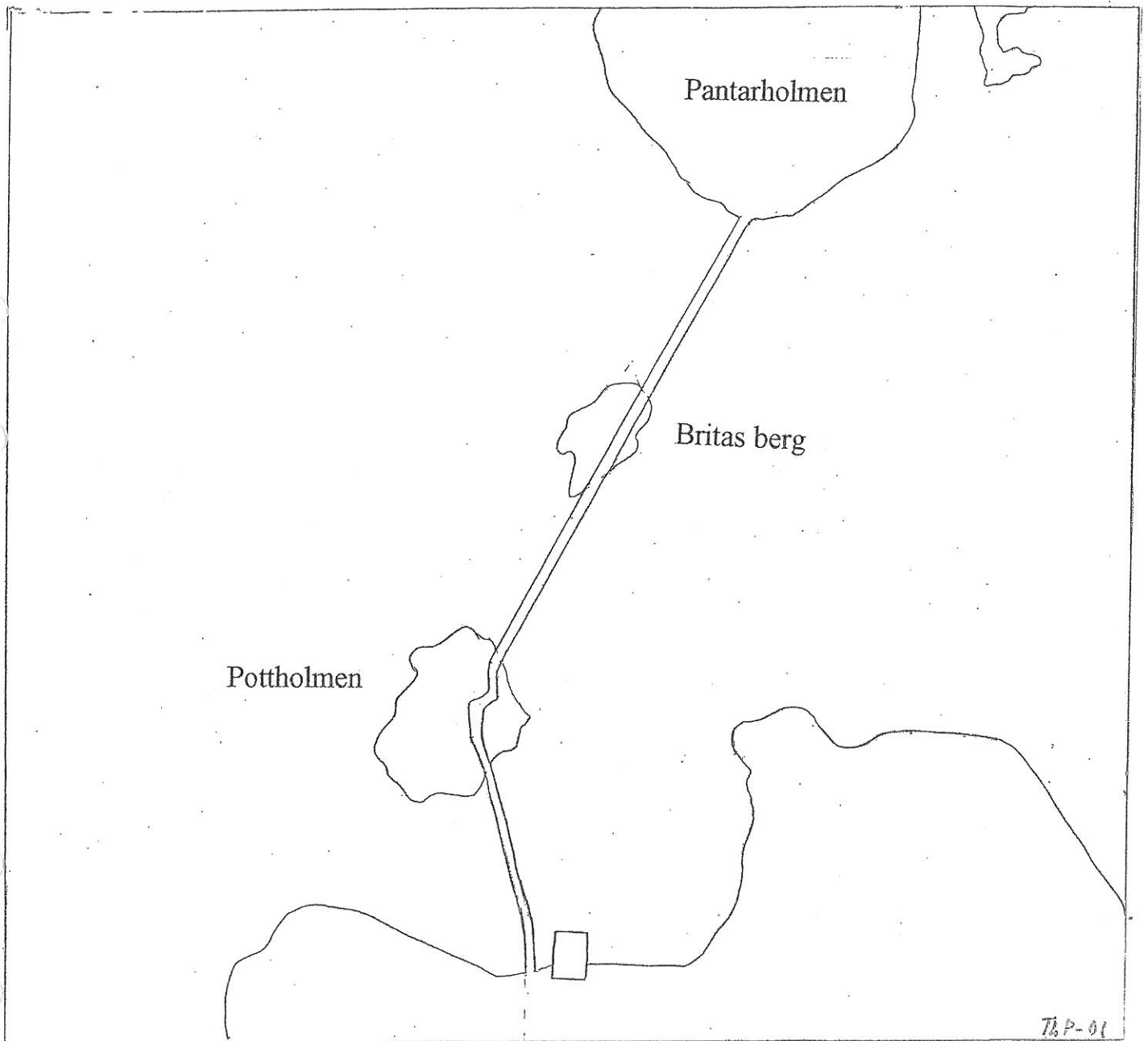
Området har kvar sin karaktär av kommunikationsstråk med samtliga vägar och infarter till och från stadskärnan på Trossö. Blekingegatan har samma sträckning som Landbron ursprungligen har haft sedan träbroar var det enda farbara sättet att ta sig mellan öarna till staden.

De byggnader och anläggningar som finns främst på den södra delen har samtliga ett kulturhistoriskt värde som bör vägas in en framtida utbyggnad av området.

Institutionsbyggnaderna inom f.d. fattigvårdsanläggningen är en av de sista i en svunnen epok av stadens socialvård och sjukvårdshistoria som finns kvar.

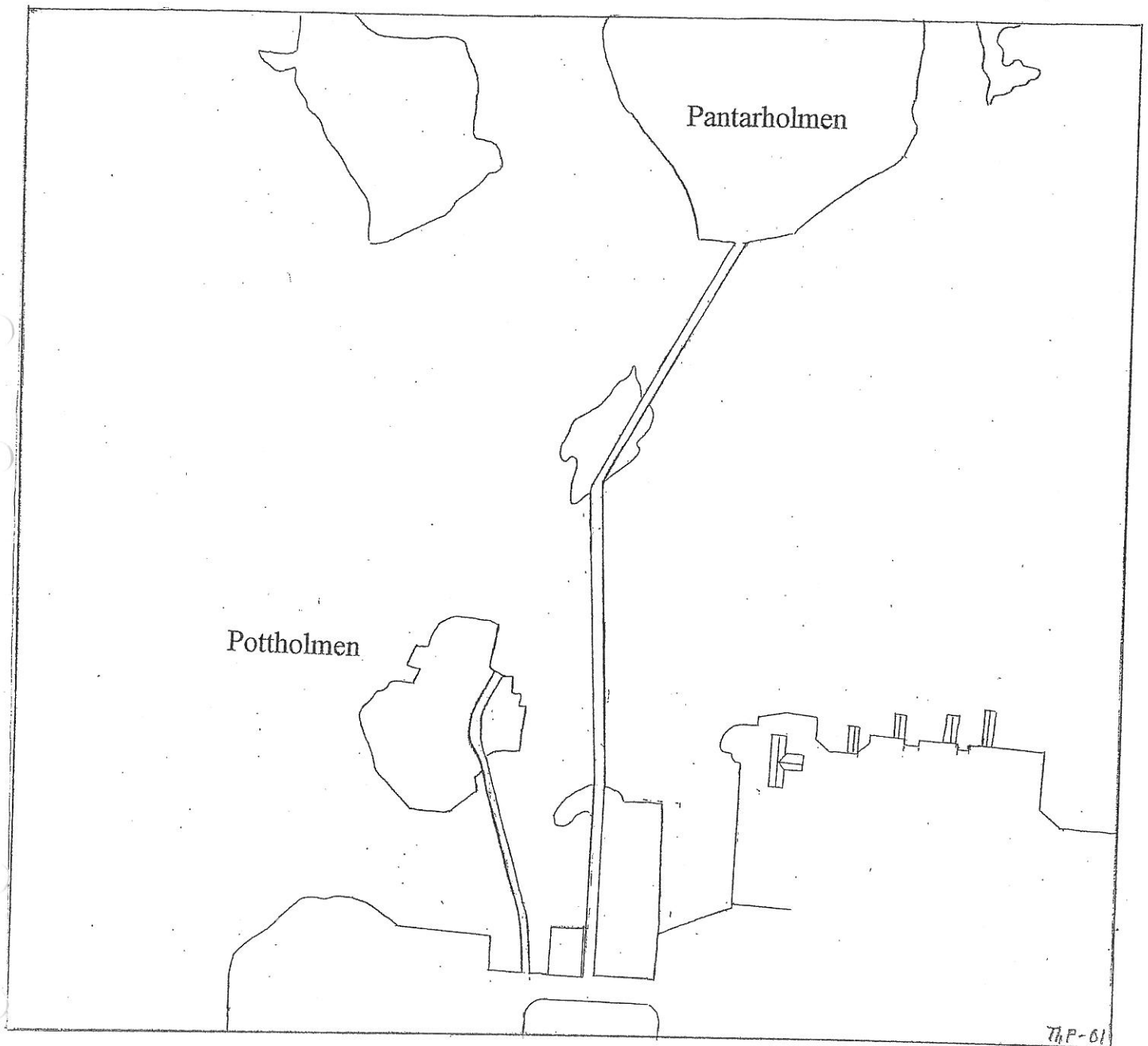
Byggnadshistoriskt är de typiska representanter för det sena 1800-talets och sekelskiftets 1900 anstalts- och sjukhusarkitektur. Interiört är de delvis mer eller mindre ombyggda under 1900-talet, dock utan att helheten och förståelsen av den ursprungliga rumsbildningen är förändrad. De sista kvarvarande husen bör kunna inlemmas i ett nytt bebyggelseområde där den äldre bebyggelsehistorian kan samspela med en nybyggnation.

Brandstationens byggnader är typiska representanter för sin byggnationstid med en stram och saklig funktionalistisk utformning i gult fasadtegel och sina platta tak. Den funktionalistiska utformningen har trots sitt enkelhet och stramhet ett värde ur arkitektonisk och kulturhistoriskt synvinkel. Järnvägsstationen med sina tillhörande byggnader i området har även om senare tiders ombyggnader och förändringar ett stort kulturhistoriskt värde som en viktig representant för den nya teknik och transportform som gjorde sig gällande från senare delen av 1800-talet och fram till idag. En s.k. vattenhäst är belägen norr om lokstallsbyggnaderna, vilket är en vattenbehållare med påfyllningsanordning som har använts under ånglokomotivens tid. Vattenhästen är även den mycket skyddsvärd och bör bevaras som en del av den äldre järnvägsanläggningen. Den är rostig och är i behov av renovering inom en snar framtid. Sammanfattningsvis för området bör framhållas att de ursprungliga öarna fungerat som ett kommunikationsstråk till dagens utfyllda landområde med viktiga infartsleder och att de befintliga byggnader och anläggningar som finns kvar är av stor betydelse och har ett värde var och en på sitt sätt.



Pottholmen omkring 1750

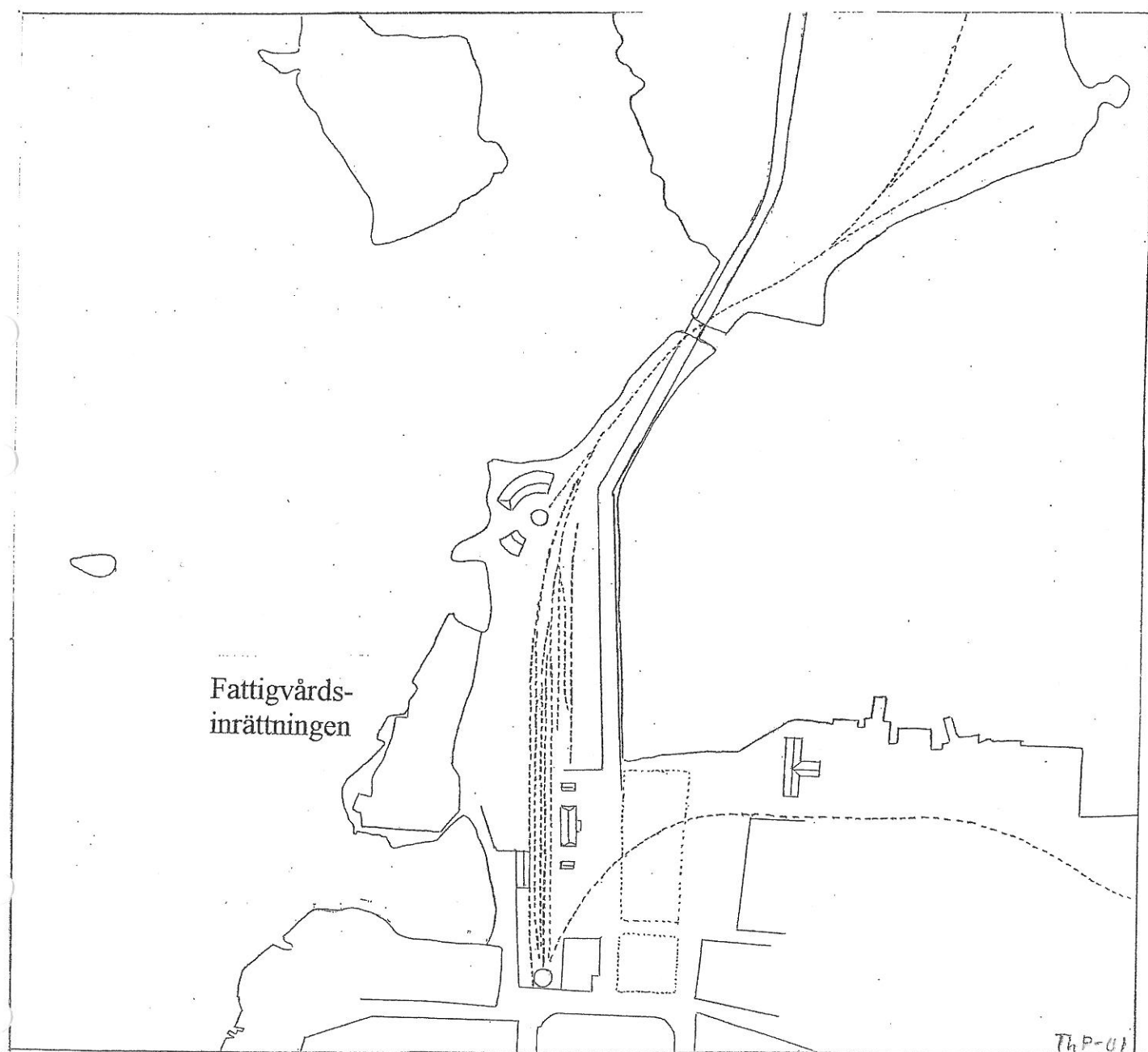
Över Pottholmen och Britas berg leder den långa träbron över till Pantarholmen.



74P-61

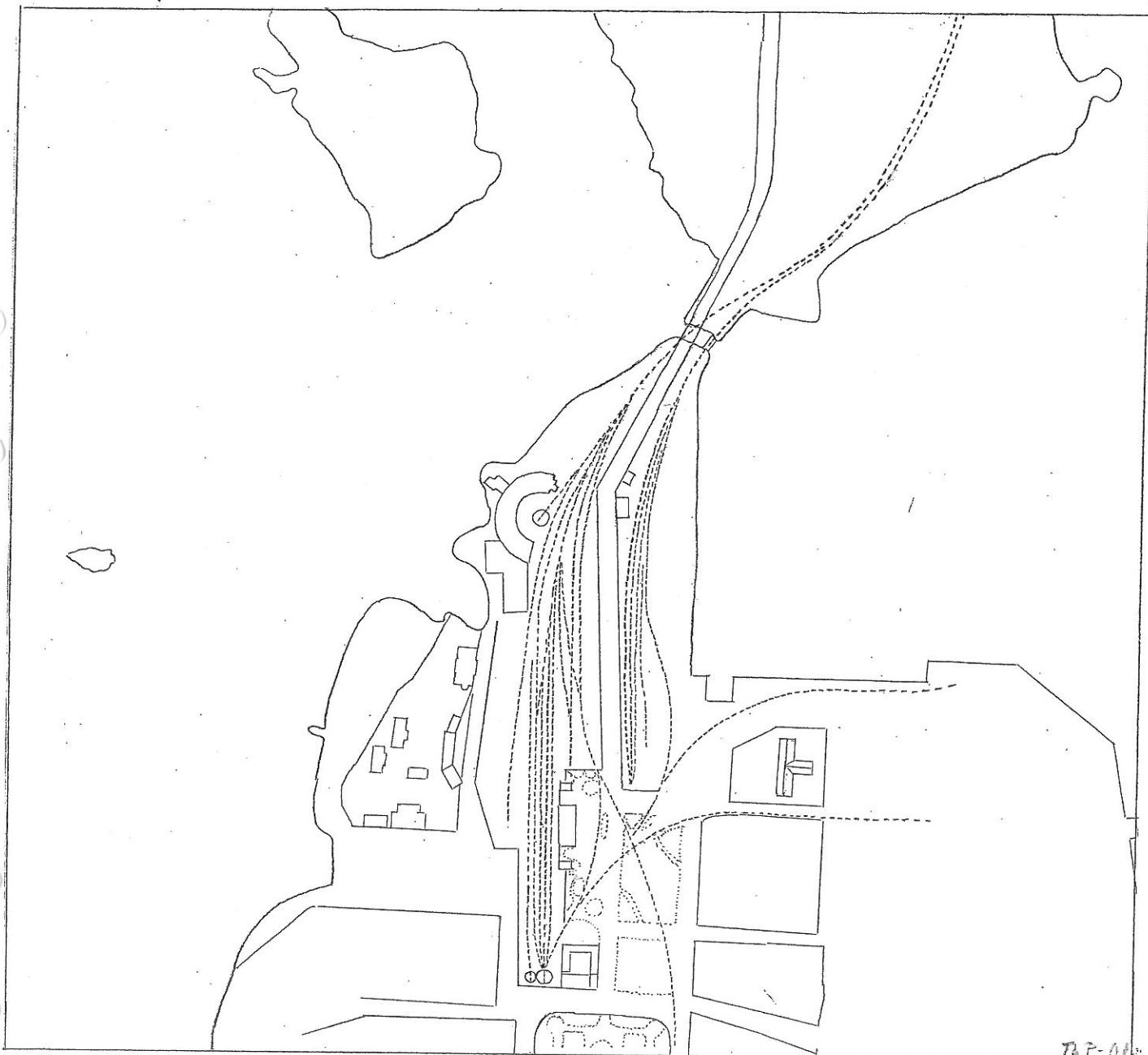
Pottholmen omkring 1850

Träbron ersätts på 1830-talet av en ny bro på stenkistor över till Britas berg.
På Pottholmen får stadens fattigvårdsinrättning sin plats 1821.



Pottholmen omkring 1880

Karlskrona-Växjö järnväg tillkommer 1878. På utfylld mark byggs stationshus, lokstallar och bangård.



Pottholmen omkring 1910

Järnvägstrafiken på Karlskrona har utökats men tillkomsten av Mellersta Blekinges järnväg. År 1899 tas stationshuset på Britas berg invid Landbron i bruk. En omfattande utfyllnad öster om denna har gjorts för bangården.

