



Bild utlånad av Ronald Johansson.

I dag hamn, i morgon stad - historien om Varbergs hamn

Redan på medeltiden fraktas gods till och från Getakärr, Varbergs föregångare. Senare byggs enkla skeppsbryggor av trä, både vid uppfarten till fästningen och vid stadens västra strandkant.

På 1700-talet begär köpmännen i Varberg att staden ska ordna en hamn, men inget händer. Först år 1784 får sammanslutningen *Bro Intressenterne* tillstånd att uppföra en ny hamnbrygga och ta upp hamntaxa.

För grunt för båtarna

Med tiden blir den skyddade viken innanför Getterön allt grundare, samtidigt som fartygen blir större och mer djupgående. Till sist kan båtarna inte längre lägga till inne i hamnen. Istället får godset lastas om till pråmar för att föras till och från bryggan. 1840 är hamndjupet inte mer än 1,5 meter ... Situationen är ohållbar och år 1844 tar Varbergs stad till sist över ansvaret för hamnen.

Länets bästa hamn

Nu börjar det hända saker. Hamnen muddras och det byggs både en hamnpir och en drygt 100 meter stensatt kaj. Halländska Ångbåts-Bolaget startar linjetrafik Göteborg-Köpenhamn, senare utsträckt till Lübeck, med ångaren "Halland". Ångfartyg anlöper Varberg varje vecka vilket ger betydande intäkter för hamnen.

Från 1858 får staden också del av tullavgifterna, så kallad tolag, och på 1860-talet importerar Göteborgsköpmän textilier över Varberg. Så skapas förutsättningar för en större utbyggnad av hamnen: Vågbrytaren förlängs och det byggs en ny dubbelsidig kaj - och ett tullhus. Varberg har nu länets bästa hamn!

Järnväg, Getteröväg och flygfält

1880 öppnas järnvägen till Borås som blir en naturlig fortsättning på sjötrafiken. Fartygstrafiken ökar vilket ger en kraftigt ökad godsvolym. Man importerar lin, bomull, stenkol, lysolja, foder, gödsel och kolonialvaror. På export går trävaror, huggen sten och spannmål.

Vid den här tiden behöver både industrin och järnvägarna stora mängder kol. 1904 står därför en ny 200 meter lång stenkaaj färdig i Varbergs hamn, byggd norrut med kolgård och cisterner för lysolja. Borås Kolimport sätter upp en rälskran mellan kaj, järnvägs-spår och kolgård år 1912.

På 1930-talet förlängs kajen ytterligare 130 meter norrut och hamnpiren byggs ut. Vattendjupet ökas nu till drygt sju meter. Muddermassorna som blir över används för att bygga en väg till Getterön - och ett litet flygfält!

Kriget satte stopp

De goda tiderna fortsätter: Importen av råvaror fortsätter att öka och godsomsättningen uppgår 1939 till 200 000 ton. Nya magasin byggs för pappersmassa och senare för råvaror till textilindustrin, vägsalt, kemikalier och sojamjöl.

Men 1939 bryter andra världskriget ut och det blir ett abrupt slut på den blomstrande ekonomin. Under krigsåren minskar godsvolymen drastiskt - med över 80 procent - till 35 000 ton. Det dröjer ända in på 1960-talet innan volymen åter passerar 200 000 ton per år.

Bubblan som kom med båt

På 1950-talet genomförs stora muddrings- och utfyllnadsarbeten i hamnens norra del, bland annat för att gipsskivtillverkaren Gyproc ska etableras. Det betyder att en 90 meter ny djupkaj, flera oljecisterner vid Getterövägen och en oljebrygga för mindre tankbåtar tillkommer.

I maj 1960 startar färjeförbindelsen med danska Grenå. Det är en stor händelse för lilla Varberg! Som mest åker drygt 450 000 personer på ett år med färjan. Mängden gods på färjan ökar från 43 000 ton år 1961 till 660 000 ton år 2015.

Under 1960-talet blir Varberg också importhamn för tyska Volkswagen. Som mest importeras 15 300 bilar på ett år och hamnen fylls med bubblor i alla färger. Samma årtionde byggs silon för glasråvara till Limmareds Glasbruk.

Ett vågbrytande 70-tal

Nu har vi kommit fram till 70-talet.

Då byggs en 90 meter lång kaj för import av gipssten till Gyproc och en pir för införsel av cement. De två vågbrytarna, vardera 300 meter långa, från norra fästningshörnan respektive Getterön kommer på plats.

När Värö Bruk, dagens Södra Cell, etableras ersätts två äldre magasin med ett nytt massamagasin. Kolkran, sorteringsverk och Essos gamla oljecistern försvinner samtidigt.

Färjeterminalen byggs om, med ny uppställningsplats för bilar. Två äldre bomullsmagasin och Lantmännens silobyggnad för spannmål rivs, liksom den gamla oljebryggan. En Ro-Ro-ramp och 200 meter djupkaj tillkommer.

Ny hamn i Getteröviken

På 1980-talet hanteras över 1 miljon ton gods i hamnen. Import av skogsråvara samt export av pappersmassa och sågade trävaror dominerar.

I början av 1990-talet är hamnkapaciteten helt utnyttjad. Nu börjar planerna på en ny handelshamn i Getteröviken ta form. Där byggs 270 meter kaj och 30 000 kvadratmeter upplagsyta. Efter muddring är djupet 11 meter.

Farehamnen etapp 1 invigs 1996. Fram till år 2003 tillkommer fler magasin, industrispår, ytterligare 170 meter kaj och 20 000 kvadratmeter upplag!

År 2015 hanteras 1,8 miljoner ton gods i handelshamnen. Färjan fraktar 661 000 ton, 178 000 passagerare och 42 000 lastbilar, trailers med mera.

Magnet för verksamheter

Dagens hamnområde var före utbyggnaden en havsvik, som stäckte sig nästan ända in till stationshuset. Steg för steg har mark fyllts ut, bland annat med muddermassor. Järnvägarna från Varberg till Borås, Halmstad och Göteborg tillkom på 1880-talet. De spelade en viktig roll för industrins utveckling och spår för godsvagnar byggs efterhand ut till hamnområdet. Kol och koks var viktiga drivmedel för både fabrikernas ångmaskiner som järnvägarnas lok. Tillgången till isfri hamn och järnvägsförbindelser gjorde att flera företag etablerade sig här.

Till hamnområdet har verksamheter med direkt anknytning till sjöfart och godshantering sökt sig. I början av 1900-talet fanns här skeppsklarerare, skeppsmäklare, flera handlare och en ångbåtskommissionär i hamnområdet. Ångbåtsaktiebolaget Kattegatt var representerade och dessutom fanns sjömanshus, tullkammare och lotsstation.

Gustaf Magnusson från Råå

Sjökapten Gustaf Magnusson från Råå utanför Helsingborg kom hit 1880. Han startade skeppshandel och stuveri och därefter båtbyggeri med varv i hamnen. Magnusson Shipping är i dag Varbergs ledande skeppsmäkleri. Victor Krook var en av handlarna, som senare drev skeppsmäkleri och spedition.

Flera rederier har också funnits i hamnen, allt från Svenska Amerikalinjen till Rederi AB Halland & Nornan, Rederiaktiebolaget Evernia och Europafärjan Varberg-Grenå Linjen AB. AB Varbergs Skeppshandel, Varbergs Stuveribolag och senare Terminal West har på olika sätt stått för servicen till sjöfarten.

Varv och båtbyggare

Förutom Gustaf Magnussons båtvarv har det funnits flera båtbyggare. I den norra delen av hamnområdet, kallat Sibirien, fanns AB Livbåtsvarvet, som bland annat byggde livbåtar åt Svenska Amerikalinjen. Verksamheten övertogs av båtbyggare Carl Göransson och pågick på 1940-talet. Intill varvet fanns en uppdragsslip och utanför hade fiskare sina båtar. Där fanns också många av stadens fritidsbåtar, mest segelbåtar men senare även motorbåtar.

Rodd- och kanotklubbarna höll också till här fram tills Gyproc- och RoRo-kajerna byggdes.

Johanna Mathildas ölhall

Mellan järnvägen och kol- och oceankajerna fanns både öppna upplag och olika lagerbyggnader. Varbergs stad hade sitt förråd mellan Södra och Norra Hamngatan. Längre norrut fanns en fiskhall, stadens vedupplag samt flera företags förråd och lager. C F Bagge & Co, AB GOE Nordblom & Co och AB EOL hanterade kolonialvaror med

distribution till livsmedelshandeln.

Inom området fanns också Bierhallen, en enklare servering som drevs av Johanna Mathilda Olsson i början av 1910-talet. I dag ligger Hotell Fregatten vid Östra Hamnvägen, i en byggnad som varit fryshus och där det nu även finns gym och flera kontorsverksamheter.

Kraft och värme

Ved till uppvärmning krävde utrymmen för lagring. Efterhand ersattes veden av kol och koks, som också behövde lagras. I hamnområdet har fler vedhandlare funnits, bland dem Ragnar Christensons Vedaffär, Victor Krook Ved och koksaffär, och vedhandlare Theodor Thoreson. Borås Kolimport och från 1950-talet och framåt Borås Koksaffär som var en stor aktör, först med kol och koks, senare med olja. I området fanns även Bilvedshuggeriet Modin & Nilsson, som åkte runt och kapade ved till fastigheternas pannor.

El och ström

Varbergs första offentliga elverk fanns från 1902 i stadshotellets källare. År 1909 såldes det till Yngeredsfors Kraft AB, som startat ett vattenkraftverk i Ätran. 1908 hade företaget byggt ett ångturbindrivet reservkraftverk med 2 000 kW effekt i hamnområdet. Det var Sveriges första kraftverk där ångmaskinen ersatts med en ångturbin.

Hamnen var ett bra ställe för kraftverk eftersom där fanns obegränsad tillgång till kylvatten och hamnverksamhet och järnvägsspår för säker tillförsel av kol. Ett andra aggregat installerades 1912. På 1950-talet övergick man till olja för att driva turbinerna. 1937 bildades Varbergs Elverk och tog över eldistributionen i staden. Elverket höll till i hamnen fram till 1965.

Krus och krukor

1906 startar John Sahlén Varbergs Stenkärlsfabrik i hamnens norra del. Det var en bra placering med nära både kaj, kolgård och järnvägsspår.

Här producerar man glaserade krus och krukor för vardagsbruk, samt blomkrukor. Textilkonstnären Agda Österberg och Adina Sand, teckningsläraren vid flickskolan, designar också olika konstföremål för fabriken. Vid krigsutbrottet 1939 blir det omöjligt att importera lera och verksamheten avvecklas. Varbergs Skrotaffär, senare Metallbolaget, tar över lokalerna tills området behövs för utvidgad hamnverksamhet.

Gips och eternit

AB Svenska Gyproc etablerar 1957 Sveriges första moderna gipsskivefabrik på utfylld mark norr om djuphamnen. Gipssand och kemikalier kommer med båt och lossas direkt in i råmateriallagret.

10 miljoner kvadratmeter (!) gipsskiva produceras 1960 och arbetsstyrkan uppgår till 150 personer. På 1990-talet faller efterfrågan och verksamheten läggs ned 1993.

Eternitrör AB startar 1964 tillverkning av asbestcimentrör väster om Gyproc och producerar även fjärrvärmerör. Cement och asbest kommer med båt till fabriken. Verksamheten läggs ned 1978.

Lär Varbergarna fiska

Fisket var länge en dåligt utvecklad binäring, men på 1880-talet flyttar tre fiskarfamiljer från Råå till Varberg för att lära ut moderna fiskemetoder. En av dem är ovan

nämnde sjökaptan Gustaf Magnusson. Han lär ut drivgarnsfiske, öppnar fiskaffär och har kontakter med fiskhandlare i Tyskland och Göteborg. Järnvägen underlättar avsättningen och goda sillår på 1880-talet skapar möjligheter att investera i nya båtar.

Vid sekelskiftet sätter flera fiskare in motorer i sina båtar och börjar med trålfiske. Varbergs Exportaffär blir en av de största grossisterna. I norra delen av hamnen ligger ett rökeri. Vid Skepparegatan har Anna Westerback och Anna Carlsson fiskaffärer på 1940-talet, precis som Robert Carlsson och Varbergs Fiskexport. På 1950-talet byggs ett fryshus för hantering av fiskfångster samtidigt som bil- och järnvägstransporter utvecklas.

Redan 1912 startar båttrafik till Getterön på somrarna. När godshanteringens flyttas från innerhamnen, kommer fritidsbåtarna istället. Sedan 1960-talet har fritidsfisket utvecklats med turer till Fladen och Lilla Middelgrund. Än idag är fisketurerna med Fladen fishing ett självklart inslag i gästhamnen.

Hamnen idag

Idag är Varbergs hamn en del av Hallands Hamnar. Faktiskt Europas nyaste hamn då den bildades så sent som januari 2013 då hamnbolagen i Halmstad och Varberg slogs samman till ett gemensamt bolag. Varbergs hamn är idag Sveriges största hamn när det gäller sågade trävaror och pappersmassa.

År 2019 börjar det stora projektet med att flytta all hamnverksamhet till Farehamnen som ska byggas ut till en modern och effektiv hamnanläggning. Varbergs hamn fortsätter sin spännande resa mot framtiden!

Text: Gunnar Carlsson





