



Bild utlånad av Ronald Johansson.

Folkstorm och en station där man höll för näsan. Järnvägens historia i Varberg.

På 1800-talet börjar Sverige utvecklas till en industrination. Järnvägarna skapar möjligheter att transportera större mängder gods genom landet. När tåget ersätter de skumpiga diligenserna som dras av hästar på gamla, dåliga vägar börjar också svenskarna resa allt mer.

1854 fastställer riksdagen riktlinjer för järnvägsutbyggnaden. De går ut på att Staten ansvarar för järnväg från Stockholm till Göteborg, Malmö och Oslo. Andra järnvägar får privata intressenter bygga, delvis finansierade med statliga lån.

Järnväg för textilindustrin

År 1834 startar Sveriges allra första mekaniska bomullsväveri i Rydboholm i Borås kommun. (100 år senare var detta företag så modernt att man hade ett semesterhem för sina arbetare: ett hus i Varberg där de anställda kunde tillbringa en av sina ny-lagstiftade semesterveckor. Huset ligger fortfarande på Krabbes väg – idag ombyggt till Hotell Havanna.)

Längs Viskadalen etableras snabbt fler textilindustrier, alla behöver de bomull, lin, vävstolar, ångmaskiner och kol till driften. Närmare 90 procent av hela Sveriges produktion av bomullstyger sker i Sjuhäradsbygden!

I inlandet finns även trävaror och andra skogsprodukter för export. Ytterligare en drivkraft är att komma ifrån den onödigt dyra importen via Göteborg. Behovet av bra transporter från och till en bra hamn är alltså stora. Redan 1852 hålls ett första möte i Varberg om en järnväg längs dalgången upp till Borås.

Varberg-Borås Jernvägsaktiebolag bildas 1871 och 1880 öppnas järnvägen för trafik. På 1880-talet går två tåg om dagen i vardera riktningen med passagerare, post och gods. Restiden mellan Varberg och Borås är drygt tre och en halv timma. När banan elektrifieras 1949 tar det bara drygt en timma att åka från Borås till Varberg.

Mängden gods till och från Varbergs hamn ökar snabbt. Toppåret 1916 fraktas 265 000 ton gods på järnvägen. På 1920-talet sker över en halv miljon personresor på banan.

Fler järnvägar

Västkustbanan mellan Malmö och Göteborg byggs av inte mindre än fem olika privata bolag. *Mellersta Hallands järnväg*, mellan Halmstad och Varberg, är klar 1886. Banan läggs i ett strandnära läge söder om staden.

Efter drygt 30 år behöver bangårdsområdet utvidgas och spåret läggs om. Det här framkallar en stor proteststorm i Varberg. Många anser att det här är en alldeles för dyr och onödig investering. En överenskommelse sker i alla fall mellan Statens Järnvägar och Varbergs stad år 1917 och järnvägen läggs om: från norr om Hästhagabergen och genom en bergsskäring mellan staden och Platsarna. Den nya bansträckningen tas i bruk 1920.

Nästa förändring sker när Västkustbanan ska elektrifieras. Då dras järnvägen i en ny skärning genom Hästhagabergen och får en rakare sträckning. Nya vägportar anläggs för Ringvägen, Sanatorievägen och vid Jonstaka. I oktober 1936 sker övergången till eldrivna tåg och ånglokens tid är förbi. I samband med Varbergs stads planläggning av Apelviksområdet i mitten av 1940-talet väcks frågan om att flytta Västkustbanan öster om staden.

Den sista nya tåglinjen är *Varberg-Ätran Järnväg*, som startar trafik år 1911. Tanken är främst att möjliggöra godstransporter för inlandet till och från hamnen i Varberg, men också att erbjuda persontrafik.

Från Ätran finns sedan 1887 järnväg till Fegen och Kinnared, som drivs av *Halmstad-Nässjö järnvägar*.

Varberg-Borås Jernvägsaktiebolag tillåter till en början inte att Ätranbanans tåg stannar vid deras station, utan dessa tåg får stanna vid en egen liten stationsbyggnad, Varberg Norra.

År 1893 väcks förslag om att staten ska överta Västkustbanan på sträckan Göteborg – Helsingborg, vilket genomförs 1896. Varberg-Borås-Herrljunga övertas av staten och drivs av *Statens Järnvägar*, SJ, från juli 1940. Varberg-Ätran drivs av SJ från 1932 fram till nedläggningen 1961.

Stationen, magasin, verkstad och bostäder

Varberg-Borås Jernvägs AB bygger station och bangård på utfylld havsbotten nordväst om den dåvarande staden. När Västkustbanan blir klar, med förbindelse söderut 1886 och till Göteborg 1888, byggs stationshuset till med två flyglar år 1893.

På den här tiden går havsviken nästan ända in till stationshuset. Dit rinner också flera bäckar från stan (bland annat via Bäckgatan) med orenat avloppsvatten. Havsviken vid stationen går under namnet "Träsket" och tåg-passagerarna klagar på att det luktar illa när de stannar i Varberg ...

Norr om stationshuset byggs år 1900 ett godsmagasin på det då delvis utfyllda träsket och ytterligare lite längre bort finns Boråsbanans lokstallar. När Varberg-Borås Jernvägsaktiebolag firar femtioårsjubileum 1930 invigs en modern tågverkstad här. Samma år går bolaget samman med *Borås-Herrljunga järnväg*.

De privata järnvägsbolagen, som startar trafiken, har många anställda. När SJ tar över Varberg-Borås-Herrljunga järnväg 1940 har bolaget totalt 560 personer i personalstyrkan. I Varberg bor många järnvägsanställda i stadens norra delar.

År 1904 bildar 17 järnvägsanställda en egnahemsförening, för att gemensamt bygga egna bostäder på Östermalm, vid Engelbrekts-, Göta- och Thulegatorna. Byggmästare E J Thernell, Malmö, utför byggnadsarbetena och bygger också en större fastighet vid Kungsgatan i hörnet med Magasinsgatan.

Verksamheter i järnvägens spår

Eskilsgatan byggs som en pampig allé, med flera nya hus längs gatan österut. Norr om den ursprungliga rutnätsstaden från 1600-talet tillkommer Gamlebyskolan (1884), läroverket (1894) och flickskolan (1900), i dag kommunala förvaltningslokaler, Himle härads tingshus (1890) samt flera villor och flerbostadshus. Längre norrut växer industrier fram, till exempel Varbergs Snickerifabrik (1884), Skandinaviska Textilfabriken (1897) och Brännvinsbränneriet (1903).

Närheten till järnväg, isfri hamn och säker tillgång till elkraft är avgörande när Gunnebo AB ska välja plats för ett nytt järnverk. Varberg uppfyller önskemålen. Tillverkning av handelstråd och ställinor startas 1917 och 1925 installeras ett elektriskt galvaniseringsverk.

Mitt emot järnvägsstationen finns sedan 1850-talet redan Varbergs Mekaniska verkstad. Lite längre norrut ligger också i mitten av 1900-talet Varbergs Trävaruaffär.

Service till resande

Med tågen kommer många resande till Varberg, speciellt innan så många har egen bil. Utmed Västra Vallgatan växer därför flera matserveringar och pensionat upp. I järnvägsparken ligger Privathotellet, som drivs av åkaren E A Wallman fram tills fastigheten brinner ner i april 1895. Varbergs Taxi har nu sin station i Järnvägsparken och Pressbyrå har kiosk i stationshuset.

På den östra sidan av gatan har det funnits flera näringsställen, bland dem Hemgården med pensionat, resanderum och barservering, Pensionat Bergklin-ten med kafé, hotell och resanderum (nuvarande Okéns), Varbergs Järnvägshotell, City Hotell och City Bar och Hotell Gästis.

Järnväg och station idag

2019 påbörjar Trafikverket arbetet med att anlägga dubbelspår och tågtunnel i Varberg. Det nya stationsområdet kommer ligga 150 meter norr om nuvarande stationshus. Den vackra byggnaden, som en gång byggdes på utfyllt havsbotten, kommer att leva kvar i en ny funktion.

Text: Gunnar Carlsson