



Borås vackra järnvägsstation

Skulle tippa på att bilden är fotograferad någon gång på 1930-talet, men stationen är lika vacker i dag och är inte sönderrenoverad på utsidan i alla fall. Borås järnvägsstation är en station med tågtrafik för Kust till kustbanan, Herrljungabanan och Varbergsbanan. Man har placerat stationen en liten bit utanför den äldsta stadskärnan. Huvudingången vetter ut mot en öppen plan som kallades för centralplan men i dag så är det resecentrum som huserar där. Väster om stationen ligger före detta lokstallarna som i dag det är annan verksamhet i. Stationen blev byggnadsminne år 2001.

Under 1880-talet tillkom ytterligare två banor, den sydvästliga Varberg – Borås Järnväg och den sydliga Kindsbanan. Stadens fjärde järnväg blev den västliga Göteborg – Borås Järnväg som stod klar år 1894 och vars ägare lät bygga en ny station vid en tidigare hållplats längs Varbergsbanan och denna järnvägsstation skulle under lång tid kallas för Borås Nedre. År 1902-1903 anlades ytterligare en privatbana Borås – Alvesta järnväg och år 1917 ännu en Borås – Ulricehamns järnväg. Båda banorna hade Borås Nedre som station och gick ur staden mot sydöst. Under 1900-talets första decennier utvecklades ett allt närmre samarbete mellan järnvägslinjerna och de slogs samman år 1930. Borås Nedre blev den gemensamma huvudstationen och stationsnamnet ändrades till Borås Central.



Foto Glenn Murberg 20150612

Stationshuset ritades av arkitekten Adrian C. Peterson i samarbete med sonen Carl Crispin som då var privatpraktiserande arkitekt i Borås. Regeringen beslutade den 27 augusti år 1986 att byggnaden skulle skyddas som statligt byggnadsminne. Den 1 januari 2001 övergick fastigheten till att bli byggnadsminne enligt 3 kap. kulturmiljölagen. Riksantikvarieämbetet fastställde skyddsföreskrifter 27 maj 2003 i samråd med ägaren Jernhusen AB och Länsstyrelsen för Västra Götalands län. Byggnadens exteriör är strikt symmetriskt med kraftigt markerat tvåvånings mittparti flankerat av lägre sidopartier med två fönsteraxlar. Mittdelen markerades särskilt genom två torn samt ett centralt gavelparti med utkragade torn. Rundbådemotivet upptill i bottenvåningens fönster hålls ihop av murade tegelband och ger byggnaden tyngd och horisontalverkan, rundbåden används även i mittdelens och tornets takgesims. Vertikalverkan skapas genom tornen och gavelpartiet och förstärks av krönte utsirade smidesdetaljer. Byggnadsmaterial består huvudsakligen av natursten och hårdbränt tegel. Den ökade trafikmängden i början av 1900-talet ställde krav på utbyggnad av såväl station som stationshus. Byggnadens sidopartier förlängdes med tre fönsteraxlar och avslutades med ett förhöjt gavelparti med samma formspråk som det i mittendelen. Taket är täckt med grön falsad plåt och väntsalen har stora fönster med två luftspalter samt överluft och bågarna är brunmålade. Fönstren på övre våningsplanet i byggnadens mittparti avslutas upptill med segmentbåge. Interiören har genomgått flera förändringar under åren och senast år 1991 då bland annat väntsalens målades om och entrédörrarna byttes ut. Detta är en viktig byggnad för Borås och det är bra att byggnaden är ett byggnadsminne.



Foto Glenn Murberg 20100414

Kan även ta med lite om Borås Övre station som var Borås första järnvägsförbindelse var en bibana till Westra stambanan, den norrgående Borås – Herrljunga järnväg. Borås Järnväg som den hette från början, invigdes den 30 juli 1863 i närvaro av Karl XV. Stationsbyggnaden ritades även av Adrian C Peterson och användes under ett sekel fram till år 1968. Stationsområdet hade som mest sex växlingsspår och 350 meter norr om stationen fanns en vändskiva på sex meter framför ett rundstall i tegel med plats för fem lok och lokstallarna finns fortfarande kvar fast är helt nyrenoverade. Stationshuset var i trä som efter 1894 kallades för Borås Öfvre och finns ännu bevarat på Skaraborgsvägen.