

# LITE SKEBOKVARNNS- HISTORIA



# LITE SKEBOKVARNSHISTORIA

Under århundraden var Skebokvarn en ren landsbygd, vars mark ägdes av de tre stora gårdarna Gäversnäs, Mälby och Töversta. Det var en utpräglad jordbruksbygd med jordbruket som huvudnäring.

Hästen var då och många år framåt den naturliga dragkraften såväl i skogs- som jordbruk samt alla övriga transporter och färdsätt. Men från mitten till senare delen av 1800-talet kom förändringar att ske rörande transporter och färdmedel. Man önskade snabbare förbindelser i landet. Det tog exempelvis åtta dagar och krävdes 37 hästar för att färdas mellan Stockholm och Malmö.

I början av 1850-talet började regering och riksdag på allvar föra samtal om järnvägsbygge i landet. Man diskuterade både för- och nackdelar. Förespråkarna talade om den trygghet tågen skulle komma att innebära, medan motståndarna bl a tvivlade på om tågen kunde användas vintertid. Man oroade sig också för att t ex hästar skulle skrämmas i sken då ångloken passerade.

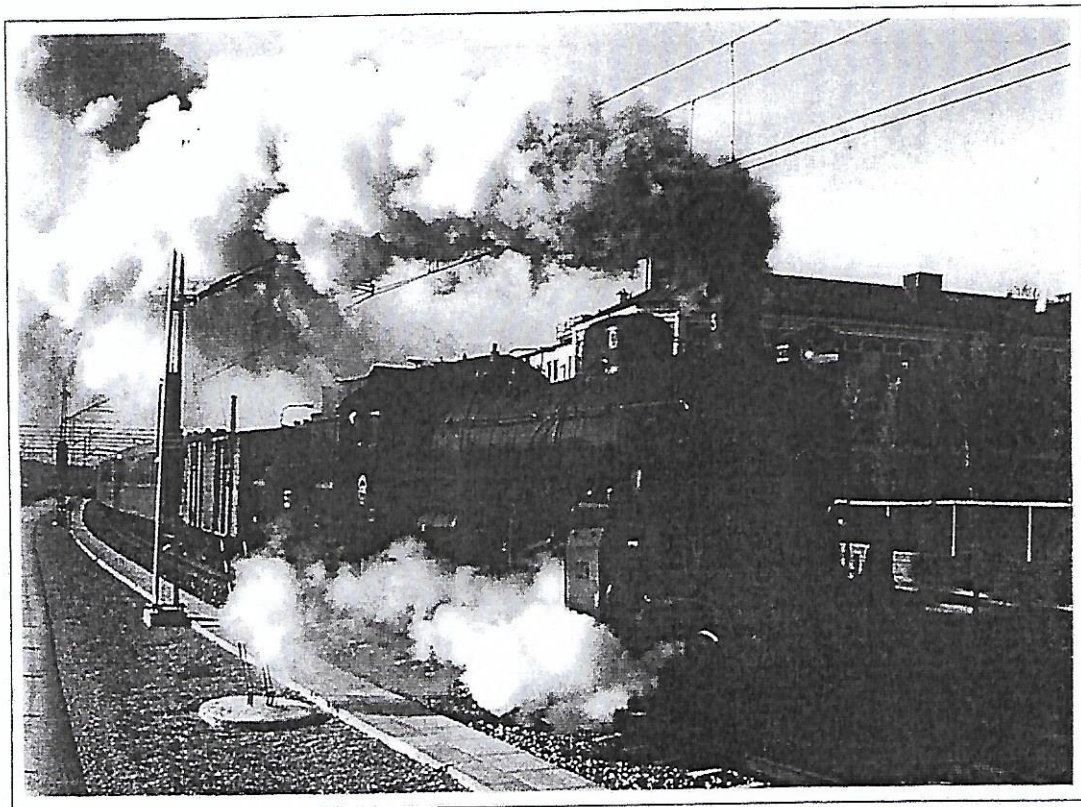
Ett beslut fattades emellertid 1855 att börja bygga landets första järnvägssträcka – mellan Malmö och Lund. Man ville även ha järnvägsförbindelse mellan Stockholm och Göteborg, och 1856 beslöt man att påbörja första delen av sträckan Göteborg-Jonsered.

Det blev senare stora diskussioner om järnvägens vidare förlängning, om den skulle gå norr eller söder om Mälaren. När det södra alternativet segrade, blev det på sina håll lokal dragkamp var järnvägen skulle gå fram, inte minst i Flens-bygden, där godsherrarna slogs om att få järnvägen över sin mark. Gårdarna ville gärna få bättre transportmöjligheter för sina produkter.

Baron Sprengtporten, ägare till Sparreholms slott och godskomplex, förde en hård dragkamp mot Stäringe och Malmköping om att få järnvägen till Sparreholm. Avgörande blev att de planerade stationerna skulle ligga i anslutning till de större vägkorsningarna – och så blev det Sparreholm och Flen.

Nu började järnvägsbyggarna staka sträckan, och när senare 500 rallare drog fram blev det liv och rörelse längs järnvägen. Man kan förmoda att den fasta befolkningen då kunde göra lite extra förtjänster med körning, utspisning och även inkvartering av rallare.

Sträckan Stockholm-Sparreholm färdigställdes först och trafikerades – en resa som tog ca 3 timmar. Den officiella och högtidliga invigningen av hela västra stambanan Stockholm-Göteborg ägde rum den 3 november 1862. Då rullade ett tåg med 21 vagnar, dragna av ett ånglok och med en hastighet av 30 km i timmen förbi Skebokvarn. Som passagerare märktes kung Karl XV och drottning Lovisa.



Behovet ansågs stort att även få en hållplats i Skebokvarn mellan de två stationerna Flen och Sparreholm. Dåvarande ägaren till Gäversnäs gård, Per Albert Hellstrand, sände 1886 ett brev till Kungliga Järnvägsstyrelsen med en detaljerad översikt över vilka behov av transporter, som fanns från de olika gårdarna. Transporterna omfattade framförallt mejeri- och skogsprodukter men också spannmål, kraftfoder och kreatur.

På grund av landsvägens beskaffenhet med den stora Stenbrobacken mot Flen och Bålbyängsbacken på Präststigen mot Sparreholm tvingades man köra med mindre lass. då de eljest blev alltför tunga för hästarna uppför backarna. Blev det station i Skebokvarn, kunde dessa backar undvikas och trafiken så småningom växa. Brevet resulterade i att en järnvägsstation skulle anläggas även i Skebokvarn.

I Flen och Sparreholm hade man då byggt stationshus, medan däremot Skebokvarn fick vänta till 1895 innan allt blev klart. Då hade man fått ett ståtligt stationshus, tidtabell uppsatt och tågen stannade där. Det stationshus, som byggdes i Flen till banans invigning, blev snabbt för litet och flyttades till Skebokvarn 1893. Huset renoverades då och fick även en påbyggnad för en stinsbostad. I byggnadens nedre del blev expedition åt ena sidan och väntsal i den andra delen. Väntsalen fick två avdelningar, Kl. I för icke rökare och Kl. II för rökare. I Kl. I sattes det upp gardiner och möblerades och tavlor sattes upp på väggarna. Denna väntsal besöktes oftast av godsherrarna och deras familjer samt under senare år av flickor, som inväntade tåg till Malmköping, där de gick på läroverket. För att få tillträde till väntsalen fick man begära nyckel av stationspersonalen.



*Stationshuset i början av 1900-talet*

Den nya järnvägen och stationen betydde naturligtvis mycket för bygden, som nu fick större transportmöjligheter för sina produkter. När senare mellersta Sörmlands järnväg byggdes och anslöts till stambanan med invigning den 28 oktober 1907, blev Skebokvarn en viktig järnvägsknut. Nu blev det bra förbindelse med Malmköping, där närmaste systembolag fanns, och där bl a Sörmlands Regemente hade sin exercisplats. Det blev också många nya arbetstillfällen på järnvägen och stationen. Som mest arbetade där 13 man, ute och inomhus.

Ett annat nytt inslag i samband med järnvägsbygget var uppförandet av banvaktsstugor längs järnvägen med några kilometers avstånd. På en karta över Sörmlands län från 1899 fanns ej mindre än 5 banvaktsstugor inom Helgesta socken.

Banvakterna hade många uppgifter, bl a att på sina trehjuliga dressiner köra inspektionsturer varje dag för att kontrollera att järnvägen var i sin ordning. Sommartid kunde det t ex hända att någon gnista från ett lok antänd vegetationen vid sidan av järnvägen. Innan det blev automatiserat vid vissa bevakade järnvägsövergångar sköttes bommarna av banvakterna.

Stationshusets tillkomst blev också början på nybyggnationer i Skebokvarn. Järnvägens personal behövde bostäder i närheten av sin arbetsplats, och det drog med sig även andra bosättare. En affär öppnades och samhällsbildningen påbörjades.

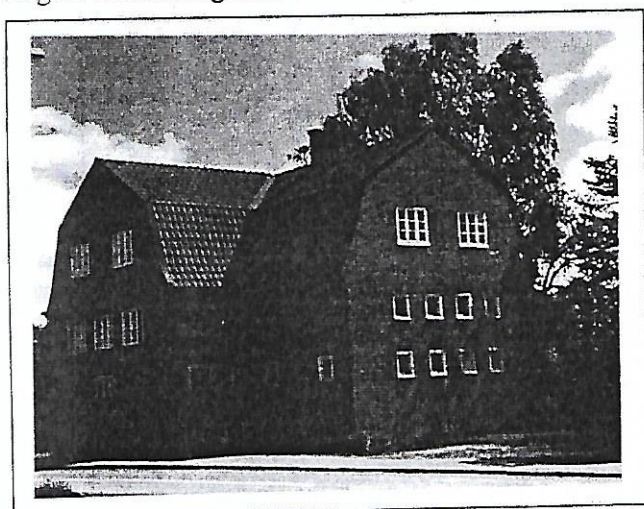


*Personal vid Skebokvarn Station 1946, från v: Albert Karlsson, Albin Nilsson, Rickard Elwbring, Einar Pettersson, Georg Knutsson, Einar Gustavsson och Ewald Palmqvist*

Det dröjde dock en bit in på 1900-talet innan några industrier sökte sig till Skebokvarn. Först på plan var fabrikör Anders Andersson, som 1904 startade ett litet snickeri. År 1913 kom ännu en träindustri, "Skebokvarns Träförädling", senare kallad "ZigZag". Flera företag och affärer etablerade sig och samhället växte.

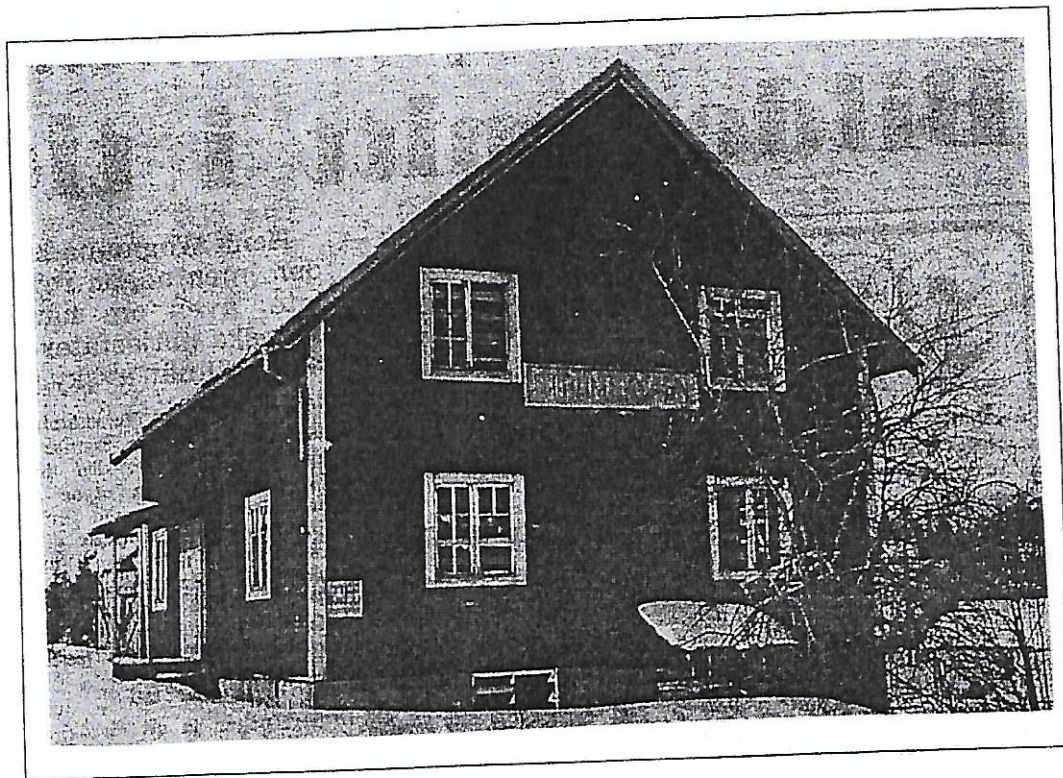
1918 blev järnvägen elektrifierad, medan samhället fick vänta ytterligare några år innan arbetet med elektrifieringen var klar. Liljedal var första huset i samhället, som fick elektriskt ljus, och det var julafton 1922 (enligt uppgift från Eivor Berg).

Byggnationen var nu i full gång och befolkningssiffran steg. 1925 hade Helgesta socken sin högsta befolkningssiffran – 1400 personer.



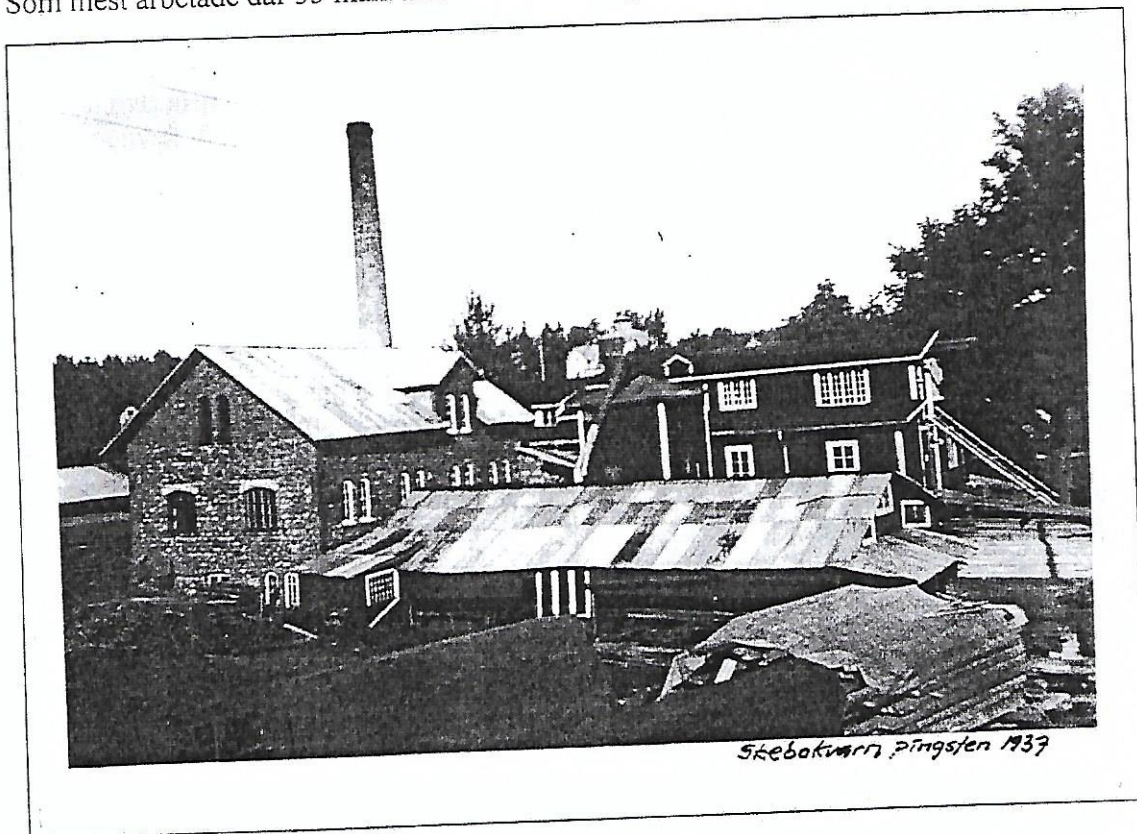
Ett mejeri uppfördes 1923 och i slutet av 1920-talet en kvarn. "Ströms Kvarn". Tidigare hade funnits en kvarn. "Skefbo Qvarn", som låg vid ån och drevs med vattenkraft och senare med ångkraft, men som nu var nedlagd.

*Nytaget foto av Mejeriet*



*Ströms Kvarn (tidningsurklipp från 1977)*

1929 flyttade ZigZag sin tillverkning till Malmköping. Deras efterträdare blev Erik Wahlqvist, som flyttade sin rörelse från Dalarna till Skebokvarn, och som var landets enda tillverkare av bowlingbanor. Man tillverkade även skidor och framförallt fönster men också allt övrigt inom snickeribranschen. Fabriken byggdes ut, en såg (som tidigare tillhört Rockelsta sedan 1877) fanns också i anslutning till fabriken och nu gav många arbetstillfällen. Som mest arbetade där 35 man. Det var då man sågade timmer.



*Snickerifabriken 1937*

*Skebokvarn Pingssten 1937*



**STATENS JÄRNVÄGAR**

har äran inbjuda Eder  
till "Rallarskiva" i tälthuset, Kilsmo,  
söndagen den 31 augusti 1958 med  
anledning av det slutförda dubbelspårsbygget  
STOCKHOLM—GÖTEBORG

O s a på bifogat svarskort senast tisdagen den 26/8.

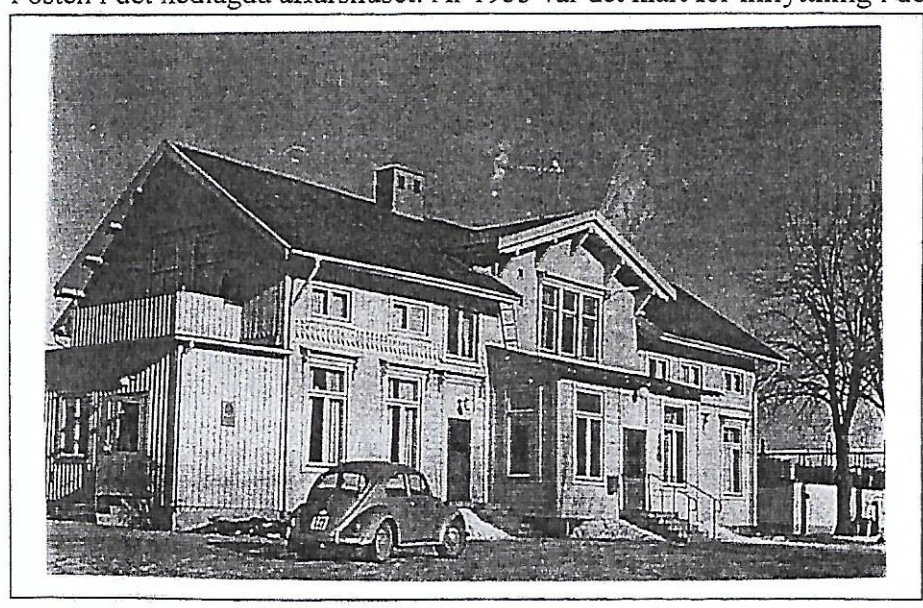
Utvecklingen fortsatte både i samhället och på järnvägen. År 1937 började ett nytt rallargång arbeta på järnvägen, denna gång med att dra fram ett dubbelspår. Det tog lång tid, så hela sträckan Stockholm-Göteborg var ej helt klar förrän 1958.

Av Sune Hård - vars far var med om arbetet - har vi fått en kopia av inbjudningen till avslutningsfesterna.

Elektrifieringsarbetarnas fest gick av stapeln på Stadshotellet i Arboga den 7 juni 1956 och en "Rallarskiva" för att fira avslutningen av dubelspårbygget Stockholm-Göteborg arrangerades i Kilsmo i augusti 1958.

*Inbjudan till "Rallarskivan"*

Posthanteringen i samhället sköttes från början från en liten lokal i anslutning till järnvägsstationens väntsal. Med tiden blev den lokalen för liten och man beslutade om en tillbyggnad av stationshusets västra sida för posthanteringen. Under byggnationen sköttes Posten i det nedlagda affärshuset. År 1955 var det klart för inflyttning i de nya lokalerna.



*Stationshuset med tillbyggnad*

Men så vände allt. Skebokvarns storhetstid var över. Mjölkhanteringen vid mejeriet lades ner i slutet på 1930-talet. Driften vid kvarnen upphörde 1959. 1962 lades mellersta Sörmlands järnväg ner, och så kom turen till Posten, som avvecklades 1965.

När sedan tågen på stambanan upphörde att stanna i Skebokvarn den 1 juni 1966, blev stationshuset överflödigt.

Många turer följde sedan om huset kunde och fick användas för annat ändamål – ortsborna behövde bl a en samlingslokal. Alla försök att rädda huset gjordes av samhällsborna, men förgäves. 1976 beslöt Statens Järnvägar att huset skulle rivas. Detta blev slutet på en 80-årig stationsepok.



*Rivningen av stationshuset i Skebokvarn i slutet av 70-talet.*

