

Stationssamhället och infrastrukturen

– Information om skyltarna

1862 invigdes västra stambanan. Det blev startskottet för Gnestas utveckling. Många ansåg att järnvägen skulle dras mellan de större städerna och i trakter där befolkningen bodde tätt. Men riksdagen beslutade att dra stambanorna genom områden med dåliga kommunikationer och gles befolkning. Detta skulle stimulera industrin och gynna framväxten av nya samhällen. Satsningen visade sig få önskat resultat. Där stambanorna gick fram växte helt nya samhällen upp. Gnesta är ett exempel, Flen, Katrineholm och Hallsberg andra. Där växte industri och handel snabbt.

Järnvägen var den största infrastruktursatsningen någonsin. Men det skulle komma många fler gigantiska byggnadsprojekt. 1800- och 1900-talen blev de tekniska systemens och infrastrukturens århundraden. Det var mycket som byggdes ut – vatten- och avlopps-

ledning, vägar, el, telefon osv. Alla dessa stora investeringar medförde alla genomgripande förändringar i samhället i stort och för människors vardag.

Idag präglas vårt liv av stora tekniska system. Vi kan släcka törsten med rent bakteriefritt vatten, duscha i varmvatten och hålla oss rena, lysa upp våra hem och arbetsplatser med elektricitet och värma våra bostäder. Vi kan kommunicera blixtnabbt med hjälp av telefon och dator och färdas var som helst med hjälp av järnväg och vägar. Ingenting av detta är självklart, allt har en historia.

De röda skyltarna du ser runt omkring i Gnesta berättar om dessa tekniska system. Hur kom de till? Hur levde människor före de tekniska systemen? Hur förändrades samhället och människorna?



- | | |
|--|--|
| 1 Information om skyltarna | 15 Måltid och nattlogi av klass – Järnvägsrestaurangen och järnvägshotellet |
| 2 Tack vare stationen – Järnvägsstationen | 16 Ett underligt fordon – Bilen |
| 3 Tåget krympte tid och rum | 17 Respekt för järnvägspersonalen – Stinsbostaden i Dagaberg |
| 4 Vatten till ångloken – Vattenhästen | 18 Smågrisar och karameller – Marknader |
| 5 Överbanmästaren och dubbelspåret – Banmästarbostaden | 19 Billig tomtmark på berget – Gnestahöjden |
| 6 Resor över vatten och is – Frösjön och Klämmingen | 20 Klockan 22 släcktes lamporna – Elektricitet |
| 7 Putsa och reparera – Lokstallet | 21 Träffpunkt vid vattencisternen |
| 8 Inga moderniteter i Marieström | 22 Sköna bad i Högbo – Bostadsuppvärmning |
| 9 Postbönder, diligens och järnväg – Posten | 23 Dricksvatten från hög höjd – Vattentornet |
| 10 Rören och hälsan – Vatten och avlopp | 24 Rallarna som byggde järnvägen |
| 11 Ostar, fröer och tändstickor – Godsmagasinet | 25 Telefonstationens kvinnor – Telefonen |
| 12 Administration och muntration – Elektron | 26 Det berömda ölet – Bryggeriet |
| 13 Från gångstig till motorväg – Vägar | 27 Ett rum och kök vid banan – Banvaktstugan |
| 14 Diplomater och sändebud – Gästgiveri och skjutsstation | |



Flygbild över spårområdet 1935.

Till vänster: Gnesta från Frösjön.

Tack vare stationen



Gnesta stationssamhälle 1863.

Den första oktober 1861 öppnades den nybyggda järnvägslinjen Järna – Gnesta. Därmed kunde man åka tåg mellan Stockholm och Gnesta. 1862 var hela västra stambanan mellan Stockholm och Göteborg klar. Den tredje november avgick ett festtåg från Stockholm med kungahuset, riksdagsmän och andra viktiga personer ombord. Tåget möttes av folkmassornas hyllningsrop och kanonsalut vid varje station. Enligt tidtabellen gjorde det kungliga tåget ett uppehåll på tio minuter i Gnesta. Väl framme i Göteborg nästa dag förklarade kung Karl XV den nya järnvägslinjen invigd. Varje dag skulle det från och med nu gå ett tåg i varje riktning.

Gnesta blev en "kunglig station". På fasaden mot sjön finns fortfarande tre kungliga kronor i sten. Gnesta station användes regelbundet av kungligheterna. Oscar II och Gustav V steg av här när de skulle till sommarslottet



Folkmassa vid kungligt besök på Gnesta station, 1890-tal.

Tullgarn. Här åt de ofta på järnvägsrestaurangen och åkte vidare med hästskjuts eller bil.

Järnvägar var viktiga för industrialismens genombrott. England var ett föregångsland. Där tog järnvägsbygget fart på 1840-talet. I Sverige kom industrialiseringen igång först på 1870-talet, mycket tack vare att järnvägen då stod färdig runt om i landet.

Staten skulle bekosta bygget av huvudjärnvägar, stambanor, som skulle binda samman landet. Västra stambanan som löper genom Gnesta byggdes åren 1855–1862. Två statliga bolag bildades som 1888 slogs samman till Kungliga Järnvägsstyrelsen, som 1962 blir SJ. Mindre viktiga sträckor, bibanor, bekostades av privat kapital.

LÄS MER PÅ ANDRA SIDAN



- | | |
|---|---|
| 1 Information om skyltarna | 15 Måltid och nattlogi av klass – Järnvägsrestaurangen och järnvägshotellet |
| 2 Tack vare stationen – Järnvägsstationen | 16 Ett underligt fordon – Bilen |
| 3 Tåget krympte tid och rum | 17 Respekt för järnvägspersonalen – Stinsbostaden i Dagaberg |
| 4 Vatten till ångloken – Vattenhästen | 18 Smågrisar och karameller – Marknader |
| 5 Överbanmästaren och dubbelspåret – Banmästarbostaden | 19 Billig tomtmark på berget – Gnestahöjden |
| 6 Resor över vatten och is – Frösjön och Klämmingen | 20 Klockan 22 släcktes lamporna – Elektricitet |
| 7 Putsa och reparera – Lokstallet | 21 Träffpunkt vid vattencisternen |
| 8 Inga moderniteter i Marieström | 22 Sköna bad i Högbo – Bostadsuppvärmning |
| 9 Postbönder, diligens och järnväg – Posten | 23 Dricksvatten från hög höjd – Vattentornet |
| 10 Rören och hälsan – Vatten och avlopp | 24 Rallarna som byggde järnvägen |
| 11 Ostar, fröer och tändstickor – Godsmagasinet | 25 Telefonstationens kvinnor – Telefonen |
| 12 Administration och muntration – Elektron | 26 Det berömda ölet – Bryggeriet |
| 13 Från gångstig till motorväg – Vägar | 27 Ett rum och kök vid banan – Banvaktstugan |
| 14 Diplomater och sändebud – Gästgiveri och skjutsstation | |

Tack vare stationen

TEXTEN BÖRJAR PÅ ANDRA SIDAN

Adolf Edelsvård var chefsarkitekt vid stationsbyggena. Han skapade många lantliga stationsmiljöer med vackra träbyggnader. Förutom stationshuset byggdes i Gnesta godsmagasin, lokstall, två vattenhästar, kolbodar, restaurationsbyggnad (dvs restaurang), bostadshus för järnvägspersonal, ekonomihus, avträden, jordkällare, tvättstuga och lastbrygga.

Stationsmiljön utgjorde både arbets- och bostadsmiljö för de anställda, och privatliv och yrkesliv vävdes samman. "Gnestamodellen" kom att få stor spridning på västra och södra stambanans stationer. Stationssamhällen enligt samma plan uppfördes i bland annat Björnlunda, Skebokvarn och Kilsmo.

Den första stationsbyggnaden revs för att 1907 ge plats åt den vi ser idag. Den ritades av Folke Zettervall. Byggnaden var typisk för sin tid. Tiden kring sekelskiftet 1900 var järnvägens storhetstid. Järnvägens byggnader blev viktiga symboler för nationen, framtiden, utvecklingen och den moderna tiden. Då behövdes pampig arkitektur och man använde nu solida material som sten och tegel. Stationshusen ritades så att de låg som en stadsport mellan stad och spår. Området bakom stationen utgjordes nästan alltid av arbetsplatser och småindustri. Stationen inte bara symboliserade modernitet – den var en viktig informations- och mötesplats.

Framför stationen etablerades torg och offentliga byggnader. Det här var samhällets ansikte utåt. Att ha sin bostad nära järnvägsstationen hade hög status. Den nybyggda järnvägsstationen



Flygbild över Gnesta 1935

"Historien i Sörmland" finns på många platser i länet. Alla skyltar finns att se på www.sorlandsmuseum.se



Järnvägsstationen 1895. Personal och invånare poserar på perrongen.

i Gnesta drog till sig högborgerlig bebyggelse med fasaderna mot stationens framsida. Här var handelscentrum så väl som representativt centrum.

Med bilismens genomslag på 1960-talet minskade behovet av tågtransporter, och SJ beslutade att lägga ner många stationer. 1968 var sista året som SJ-tågen stannade vid Gnesta järnvägsstation, ett dråpslag för samhället. Men man lyckades efter förhandlingar med

Stockholms lokaltrafik få pendeltågen till orten samma år. Tack vare den tågtrafiken har

Gnesta fortsatt att utvecklas. 2005 fanns det 800 inpendlare och ungefär 2600 utpendlare. Den 20 augusti 2007 var en stor dag för orten. Då öppnades återigen Gnesta station för regional- och fjärrtåg.

Stoltheten över den nya järnvägsstationen tog sig olika uttryck. "Minne från Gnesta", souvenirtallrik 1900-talets första hälft.



Pendeltågstrafiken gav Gnestas invånare bra billiga resor inom Stockholmsområdet. Gnesta blev en attraktiv inflyttningssort.

Tåget krympte tid och rum

Järnvägen ökade medvetandet om tiden. På järnvägsstationen fanns en stor urtavla och hela verksamheten på stationen var underordnad klockan. Fickuret blev ett viktigt arbetsredskap för de anställda inom järnvägen. Tidtabellerna var ett nytt fenomen.

Ungefär samtidigt med järnvägen kom industrialiseringen. Många människor lämnade jordbrukssamhället och sökte sig till industrierna där arbetsdagen diktades av klockan. Nu ställdes nya krav på exakthet i tidmätningen. Tidigare hade mycket få haft tillgång till en klocka, men nu började serietillverkade fickur att säljas till så låga priser att till och med en arbetare hade råd att skaffa sig en klocka. I Gnesta etablerade sig två urmakare för att tillgodose behoven, en av dem var urmakare Newton.

Med tågen kom också standardtiden i Sverige. Före järnvägen hade varje stad sin egen lokala tid. Men när järnvägen knöt ihop landet och platser passerades under en och samma dag uppstod problemet att klocktiden varierade mellan olika orter. För att råda bot på problemet bestämde man till att börja med att stationsklockorna skulle ställas efter linjens huvudstation. Göteborgstid skulle i fortsättningen gälla efter hela västra stambanan.

På en del stationer fanns klockor med olikfärgade minutvisare, en för lokal tid och en för järnvägstid. Tidtabellen hade också en tidsskillnadstabell med vars hjälp man kunde räkna om järnvägstiden till lokal tid.

LÄS MER PÅ ANDRA SIDAN



- | | |
|--|---|
| 1 Information om skyltarna | 15 Måltid och nattlogi av klass – Järnvägsrestaurangen och järnvägshotellet |
| 2 Tack vare stationen – Järnvägsstationen | 16 Ett underligt fordon – Bilen |
| 3 Tåget krympte tid och rum | 17 Respekt för järnvägspersonalen – Stationsbetjänten Dagmar Berg |
| 4 Vatten till ångloken – Vattenhästen | 18 Smågrisar och karameller – Marknader |
| 5 Överbanmästaren och dubbelspåret – Banmästarbostaden | 19 Billig tomtmark på berget – Gnestahöjden |
| 6 Resor över vatten och is – Frösjön och Klämmingen | 20 Klockan 22 släcktes lamporna – Elektricitet |
| 7 Putsa och reparera – Lokstallet | 21 Träffpunkt vid vattencisternen |
| 8 Inga moderniteter i Marieström | 22 Sköna bad i Högbo – Bostadsuppvärmning |
| 9 Postbönder, diligens och järnväg – Påstaden | 23 Dricksvatten från hög höjd – Vattentornet |
| 10 Rören och hälsan – Vatten och avlopp | 24 Rallarna som byggde järnvägen |
| 11 Ostar, fröer och tändstickor – Godsmagasinet | 25 Telefonstationens kvinnor – Telefonen |
| 12 Administration och muntration – Elektrikern | 26 Det berömda ölet – Bryggeriet |
| 13 Från gångstig till motorväg – Vägar | 27 Ett rum och kök vid banan – Banvaktstugan |
| 14 Diplomater och sändebud – Gästgiveri och skjutstation | |



Från slutet av 1800-talet fanns ett urmakeri i kvarteret Mariestöm ägt av urmakare Newton. Urmakeriet fanns kvar långt in på 1900-talet.



Lars Jansson "Lars Urmakare" i sin butik på Torggatan. Firman har funnits sedan 1965. Bilden togs 1969.

historien i sömland

Tåget krympte tid och rum

TEXTEN BÖRJAR PÅ ANDRA SIDAN

I Gnesta skulle man lägga till 21 minuter till järnvägs-tiden för att få lokaltiden. Systemet var mycket besvär- ligt och 1879 infördes därför gemensam tid för alla rikets klockor, och första tidtabellen med svensk stan- dardtid framställdes.

Det var inte bara klockan som gjorde att man fick en annan tidsuppfattning. Resandet i sig gick nu så mycket fortare. Tåget gjorde att både tiden och rum- met krympte. Resan mellan Stockholm och Göteborg tog 14 timmar när järnvägen invigdes 1862. Det var en enorm tidsbesparing. På bara en dag reste man nu

en sträcka som tagit ungefär sex dagar med häst och vagn, och med ångbåt upp till fyra dagar.

Det blev inte bara snabbare utan också billigare resor. På 1890-talet kostade en enkel tågbiljett mellan Göte- borg och Stockholm 9 kronor och 80 öre i tredje klass (resan var dubbelt så dyr i andra klass och tre gånger så dyr i första klass). Tredjeklassbiljetten motsvarade ungefär tre dagslöner för en arbetare. Med gästgivar- skjuts (hyrd häst och vagn) skulle samma resa kosta två månadslöner för en dräng. På 1890-talet åkte 90 procent av tågresenärerna med tredje klass, endast en procent åkte första klass.

”Järnvägar bjuda vida större trygghet än varje annat slag av fortkomst. De nedbryta rummets och tidens skrankor och förlänga människolivet genom att förkorta avstånden och sålunda även tiden för handlingar som förutsätter rörelse. De förflyttar länder och orter närmare varandra.

Ur broschyr som propagerade för införandet av järnvägsanläggning på 1840-talet

”Vi börja känna oss som ett verkligt stycke Europa. Vi kunna beräkna våra resor ej mera på asiatiskt vis efter dygn och dagsmarscher, utan efter timmar och minuter.

Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning, 1862



Resenärer väntar på tåget på perrongen i Gnesta i slutet av 1800-talet.

Till vänster: Biljettautomat på Gnesta station uppsatt 2007.

Järnvägs-turer.

Nr 1.

Bestra Stambanan från Stockholm.

Ret.	Alla dagar.			
	Nr 1.		Nr 2.	
	Ankommer.	Afgår.	Ankommer.	Afgår.
Från Stockholm	12,30 ^a c. m.	12,30 ^a c. m.	3,0 ^a c. m.	3,0 ^a c. m.
” Björnsjö	12,35 ^a c. m.	12,35 ^a c. m.	3,5 ^a c. m.	3,5 ^a c. m.
” Duddinge	12,57 ^a ”	1,0 ^a ”	3,27 ^a ”	3,30 ^a ”
” Lumba	1,18 ^a ”	1,23 ^a ”	3,48 ^a ”	3,53 ^a ”
” Södertelje	1,50 ^a ”	1,55 ^a ”	4,20 ^a ”	4,25 ^a ”
” Serna	2,18 ^a ”	2,23 ^a ”	4,50 ^a ”	4,55 ^a ”
” Wälnbo	2,38 ^a ”	2,43 ^a ”	5,18 ^a ”	5,21 ^a ”
” Önebo	2,58 ^a ”	3,03 ^a ”	5,38 ^a ”	5,40 ^a ”
Till Björnsjö	3,03 ^a ”	3,08 ^a ”	5,43 ^a ”	5,45 ^a ”
Upp.				
Från Björnsjö	6,30 ^a f. m.	6,30 ^a f. m.	7,0 ^a f. m.	7,0 ^a f. m.
” Önebo	6,50 ^a f. m.	6,50 ^a f. m.	7,18 ^a ”	7,18 ^a ”
” Wälnbo	7,15 ^a ”	7,15 ^a ”	7,41 ^a ”	7,41 ^a ”
” Serna	7,38 ^a ”	7,38 ^a ”	7,61 ^a ”	7,61 ^a ”
” Södertelje	8,0 ^a ”	8,0 ^a ”	8,15 ^a ”	8,15 ^a ”
” Lumba	8,50 ^a ”	8,50 ^a ”	8,55 ^a ”	8,55 ^a ”
” Duddinge	9,13 ^a ”	9,13 ^a ”	9,16 ^a ”	9,16 ^a ”
” Björnsjö	9,35 ^a ”	9,40 ^a ”	9,35 ^a c. m.	9,35 ^a c. m.
Till Stockholm	9,45 ^a ”	9,45 ^a ”	9,45 ^a ”	9,45 ^a ”

Postagerare-avgift: 1:sta Kلاس 75 öre, 2:dra Kلاس 50 öre, 3:de Kلاس 25 öre pr mil.

Obs. Örn- och Felgebagar föres intet gode.



tema spår
rör
och
ledningar

”Historien i Sörmland” finns på många platser i länet. Alla skyltar finns att se på www.sorlandsmuseum.se

sörmlands
museum
En del av Region Sörmland

I samarbete med:

GNESTA
KOMMUN

Vatten till ångloken

Under 1800-talets lopp förändrades Sverige från jordbruksland till industriland. Ångmaskinen gav upphov till ett helt nytt produktionssystem med industrier. Den revolutionerade också kommunikationerna. Kanaler byggdes för ångbåtstrafik. Men viktigare blev järnvägen och ånglokets införande på 1860-talet.

Ångloket var en fantastisk uppfinning som många tjuasades av. Ångvisslan kunde höras på flera kilometers avstånd. Att gå ner och se på kvällståget hörde till nöjerna när Gnesta växte fram under 1800-talets senare del. Ånglokets ankomst och avgång gav en ny rytm åt bygden.

Ångloken krävde stor tillgång till vatten. Gnesta station låg bra till vid Frösjön. I Gnesta skedde vattenpåfyllningen av ångloken från två fristående vattenkranar eller vattenkastare, i folkmun kallade vattenhästar. Dessa var uppställda mellan spåren femtio meter öster om stationshuset. I bangårdens östra ände (från och med 1910-talet i västra änden) fanns en pumpstation som pumpade upp Frösjövatten som sedan transporterades via en ledning till vattenhästarna.

I bangårdens västra ände (bakom nuvarande godsmagasinet) fanns ett stort kolförråd och en kolbrygga. Här fylldes ånglokets kolreserv på av kolkarlarna. Kolbryggan finns inte kvar idag.

Vid elektrifieringen av stambanan 1926 infördes ellok så vatten och kol behövdes inte längre. Vattenhästarna plockades så småningom bort, men en av dem bevarades i Gnesta. Denna placerades intill stationsbyggnaden inför nyinvigningen av stationen 2007. I dag är den vattenhästen en av få bevarade utmed västra stambanan.

Ett ånglok vid Gnesta järnvägsstation 1895.

” Den personal som sörjde för vatten och kol till tågen, utgjordes av två pumpmaskinister, Widell och Wenander, samt kolkarlarna; av de senare minns jag särskilt en vid namn Magnus Pettersson, en hedersman, populär bland oss ungdomar.

Erik Widegren, född 1877, ur boken Minnen från Gnesta under 1870-90-talen.



Vattenhästen syns till vänster från sidan. Bilden är tagen i slutet av 1930-talet, efter elektrifieringen av järnvägen, trots detta står vattenhästen kvar.

Bilden visar den pumpstation som fanns i bangårdens östra ände fram till 1910-talet då en ny pumpstation i den västra änden byggdes.



- | | |
|---|---|
| 1 Information om skyltarna | 15 Måltid och nattlogi av klass – Järnvägsrestaurangen och järnvägshotellet |
| 2 Tack vare stationen – Järnvägsstationen | 16 Ett underligt fordon – Bilen |
| 3 Tåget krympte tid och rum | 17 Respekt för järnvägspersonalen – Stinsbostaden i Dagaberg |
| 4 Vatten till ångloken – Vattenhästen | 18 Smågrisar och karameller – Marknader |
| 5 Överbanmästaren och dubbelspåret – Banmästarbostaden | 19 Billig tomtmark på berget – Gnestahöjden |
| 6 Resor över vatten och is – Frösjön och Klämmingen | 20 Klockan 22 släcktes lamporna – Elektricitet |
| 7 Putsa och reparera – Lokstallet | 21 Träffpunkt vid vattencisternen |
| 8 Inga moderniteter i Marieström | 22 Sköna bad i Högbo – Bostadsuppvärmning |
| 9 Postbönder, diligens och järnväg – Posten | 23 Dricksvatten från hög höjd – Vattentornet |
| 10 Rören och hälsan – Vatten och avlopp | 24 Rallarna som byggde järnvägen |
| 11 Ostar, fröer och tändstickor – Godsmagasinet | 25 Telefonstationens kvinnor – Telefonen |
| 12 Administration och muntration – Elektron | 26 Det berömda ölet – Bryggeriet |
| 13 Från gångstig till motorväg – Vägar | 27 Ett rum och kök vid banan – Banvaktstugan |
| 14 Diplomater och sändebud – Gästgiveri och skjutsstation | |

spår
rör
och
ledningar

Överbanmästaren och dubbelspåret



tema spår
rör
och
ledning

Vid varje järnvägsstation fanns en banmästare fram till 1960-talet. Här i Gnesta fanns det även en överbanmästare. Banmästarna ansvarade för underhållsarbete av banan som rälsbyten, växelbyten, spårjusteringar, linjeomläggningar osv. Även byggnader, vägar, plattformar och kajer skulle underhållas. Snöröjning, plogning och spårrensning skulle organiseras. Banmästarnas uppgift var att kontrollera och inspektera att de som stod under honom skötte sitt arbete; banvakterna, brovakterna och grindvakterna. Inspektionen skedde till att börja med till fots, senare med dragdressin och motordressin.

Många banmästare hade tidigare varit banvakter, men även militärer rekryterades. Arbetet vid järnvägen präglades överhuvudtaget av en militär anda. Hierarkierna genomsyrade allt. Stinsen stod högst men också titlar som baningenjör, stationsskrivare och lokförare ingav stor respekt. Banmästaren löd under baningenjören och överbanmästaren. Han skulle dagligen rapportera och besvara skrivelser till sina överordnade.

1945 anställdes överbanmästare John Frisk för att leda uppbyggnaden av en ny större bangård med dubbelspår i Gnesta. Omkring tvåhundra rallare anlätades för att bygga den nya bangården. Rälsen byggdes nu också rakare så att tågen kunde gå snabbare. Det var ett omfattande bygge. Det försenades då järnvägsbanken vid stationen plötsligt rasade ner i Frösjön 1949. Den fick sedan byggas upp på nytt. Ingen människa kom till skada. Men femtio meter ut i sjön bildade rasmassorna Rallarholmen, en liten långsmal ö med vass på.

Banmästarbostaden hade byggts i slutet av 1800-talet och legat på andra sidan bangården. Omläggningen av spåren gjorde nu att huset hamnade mitt på bangården, mellan spåren. Där fick banmästare Frisk och hans familj bo i fem år. Men sedan byggdes den banmästarbostad vi ser idag här invid Frösjön. Huset stod färdigt omkring 1950. Efter samma ritningar byggdes även en banmästarexpeditionen några meter bort.

LÄS MER PÅ ANDRA SIDAN



Omkring 1950 stod den nya banmästarbostaden färdig och bakom den banmästarexpeditionen. Banmästarbostaden var delad i två bostäder, närmast syns familjen Frisks bostad.

Till vänster: John Frisk hade flyttat runt med sin familj och arbetat med dubbelspårbygget på en mängd platser innan han kom till Gnesta. Här gör han spårämätningar 1931.



Manskapsrummet i numera rivna banmästarexpeditionen vid Gnesta station. Tidigt 1960-tal.



- 1 Information om skyltarna
- 2 Tack vare stationen – Järnvägsstationen
- 3 Tåget krympte tid och rum – Vattenhästen
- 4 Vatten till ångloken – Vattenhästen
- 5 **Överbanmästaren och dubbelspåret – Banmästarbostaden**
- 6 Resor över vatten och is – Frösjön och Klämmingen
- 7 Putsa och reparera – Lokstallet
- 8 Inga moderniteter i Marieström
- 9 Postbönder, diligens och järnväg – Posten
- 10 Rören och hälsan – Vatten och avlopp
- 11 Ostar, fröer och tändstickor – Godsmagasinet
- 12 Administration och muntration – Elektron
- 13 Från gångstig till motorväg – Vägar
- 14 Diplomater och sändebud – Gästgiveri och skjutsstation
- 15 Måltid och nattlogi av klass – Järnvägsrestaurangen och järnvägshotellet
- 16 Ett underligt fordon – Bilen
- 17 Respekt för järnvägspersonalen – Stinsbostaden i Dagaberg
- 18 Smågrisar och karameller – Marknader
- 19 Billig tomtmark på berget – Gnestahöjden
- 20 Klockan 22 släcktes lamporna – Elektricitet
- 21 Träffpunkt vid vattencisternen
- 22 Sköna bad i Högbo – Bostadsuppvärmning
- 23 Dricksvatten från hög höjd – Vattentornet
- 24 Rallarna som byggde järnvägen
- 25 Telefonstationens kvinnor – Telefonen
- 26 Det berömda ölet – Bryggeriet
- 27 Ett rum och kök vid banan – Banvaktstugan

Överbanmästaren och dubbelspåret

TEXTEN BÖRJAR PÅ ANDRA SIDAN

Byggnaderna ritades av överbanmästare John Frisk. I den vänstra delen av banmästarbostaden bodde överbanmästare Frisk med familj och i den högra delen banmästare Stig Gustavsson med familj. Överbanmästarens bostad bestod av kök, badrum, finrum och två sovrum. Finrummet användes bara vid högtidliga tillfällen som på julafton. På andra sidan Marieströmsån, där det numera är gångvägar till järnvägsviadukten, låg familjens trädgård.

Banmästarexpedition låg några meter väster om bostaden, där det nu är parkering. I den byggnaden samordnades arbetet på banavdelningen. Banmästarna och kontorsskrivarna räknade ut ackorden för banarbetarna och betalade ut löner på expeditionen. Här fanns också ett lunchrum för banarbetarna samt en signalverkstad där all teknisk utrustning i form av stolpar, ledningar och så vidare byggdes för att sedan monteras upp längs med spåren.

Till vänster: John Frisk (1898-1958) var banmästare i Gnesta mellan 1945 och 1958. Han bodde här i banmästarbostaden med sin familj.

Till höger: Den gamla banmästarbostaden låg till att börja med på andra sidan spåret från stationen. När dubbelspåret byggdes kom bostaden att ligga mitt emellan spåren på själva bangården.



Överbanmästare John Frisk med sin familj, frun Hilda och sönerna Sigvard och Lennart.

På andra sidan Marieströmsån, där det nu är gångvägar som leder under järnvägen, låg banmästarfamiljens trädgård.



”Pappa älskade sitt arbete som överbanmästare på SJ. Han hade ingenting annat i huvudet. Han såg banavdelningen som en stor familj. Men banmästaryrket väckte avundsjuka hos folk, de trodde han tjänade mycket pengar. Det var ju inga feta löner men en del förmåner. Banmästare fick ungefär 20 gratisbiljetter om året att åka tåg för, där ingick även utlandsresor. Men pappa arbetade så mycket att vi aldrig hade möjlighet att göra de där resorna.

Vi bodde precis intill spåret. Det var ett fruktansvärt dån när tågen gick. Hela huset skakade. Men det tänkte man inte på för vi hade bott så där hela livet. Som liten sprang man jämt på spåret, gick balansgång och så. Det var min lekplats. Jag älskade min barndom vid järnvägen, jag fick vara med överallt. Jag blev kompis med rallarna som var så starka.

Lennart Frisk född 1938, son till John Frisk som var överbanmästare i Gnesta mellan 1945 och 1958.

tema
spår
rör
och
ledningar

Resor över vatten och is

Sjöarna Frösjön och Klämningen var ursprungligen en havsvik. De är tillsammans en och en halv mil långa och har i alla tider varit en viktig farled, sommar som vinter.

Att färdas i släde på vintervägarna och vattendragen kunde ibland vara den enda framkomliga vägen. Det var både snabbare och bekvämare än landsvägarna. Vintervägarna på isen var kortare och dessutom underhållsfria. Landsvägarna var i dåligt skick, backiga, ojämna och steniga. På en karta från 1690 har vintervägen Södertälje – Gnesta ritats in. Den var 27 km och tog bara två timmar att åka med släde. Sommarvägen på landsväg samma sträcka var 40 km, och tog sju timmar att färdas.

Vintervägarna följde lika fasta och bestämda stråk som sommarvägarna. De fanns i alla landskap och räknades ibland till huvudvägarna.

Frösjön och Klämningen var länge en viktig länk mellan Gnesta och bönderna runt sjön. Så länge skogsprodukterna kördes med hästar, fram till 1960-talet, var det mycket livlig trafik på Frösjön och Klämningen vintertid. Ändlösa rader av skjutsar med virke från skogarna kunde ses ute på sjöarnas isar. Tusentals lass kördes varje vinter från det så kallade Hedlandet på östra sidan av Klämningen. Bönderna hämtade också grus på Häradsholmen för underhåll av sina vägar. Detta gjordes när isen var som tjockast så att den kunde bära de tunga lasserna. Men olyckor hände ändå. I början av 1920-talet gick fyra hästar med tungt lass genom isen utanför Klöfsta och försvann i djupet. Men körkarlen hade tur och klarade sig helskinnad.

LÄS MER PÅ ANDRA SIDAN

Till vänster: Berit Nyman fick ett par rörskridskor och åkte ofta skridskor på Frösjön under vintrarna på 1940-talet.

”Pappa köpte timmer på rot till snickeriet. Det var viktigt att det var av god kvalitet så därför brukade han åka och titta på det innan han bestämde sig. En gång fick jag följa med, jag var ungefär sju år. Det var vinter och isen låg tjock på Frösjön. Vi åkte spark och var ute ända till kvällen. Det gick lätt för de hade plogat och gjort en vinterväg på sjön. Vi var till flera platser som Kattnäs och Dillnäs.

Anna-Greta Andersson, född 1918



Brygga i Sigtunaån vid Gustavsvik.



Motorbåtar, fritidsbåtar, vid Klämmingsberg 1959.



- | | |
|---|---|
| 1 Information om skyltarna | 15 Måltid och nattlogi av klass – Järnvägsrestaurangen och järnvägshotellet |
| 2 Tack vare stationen – Järnvägsstationen | 16 Ett underligt fordon – Bilen |
| 3 Tåget krympte tid och rum – Vattenhästen | 17 Respekt för järnvägspersonalen – Stinsbostaden i Dagaberg |
| 4 Vatten till ångloken – Vattenhästen | 18 Smågrisar och karameller – Marknader |
| 5 Överbanmästaren och dubbelspåret – Banmästarbostaden | 19 Billig tomtmark på berget – Gnestahöjden |
| 6 Resor över vatten och is – Frösjön och Klämningen | 20 Klockan 22 släcktes lamporna – Elektricitet |
| 7 Putsa och reparera – Lokstallet | 21 Träffpunkt vid vattencisternen |
| 8 Inga moderniteter i Marieström | 22 Sköna bad i Högbo – Bostadsuppvärmning |
| 9 Postbönder, diligens och järnväg – Posten | 23 Dricksvatten från hög höjd – Vattentornet |
| 10 Rören och hälsan – Vatten och avlopp | 24 Rallarna som byggde järnvägen |
| 11 Ostar, fröer och tändstickor – Godsmagasinet | 25 Telefonstationens kvinnor – Telefonen |
| 12 Administration och muntration – Elektron | 26 Det berömda ölet – Bryggeriet |
| 13 Från gångstig till motorväg – Vägar | 27 Ett rum och kök vid banan – Banvaktstugan |
| 14 Diplomater och sändebud – Gästgiveri och skjutsstation | |

Resor över vatten och is

TEXTEN BÖRJAR PÅ ANDRA SIDAN

Från 1910-talet till 1940-talet spelade motorbåtarna stor roll för de som bodde runt sjöarna och deras förbindelse med Gnesta. Även roddbåtar användes flitigt. Fullastade båtar gick varje lördag till Gnesta när det var torgdag. Grönsaker, ägg och bär togs fördes. Ved från skogarna runt sjöarna lastades på stora plank-

pråmar och roddes över Frösjön. Där fanns en stor brygga i två våningar intill godsmagasinet där veden lastades över på järnvägsvagnar till Stockholm. På vintern försågs Gnestas industri som bryggeri, mejeri och även privatpersoner med is från Frösjön. Under några veckor varje vinter sågades is på Frösjön som lades i is-

dösar täckta med sågspån. Med den isen kylde man färskvaror före kylskåpens tid.

Kring sekelskiftet trafikerades Frösjön och Klämningen av en ångbåt som utgick från Gnesta, lade till vid Kvarntorp, Dillbokvarn och sannolikt flera platser. Slutdestination var Laxne.



Det gamla godsmagasinet låg vid nuvarande busstorget. Intill låg bryggan där båtarna la till och varor lastades av.



Många arbetare anlätades varje vinter när isen låg tjock på Frösjön. De sågade ut isblock som sedan användes till isdösar för att hålla till exempel mejeriets och bryggeriets varor fräska.

” Det var i början av 1930-talet. Jag var i 12-årsåldern. Vi bodde i Solbacken öster om Klämningen. Bron vid Klövet och landsvägen var ännu ej byggd. På det magra torpet odlade pappa potatis och morötter med mera. Skogsbär och fisk hade vi ibland. Allt skulle säljas för att få in några kronor. Det var mycket dåliga tider då. Från midsommar och rätt långt fram på sommaren rodde pappa och jag varje lördag ned till Gnesta och torgade våra varor. Vi måste starta vid fyratiden för att vara på torget i rätt tid. Omkring en mil hade vi att ro och sedan var det långt att bära säckarna från stranden, under järnvägen och upp på torget.

Sive Karlsson, född 1919

” Då jag började gå i Hallsta skola 1925 måste mina föräldrar ro mig över sjön morgon och eftermiddag. // Då mina två yngre systrar började gå i skolan snickrade pappa och morbror Georg en liten båt med två par åror och vi fick då börja ro själva. // Nog var det jobbigt många gånger när vågorna gick höga. Värst var det många höstmorgnar när det var tät dimma. Mamma gick med en koskälla och skamlade ute på backen för att vi skulle veta riktningen bättre. Det kan dock vara svårt att höra var ljudet kommer ifrån då man är ute i dimman.

Sive Karlsson, född 1919 i Gåsinge-Dillnäs socken

Kanotister på Klämningen. Numera används vattenvägarna främst för rekreation.

”Historien i Sörmland” finns på många platser i länet. Alla skyltar finns att se på www.sorlandsmuseum.se

tema spår
rör
och
ledningar

Putsa och reparera

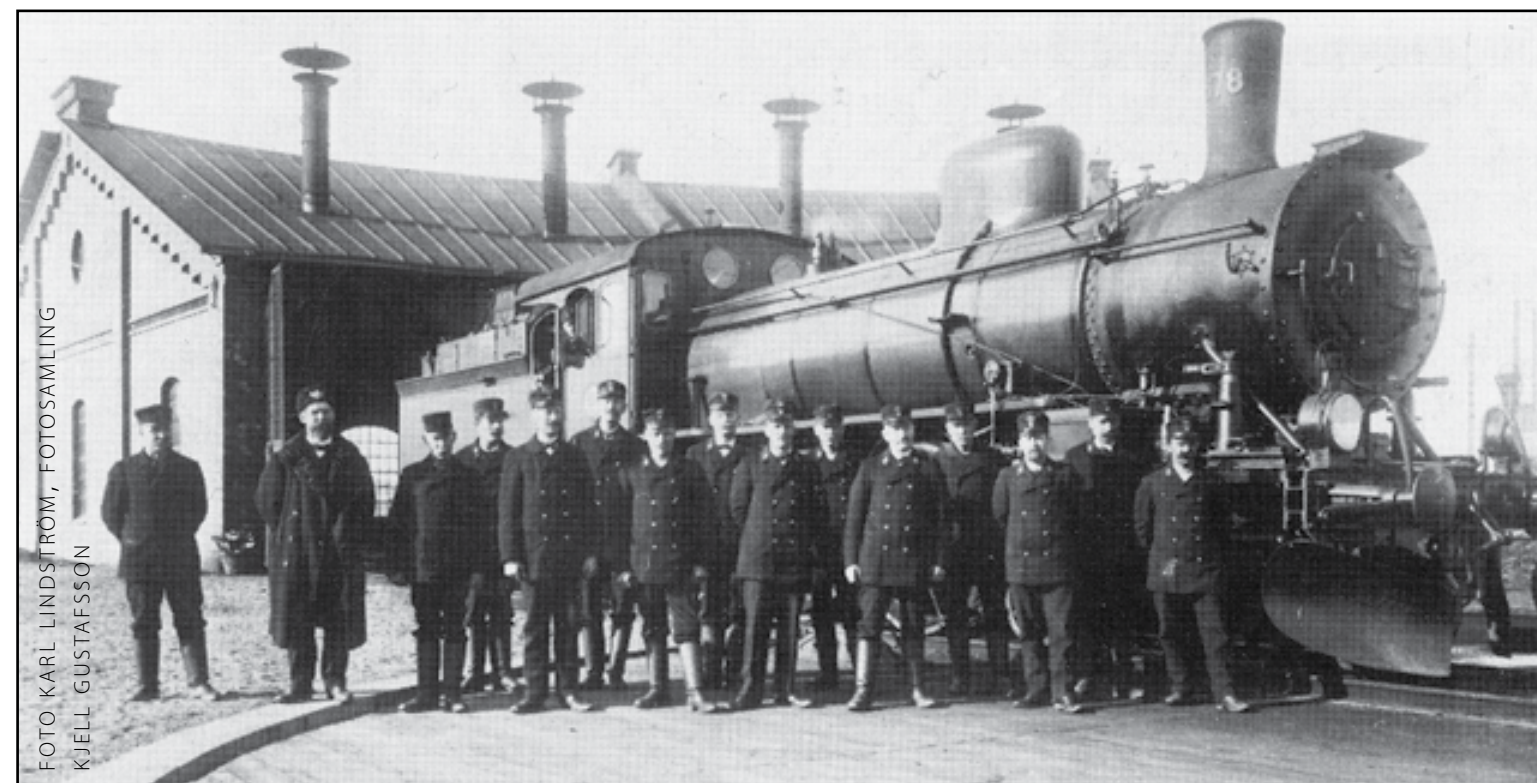
Loken till stambanorna köptes till att börja med in från England som var föregångsland. Nyqvist och Holm i Trollhättan samt Motala Verkstad blev så småningom de främsta tillverkarna av ånglok i Sverige under 1800-talets slut. Sammanlagt byggde de över 600 ånglok. Även i Sörmland tillverkades lok under en kortare tid, i Eskilstuna 31 stycken 1853–1893 och i Nyköping 8 stycken 1859–1863.

Lokstall byggdes på de flesta stationer eftersom ångloken var mycket underhållskrävande. I lokstallet arbetade till exempel lokmästare, vagnmästare, stallkarlar, reparatör och lokputsare. Här underhölls, putsades och reparerades loken, här fanns inspektionsgravar och verkstad.

Det första lokstallet i Gnesta byggdes omkring 1862 i trä liksom övriga stationsbyggnader. Detta lokstall låg i bangårdens östra ände. Det lokstall vi ser idag är ett

rundstall som byggdes 1905 här i bangårdens västra ände. Byggnaden ritades av Folke Zettervall, SJs chefsarkitekt. Från början fanns två serviceplatser för lok i byggnaden, senare fick lokstallet en tillbyggnad så att det blev plats för fyra lok. En femton meters vändskiva anlades utanför för att kunna fördela loken på de olika platserna. På bangården fanns kolbryggan som försåg loken med kol. Pumpstationen pumpade upp vatten ur Frösjön som sedan leddes till vattenhästen där loken tankades med vatten.

Vid elektrifieringen av stambanan 1926 minskade behovet av ett lokstall i Gnesta. De eldrivna loken kräver mycket mindre underhåll och lokstallet togs så småningom ur bruk.



Lokstallet i Gnesta omkring 1910. Lokpersonalen har ställt upp sig, chefen för lokstallet lokförman Hägerstam står näst längst till vänster. Loket är tillverkat av Nyqvist och Holm AB i Trollhättan 1907.



- | | |
|--|---|
| 1 Information om skyltarna | 15 Måltid och nattlogi av klass – Järnvägsrestaurangen och järnvägshotellet |
| 2 Tack vare stationen – Järnvägsstationen | 16 Ett underligt fordon – Bilen |
| 3 Tåget krympte tid och rum | 17 Respekt för järnvägspersonalen – Stinsbostaden i Dagaberg |
| 4 Vatten till ångloken – Vattenhästen | 18 Smågrisar och karameller – Marknader |
| 5 Överbanmästaren och dubbelspåret – Banmästarbostaden | 19 Billig tomtmark på berget – Gnestahöjden |
| 6 Resor över vatten och is – Frösjön och Klämmingen | 20 Klockan 22 släcktes lamporna – Elektricitet |
| 7 Putsa och reparera – Lokstallet | 21 Träffpunkt vid vattencisternen |
| 8 Inga moderniteter i Marieström | 22 Sköna bad i Högbo – Bostadsuppvärmning |
| 9 Postbönder, diligens och järnväg – Posten | 23 Dricksvatten från hög höjd – Vattentornet |
| 10 Rören och hälsan – Vatten och avlopp | 24 Rallarna som byggde järnvägen |
| 11 Ostar, fröer och tändstickor – Godsmagasinet | 25 Telefonstationens kvinnor – Telefonen |
| 12 Administration och muntration – Elektron | 26 Det berömda ölet – Bryggeriet |
| 13 Från gångstig till motorväg – Vägar | 27 Ett rum och kök vid banan – Banvaktstugan |
| 14 Diplomater och sändebud – Gästgiveri och skjutstation | |

Inga moderniteter i Marieström

Kvarteret Marieström byggdes omkring 1875 och var det första hyreshusområdet i Gnesta. Många familjer bodde där, ofta i ett rum och kök. En fabrik i Marieström tillverkade smyckesetuier. Många av de boende arbetade där i början av 1900-talet. I husen fanns flera affärer och kommunal service. Gerdtmans skoaffär var en av affärerna i Marieström, som etablerades redan 1887 och fortfarande finns kvar i hörnhuset vid Västra Storgatan.

Under 1900-talets lopp infördes flera tekniska system som förändrade boendet och det svenska samhället i grunden: el, vatten, avlopp och värme. Societeten kunde ha vattenklosett vid början av 1900-talet medan de mindre bemedlade fick vänta länge på de nya bekvämligheterna. I Marieström bodde många familjer omodernt ända fram till 1968 när området revs. Då hade de flesta i området fortfarande dass på gården och kallvat-ten, eldade med ved och tvättade för hand. Många äldre gnestabor växte upp här och berättar om glada minnen, trots enkel standard.

När Marieström stod nybyggt hämtade man sitt dricks-vatten i brunnar. Men 1908 kom en modernitet. Nu byggdes den första vattenledningen i Gnesta och den valde man att dra till Marieström. Serviceledningar



Marieströmsgatan 1902 med personer och verksamheter markerade med namn.

drogs in i husens förstugor, dit de boende fick gå och hämta kallvatten i hinkar. Trycket var dåligt och gick inte att pressa upp till tredje våningen. Ledningarna frös ofta på vintrarna i de kalla trapphusen.

När man skulle uträtta sina behov fick man gå ut på gården. Dassgången på gården hade fem dörrar på varje sida, och varje familj hade sitt dass. En del hade dass på vinden. När dassstunnan var full fick man "gå och buda" – ett bud från ett åkeri transporterade tunnan med häst och vagn till en tipp utanför samhället. Femtio öre kostade den tjänsten på 1930-talet.

LÄS MER PÅ ANDRA SIDAN



Till vänster: I hörnhuset Marieströmsgatan – Västra Storgatan låg Gertmans skoaffär, affären finns fortfarande kvar idag, bilden är tagen tidigt 1900-tal.

Till höger: Marieström mot Torggatan, 1950-tal.



- | | |
|---|---|
| 1 Information om skyltarna | 15 Måltid och nattlogi av klass – Järnvägsrestaurangen och järnvägshotellet |
| 2 Tack vare stationen – Järnvägsstationen | 16 Ett underligt fordon – Bilen |
| 3 Tåget krympte tid och rum – Vattenhästen | 17 Respekt för järnvägspersonalen – Stinsbostaden i Dagaberg |
| 4 Vatten till ångloken – Vattenhästen | 18 Smågrisar och karameller – Marknader |
| 5 Överbanmästaren och dubbelspåret – Banmästarbostaden | 19 Billig tomtmark på berget – Gnestahöjden |
| 6 Resor över vatten och is – Frösjön och Klämningen | 20 Klockan 22 släcktes lamporna – Elektricitet |
| 7 Putsa och reparera – Lokstallet | 21 Träffpunkt vid vattencisternen |
| 8 Inga moderniteter i Marieström | 22 Sköna bad i Högbo – Bostadsuppvärmning |
| 9 Postbönder, diligens och järnväg – Posten | 23 Dricksvatten från hög höjd – Vattentornet |
| 10 Rören och hälsan – Vatten och avlopp | 24 Rallarna som byggde järnvägen |
| 11 Ostar, fröer och tändstickor – Godsmagasinet | 25 Telefonstationens kvinnor – Telefonen |
| 12 Administration och muntration – Elektron | 26 Det berömda ölet – Bryggeriet |
| 13 Från gångstig till motorväg – Vägar | 27 Ett rum och kök vid banan – Banvaktstugan |
| 14 Diplomater och sändebud – Gästgiveri och skjutsstation | |

Inga moderniteter i Marieström

TEXTEN BÖRJAR PÅ ANDRA SIDAN

I Stockholm installerades den första toaletten eller vattenklosetten 1883, men det var först på 1930-talet som det började bli vanligare med vattenklosetter. I Gnesta var avloppsledning på 1920-talet en sällsynthet. En av de första byggnader att få bekvämligheten var stationshuset där man 1924 installerade vatten- och avloppsledningar.

Mattor klappades och sköljdes i Frösjön. Övrig tvätt tvättades i bykstugan i Marieström. Där fanns en stor cementbassäng och det var ofta barnens uppgift att pumpa den full med vatten när det var dags för tvätt. Det tog många timmar att pumpa och var en slitig uppgift. Varmvatten värmde man i en pannmur.

Lägenheterna värmdes upp genom kakelugnar i rummen och vedspisar i köken. På gården hade varje familj sin egen vedbod där man högg och förvarade ved.

” Morsan städade och höll fint på dasset på gården. Där fanns gardiner och på väggen hängde en målning på Oscar II. Det var vanligt att ha kungafamiljen på dasset. Vi hade inte toapapper utan torkade oss med kataloger från Åhlén och Holm. Man fick gnugga pappret mellan händerna för det var styvt.

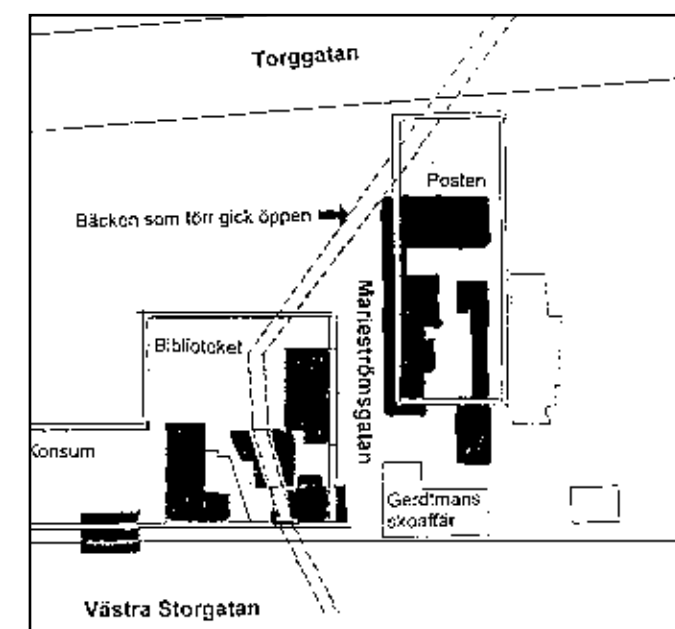
Rolf Pihl, född 1927, uppvuxen i Marieström

” På Bryggeriholmen fanns det ett litet badhus med två badkar. Vi hade inte badrum eller varmvatten i Marieström, så dit gick man för att bada. En tant tvålade in en. Ibland badade jag hemma i en zinkbalja på köksgolvet, mamma värmde vatten i reservoaren i vedspisen.

Rolf Pihl, född 1927, uppvuxen i Marieström



1968 revs hela Marieströmsområdet.



Husen som ingick i kvarteret Marieström är nu rivna, dessa är markerade med svart på kartan.



Tvätterskor i tvättstuga i Marieström. Klara Matilda Andersdotter Fors (1861-1931) och Anna Roth båda hustrur till indelta soldater vid Sörmlands regemente.

Till vänster: Lägenheterna i Marieström kunde värmas upp med hjälp av ståtliga kakelugnar.



Marieströmsån flöt öppet genom samhället fram till 1968 då den överdäckades.

Postbönder, diligens och järnväg

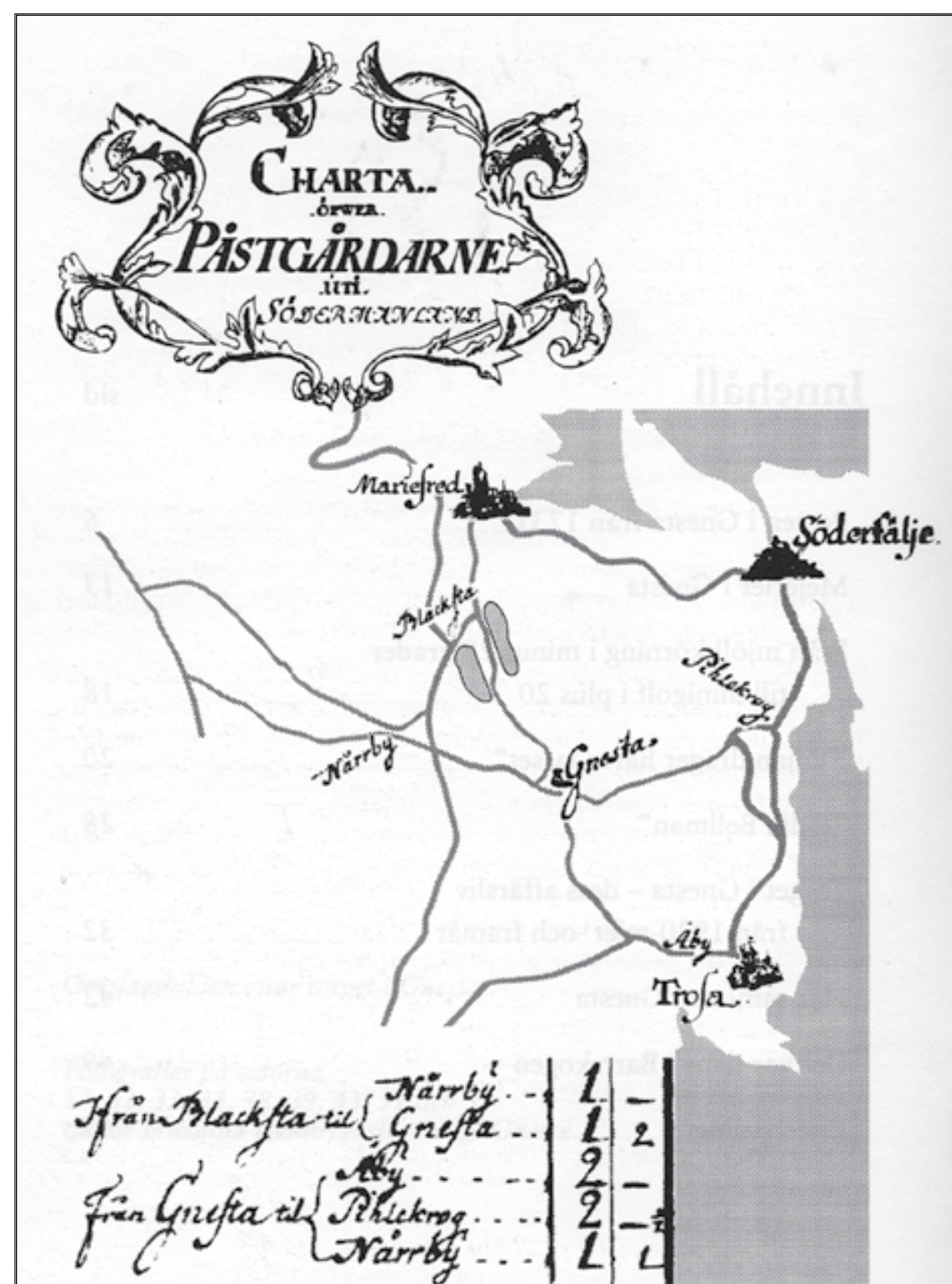
1636 skapades Sveriges första system för att leverera post. Det var bönder som bodde på två eller tre mils avstånd från varandra som fick skyldighet att leverera post. Postbönderna höll sig med postdrängar som sprang med försändelser. Stränga straff utdömdes om de sölade på vägen. När drängen närmade sig nästa posthemman blåste han i posthornet, så att postdrängen där kunde göra sig klar att ta hand om postsäcken och löpa vidare. Brev kunde levereras såväl dag som natt. Man började så småningom också ha ridande

bud. Privata brev var mycket sällsynta vid den här tiden. Det var framförallt staten som skickade brev.

1735 fanns gästgivargården i Gnesta by utsatt på en karta över postgårdar. Till Gnesta kom posten från Blacksta i Gåsinge, dryga milen, från Gnesta gick den vidare till Åby i Vagnhärad, 2 mil, och Pihlkrog i Järna, 2,5 mil.

Som tredje land i världen införde Sverige poststämpel 1686. Detta för att förhindra att breven skulle stjälas. Kassören stämplade breven med F för fribrev och B för betalda brev. 1855 fick Sverige enhetsporto och de första frimärkena – skilling banco-märkena. Det billigaste kostade tre skilling och det dyraste 24 skilling. 1855 kom också de första svenska brevlådorna. År 1850 skickades 3,5 miljoner inrikes brev och 1860 hade antalet stigit till nästan 6 miljoner.

Från 1830 blev det vanligt med gästgivar-skjuts med häst och vagn för posttransporter. På 1850-talet infördes också postdiligenser. Efterhand som järnvägarna byggdes ut minskade diligenstrafiken för att upphöra 1888.



Gästgiveriet i Gnesta finns med på en karta över postgårdar från 1735.

Till vänster: Postexpeditionen i stationsbyggnaden



Från 1830 blev det vanligt med gästgivar-skjuts med häst och vagn för posttransporter



- Information om skyltarna
- Tack vare stationen – Järnvägsstationen
- Tåget krympte tid och rum
- Vatten till ångloken – Vattenhästen
- Överbanmästaren och dubbelspåret – Banmästarbostaden
- Resor över vatten och is – Frösjön och Klämningen
- Putsa och reparera – Lokstallet
- Inga moderniteter i Marieström
- Postbönder, diligens och järnväg – Posten
- Rören och hälsan – Vatten och avlopp
- Ostar, fröer och tändstickor – Godsmagasinet
- Administration och muntration – Elektron
- Från gångstig till motorväg – Vägar
- Diplomater och sändebud – Gästgiveri och skjutsstation
- Måltid och nattlogi av klass – Järnvägsrestaurangen och järnvägshotellet
- Ett underligt fordon – Bilen
- Respekt för järnvägspersonalen – Stinsbostaden i Dagaberg
- Smågrisar och karameller – Marknader
- Billig tomtmark på berget – Gnestahöjden
- Klockan 22 släcktes lamporna – Elektricitet
- Träffpunkt vid vattencisternen
- Sköna bad i Högbö – Bostadsuppvärmning
- Dricksvatten från hög höjd – Vattentornet
- Rallarna som byggde järnvägen
- Telefonstationens kvinnor – Telefonen
- Det berömda ölet – Bryggeriet
- Ett rum och kök vid banan – Banvaktstugan

Postbönder, diligens och järnväg

TEXTEN BÖRJAR PÅ ANDRA SIDAN

När Västra stambanan stod klar 1862 inrättades den första järnvägspostkupén i Sverige. Nu kunde posten sorteras redan på tåget. 1863 öppnades ett postkontor i den nya stationsbyggnaden i Gnesta. Nu togs första datumstämpeln i bruk och namnet Gnesta stämplades på breven. Järnvägen övertog transporten av posten och stationen blev också postkontor.

Det var gängse att stinsen vid tågstationen blev postföreståndare. För att stinsen inte skulle få det för stressigt anställdes ofta ett postbiträde och också kassörer. Till att börja med hade Gnesta en särskild postmästare som ägnade sig på heltid åt posten, den första hette Paul Adolf Silversvärd.



1863 öppnade det nya postkontoret i stationsbyggnaden Gnesta. Samma år togs den första datumstämpeln i bruk och man började stämpla breven.

Postmästaren fick ofta en personlig relation till människor, och blev en medelpunkt på orten. På postkontoret kunde man få reda på det mesta, från lokalt skvaller till de senaste nyheterna på riksnivå genom posttidningen, den officiella statstidningen som kom varje vecka.

På 1870-talet flyttade posten till Lindahlska huset som låg mitt emot järnvägsstationen. Några år fanns posten i Stora Hotellet tills den nya stationsbyggnaden stod klar 1908, då den flyttade in där. Posten var belägen i stationsbyggnaden (där Fiskeredskapsaffären finns idag) i cirka femtio år. I slutet av 1960-talet byggdes det så kallade Posthuset vid Marieströmsgatan. Hit flyttade posten och blev kvar till 2007 då den ersattes av Svensk Kassaservice. Under 2008 kommer Nordea att överta lokalen för att öppna ett bankkontor.



Posten var belägen i stationsbyggnaden från 1863 till 1870-talet då den flyttade till Lindahlska huset. När den nya stationsbyggnaden stod klar 1908 flyttade posten återigen in där och fanns kvar till slutet av 1960-talet.



Den här postbilen gick mellan Trosa och Järna i början av 1900-talet. Det är troligt att ett liknande fordon transporterade post i Gnestas omgivning.



På Marieströmsgatan byggdes det s.k. Posthuset i slutet av 1960-talet. Dit flyttade posten och blev kvar till 2007.

*I brevlådan må icke med
bref som innehålla pen
ej heller försändelser und*

*Tömmes 5 minuter
postförande bantågs a*

tema spår
rör
och
ledningar

Rören och hälsan

Redan för drygt två tusen år sedan byggdes vatten- och avloppssystem i antikens Grekland och Romarrikets städer. I Sverige blev det möjligt att bygga vatten- och avloppsledningar vid industrialiseringen i mitten på 1800-talet när människor började flytta in till städerna. Nu skapades också nya samhällen som Gnesta. På den här tiden var gatorna ofta inte stensatta och de fick fungera som transportkanaler för regn- och slaskvatten samt avfall. Rännstenar och skvalbänkar (plank-inkladda diken med tak) byggdes. Där släpptes stora mängder smutsvatten ut från fastigheterna till vattendragen.

Under 1800-talet var det mycket dåliga sanitära förhållanden i Sverige. Det var värst i Stockholm. Där var många brunnar giftiga och dödligheten en av de högsta i Europa. Ofta var man hänvisad till brunnar som låg alltför nära latringropar. Detta medförde stora risker för att vattnet förorenades av avföring. Detta var orsaken till koleran, men länge förstod man inte sambandet. Koleran förekom i flera epidemier i Sverige; 1834, 1850-1859, 1866 och 1872.



Dödligheten i epidemier orsakade av vattenburna bakterier var stor i slutet av 1800-talet. Lickistfabriken i Gnesta på Stenstagatan i början av 1900-talet.

Till vänster: Kolera sprids genom förorenat vatten. På kolerakyrkogården vid Hästhagen i Torsåker vilar 20 personer som avled i koleran 1854.

I Gnesta kommun finns en kolerakyrkogård vid Hästhagen i Torsåker. Här ligger tjugo personer begravda. De bodde på Sörby tegelbruk och dog under den koleraepidemi som 1854 drabbade Sörmland. I en familj dog mannen och alla fyra barnen, endast modern överlevde. Offren för fruktade epidemier som kolera fick inte begravas på vanliga kyrkogårdar utan fördes till isolerade platser så smittan inte kunde nå fler.

Avloppsnät hade omkring 1840 börjat anläggas i flera av Europas största städer. Det började ställas krav på att även Stockholm skulle ordna sina avloppsproblem, och vattenledningar började byggas i huvudstaden på 1860-talet. I slutet av 1800-talet gjordes vetenskapliga upptäckter kring bakteriespridning. Dessa upptäckter skyndade på utvecklingen av den förebyggande hälsovården. Under 1800-talets sista decennier byggdes vatten- och avloppsledningar i många svenska städer. Detta bidrog till att sänka dödligheten långt mer än vad sjukvården gjorde.

TEXTEN FORTSÄTTER PÅ ANDRA SIDAN



Epidemisjukhuset på Skillingagatan öppnade i slutet av 1800-talet. Här isolerades patienter med smittsamma sjukdomar från resten av samhället.



- 1 Information om skyltarna
- 2 Tack vare stationen – Järnvägsstationen
- 3 Tåget krympte tid och rum – Vattenhästen
- 4 Vatten till ångloken – Vattenhästen
- 5 Överbanmästaren och dubbelspåret – Banmästarbostaden
- 6 Resor över vatten och is – Frösjön och Klämmingen
- 7 Putsa och reparera – Lokstallet
- 8 Inga moderniteter i Marieström
- 9 Postbönder, diligens och järnväg – Posten
- 10 Rören och hälsan – Vatten och avlopp
- 11 Ostar, fröer och tändstickor – Godsmagasinet
- 12 Administration och muntration – Elektron
- 13 Från gångstig till motorväg – Vägar
- 14 Diplomater och sändebud – Gästgiveri och skjutstation
- 15 Måltid och nattlogi av klass – Järnvägsrestaurangen och järnvägshotellet
- 16 Ett underligt fordon – Bilen
- 17 Respekt för järnvägspersonalen – Stinsbostaden i Dagaberg
- 18 Smågrisar och karameller – Marknader
- 19 Billig tomtmark på berget – Gnestahöjden
- 20 Klockan 22 släcktes lamporna – Elektricitet
- 21 Träffpunkt vid vattencisternen
- 22 Sköna bad i Högbo – Bostadsuppvärmning
- 23 Dricksvatten från hög höjd – Vattentornet
- 24 Rallarna som byggde järnvägen
- 25 Telefonstationens kvinnor – Telefonen
- 26 Det berömda ölet – Bryggeriet
- 27 Ett rum och kök vid banan – Banvaktstugan

tema spår
rör
och
ledningar

Rören och hälsan

TEXTEN BÖRJAR PÅ ANDRA SIDAN

Bygget av vatten- och avloppsledningar krävde enorma satsningar som kan liknas vid infrastruktursatsningar som järnvägs- och vägbyggen. Efter att de stora utbyggnaderna gjorts fanns på 1980-talet totalt 5400 mil vattenledningar och 6800 mil avloppsledningar i Sverige.

Den första vattenledningen i Gnesta byggdes 1908 och sedan följde en stor utbyggnad de följande decennierna efter att man byggt vattentornet 1914. När Gnesta sedan expanderade tillkom fler ledningar. I Gnesta var avloppsledningar på 1920-talet en sällsynthet. En av de första byggnader att få bekvämligheten var stationshuset där man 1924 installerade vatten- och avloppsledningar.

På 1920-talet började vattentoaletten få större spridning främst i välbärgade hem och nybyggen. Avloppet gick orenat ut genom Gnestas fem avloppsledningar i Frösjön från 1910-talet ända till 1960-talet. Då hade nedsmutsningen blivit ett stort problem. Vid det här laget hade problemet med avloppen vuxit sig så stort på många håll i Sverige att man var tvungen att göra



Pumpmakare Anders Gustav Söderström, 1859–1936, var specialist på att tillverka rör genom att borra upp trästockar. I familjen har sedan funnits rör-mokare i varje generation. Till vänster: Pumpmakaren med hustru och 12 barn.

någonting åt det. 1968-69 fick Gnesta statliga bidrag för att bygga ett reningsverk. Reningsverket byggdes på Ågatan 8. Här byggdes anläggningar för både biologisk och kemisk avloppsrening.



Reningsverket i Gnesta på Ågatan 8.

Till vänster: Erik Johansson på reningsverket i Gnesta invigningsåret 1969.

"Historien i Sörmland" finns på många platser i länet. Alla skyltar finns att se på www.sorlandsmuseum.se

Det finns nästan alltid tre ledningar under jorden. Längst ner ligger avloppsledningen i betong. I mitten ligger dricksvattenledningen i gjutjärn eller sekjärn. Högst upp ligger dagvattenledningen (regnvatten). De tecken vi ser ovan jord på dessa rör är de runda brunnslöcken som finns med femtio meters mellanrum i gatan. Dessa finns där för att man ska kunna rensa avloppsledningarna. Tidigare rensade man manuellt, idag sker det med högtrycksspolbil. Här finns också rännstensbrunnar där regnvattnet rinner ner. Det finns dessutom rektangulära brunnslöck som är brandposter dit brandmännen kopplar sina slangar till dricksvattenledning vid eldsvåda.



”

Innan reningsverket byggdes gick avloppen direkt ut i Frösjön. När det var varmt om sommaren och riktigt lågt vatten var det hemskt. Vid

Marieströmsåns utlopp byggdes en kulle upp av bara folkskit i vattnet! Det sades att Frösjön var den näst mest nedskitade sjön i Sverige. Trots det fiskade vi ål och gös i sjön och åt med största njutning.

Lennart Frisk, född 1938, uppvuxen i Gnesta i banmästarbostaden invid Frösjön.

Ostar, fröer och tändstickor

För industrin, tillverkningen och handeln kom järnvägen att betyda väldigt mycket. Med järnvägen blev Gnesta en knutpunkt i bygden och boskapsuppfödningen, mejerihanteringen, bryggerinäringen, trävaruindustrin och många andra näringar kom att blomstra.

Det ursprungliga godsmagasinet har rivits. Det stod invid bangården öster om stationsbyggnaden där bilparkeringen ligger idag. Intill godsmagasinet invid Frösjön fanns en lastbrygga för avlastning från båtar för vidaretransport med tåg. När det ursprungliga godsmagasinet revs byggdes omkring 1950 det hus vi ser idag mellan spår och bilväg.

Det finns ytterligare tre magasin utmed Västra Storgatan väster om godsmagasinet. De två låga samman-

byggda byggnaderna är från stationssamhällets begynnelse på 1860-talet. Trevåningsmagasinet byggdes omkring 1930-talet och användes av Bertil Gustavssons fröhandel.

I handeln med varor hade godsmagasinet en viktig roll att fylla. Inne i godsmagasinet fanns avgränsade fack med namnskyltar för de stora företagen i Gnesta där varorna förvarades innan de gick iväg med tåg.

LÄS MER PÅ ANDRA SIDAN



Bertil Gustafssons fröhandel, omkring 1950.

Till vänster: Det gamla godsmagasinet låg mellan Ö Storgatan och järnvägsspåret.

- 1 Information om skyltarna
- 2 Tack vare stationen – Järnvägsstationen
- 3 Tåget krympte tid och rum
- 4 Vatten till ångloken – Vattenhästen
- 5 Överbanmästaren och dubbelspåret – Banmästarbostaden
- 6 Resor över vatten och is – Frösjön och Klämningen
- 7 Putsa och reparera – Lokstallet
- 8 Inga moderniteter i Marieström
- 9 Postbönder, diligens och järnväg – Posten
- 10 Rören och hälsan – Vatten och avlopp
- 11 Ostar, fröer och tändstickor – Godsmagasinet
- 12 Administration och muntration – Elektron
- 13 Från gångstig till motorväg – Vägar
- 14 Diplomater och sändebud – Gästgiveri och skjutsstation
- 15 Måltid och nattlogi av klass – Järnvägsrestaurangen och järnvägshotellet
- 16 Ett underligt fordon – Bilen
- 17 Respekt för järnvägspersonalen – Stinsbostaden i Dagaberg
- 18 Smågrisar och karameller – Marknader
- 19 Billig tomtmark på berget – Gnestahöjden
- 20 Klockan 22 släcktes lamporna – Elektricitet
- 21 Träffpunkt vid vattencisternen
- 22 Sköna bad i Högbo – Bostadsuppvärmning
- 23 Dricksvatten från hög höjd – Vattentornet
- 24 Rallarna som byggde järnvägen
- 25 Telefonstationens kvinnor – Telefonen
- 26 Det berömda ölet – Bryggeriet
- 27 Ett rum och kök vid banan – Banvaktstugan

tema spår
rör
och
ledningar

Ostar, fröer och tändstickor

TEXTEN BÖRJAR PÅ ANDRA SIDAN

Gnestas första större företag var en tändsticksfabrik, som startades 1872. Den sysselsatte trettio personer förutom de kvinnor och barn som arbetade i hemmen med att klistra etiketter på askarna. Järnvägsstationens betydelse för fabriken syns i logotypen som föreställer ett ånglok. Fabriken brann tyvärr ner 1876.

Tack vare tåget kunde Gnestas mejerier göra goda affärer. I slutet av 1800-talet gick ett lok som i folkmun kallades Surran varje morgon till Stockholm med mjölk och lantbruksprodukter. Det fanns två mejerier. Mjölk, smör och ost från mejerierna lastades varje dag i godsmagasinet för att gå vidare med tågen. Mjölken transporterades också under järnvägen i en speciell mjölkledning som ledde till tankvagnar invid lokstallarna.

Bertil Gustafssons Fröhandel var ett familjeföretag som etablerades på 1870-talet. Det kom att bli Nordens största odlare och försäljare av fröer. Man hade ett stort sortiment som presenterades i en frökatalog första gången 1910. Som mest hade man fyrtio personer anställda. Handeln var stor och tågtransporterna täta.

Gnesta bryggeri etablerades på 1870-talet. Bryggeriet



Gnesta bryggeri blev känt för sitt öl, men hade även många läskor-ter.



Etikett från Gnesta tändsticksfabrik 1872-76.

Till vänster: Gnesta andelsmejeri låg på nuvarande Stenstagatan. Bilden togs omkring år 1900.

"Historien i Sörmland" finns på många platser i länet. Alla skyltar finns att se på www.sorlandsmuseum.se

Clara Nylund var en av de första företagarna i Gnesta. Hon öppnade sybehörsaffär i fastigheten Dalvik på 1860-talet.



Nedan: Det så kallade handelshuset på Ö Storgatan i början av 1900-talet.



var beläget på Bryggeriholmen och sysselsatte upp till tjugo personer. Man hade starköl som sin främsta produkt, men tillverkade också många olika läsksorter. 1951 såldes bryggeriet och 1962 flyttades verksamheten till Wärby Bryggerier.

Många köpmän etablerade sig i Gnesta. De använde sig flitigt av järnvägen för leveranser. Omkring sekelskiftet 1800/1900 fanns det ett fyrtiotal affärer i Gnesta. Gerdtmans skoaffär grundades 1887 och är det äldsta ännu existerande företaget i Gnesta. Det fanns många kvinnliga handlare vid slutet av 1800-talet; Clara Nylund, Ida Hahr, Valborg Granath och Gunhild Höglund hade alla affärer med inriktning på sybehör, mode och manufaktur.

Många företag har lagts ner men andra har kommit till. Gnesta har idag fler företag än någonsin. Idag finns det omkring 300 stycken. Medan de äldre företagen sysselsatte många personer är de flesta företag idag enmansföretag.

Gnestavisan

Gnesta är en bra station.
Har sin egen restration,
jämte särskilt postkontor!
Utom stadens alla drängar,
bor här fyra som gör sängar
Fyra ock som gör skor
Fem som säljer dill och snus
Tre som bygger timmerhus
Två som bakar
En som rakar
En som botar sjuka djur
En som lagar gamla ur
En som håller skjuts och hästar
Tre syr byxor, rockar, västar
Tre som uppå järnet släggår
Två slår bruk på husens väggar
En som hus och åkdon målar
Tre som föder sig med nålar
En fabrik gör säkra stickor
En som sköter sprund och svickor
Uti eget bryggeri
Mjölken fås från mejeri
Två kan laga vad som felar,
uppå gamla slitna selar
En som nya möbler stoppar
En förtennar kärll och koppar
Och som det plär följas åt,
gör han ock i bläck och plåt
En kan göra pappersrosor
En fabrik för näverdoso
Fotografisk ateljé
Säg, vad kan ni önska mer?
Låge husen blott i rad
kunde Gnesta snart bli stad
Går man bortåt blott en bit,
råkar man på garverit
Gnesta växt på 17 år
och den dagligt framåt går
Men fast mången där är pank
finns det ändå Enskild bank.

Skriven omkring 1876. Författare okänd

tema spår
rör
och
ledningar

Administration och muntration – Elektron

Hösten 1960 invigdes det nya kommunalhuset Elektron. Den nya byggnaden samlade en mängd funktioner under ett tak. Där fanns bland annat kommunalkontor, bibliotek, ungdomsgård, tandvårdsklinik och en rad samlingslokaler. De senare sköttes av Folkets Hus-föreningen, som tidigare haft lokaler på Skolgatan i en byggnad från 1907, som nu är rivet.

Då byggnaden inte skulle kallas Folkets Hus gick man ut till allmänheten och bad om förnamnsförslag. Man bestämde sig för Elektron, ett förslag som kom från författaren Harry Martinsson, vid den tiden bosatt utanför Gnesta. Han förklarade namnet med att elektronen står för det positiva i den tekniska utvecklingen – elljus, telefon, radio och värmeenergi.

I Elektron har kommunfullmäktige, kommunstyrelsen och nämnderna fortfarande sina ordinarie sammanträdeslokaler. I husets västra del ligger kommunkontoret med tjänsterum för politiker och tjänstemän som ska se till att den kommunala servicen fungerar.



Kommunfullmäktiges klubb tillverkad av möbelsnickare Helge Forsman anställd vid Åhmells möbler. Skänktes av hantverksföreningen när Gnesta blev köping 1955.

” När vi planerade för det nya kommunhuset var det främst tre funktioner som skulle inrymmas där. Det var samlingslokaler, kommunkontor och bibliotek

Ivan Bratt, född 1922, fd kommunalråd och medlem i planeringsgruppen för byggandet av Elektron.

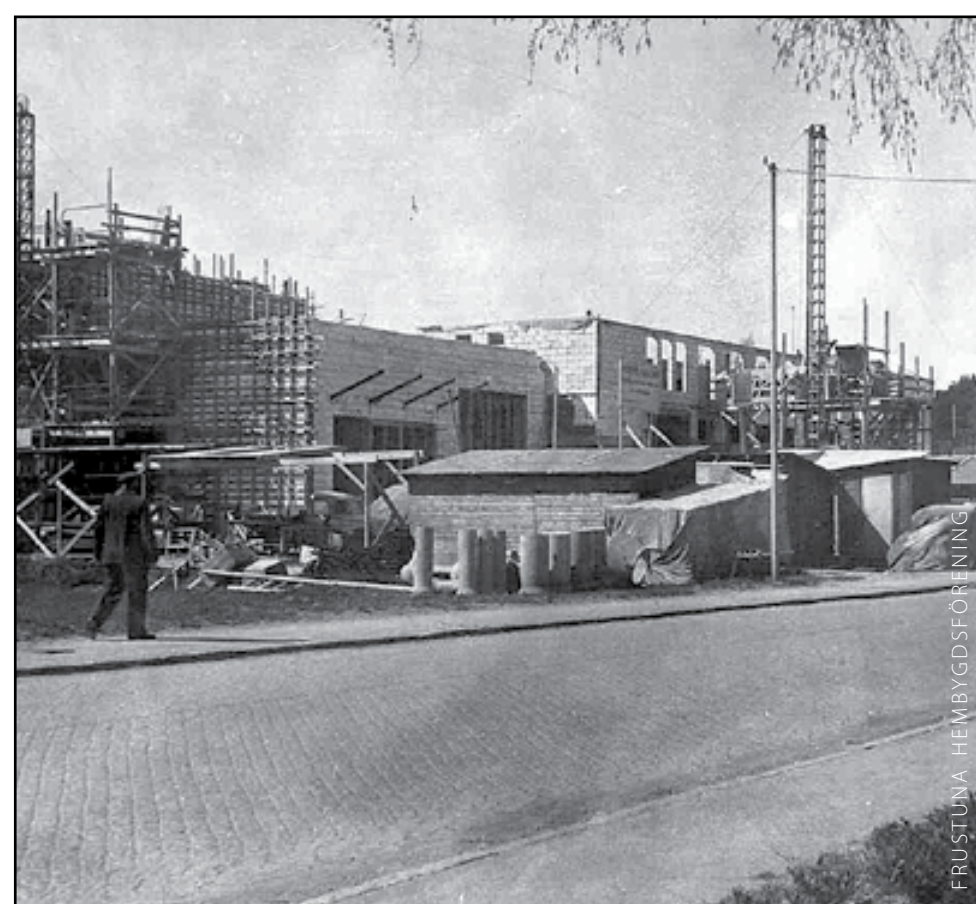
” Gnesta är ett samhälle som med sitt perifera läge ändå spelar en stor roll som förmedlande centrum för en omkringliggande produktiv landsbygd. Detta kan lämpligen symboliseras av elektronen, som fast den är en partikel i utkanten av atomen ändå är centralt oundgänglig i atomens byggnad.

Utdrag ur invigningstal av Landshövding Ossian Sehlstedt

LÄS MER PÅ ANDRA SIDAN



- 1 Information om skyltarna
- 2 Tack vare stationen – Järnvägsstationen
- 3 Tåget krympte tid och rum – Vattenhästen
- 4 Vatten till ångloken – Vattenhästen
- 5 Överbanmästaren och dubbelspåret – Banmästarbostaden
- 6 Resor över vatten och is – Frösjön och Klämmingen
- 7 Putsa och reparera – Lokstallet
- 8 Inga moderniteter i Marieström
- 9 Postbönder, diligens och järnväg – Posten
- 10 Rören och hälsan – Vatten och avlopp
- 11 Ostar, fröer och tändstickor – Godsmagasinet
- 12 Administration och muntration – Elektron
- 13 Från gångstig till motorväg – Vägar
- 14 Diplomater och sändebud – Gästgiveri och skjutsstation
- 15 Måltid och nattlogi av klass – Järnvägsrestaurangen och järnvägshotellet
- 16 Ett underligt fordon – Bilen
- 17 Respekt för järnvägspersonalen – Stinsbostaden i Dagaberg
- 18 Smågrisar och karameller – Marknader
- 19 Billig tomtmark på berget – Gnestahöjden
- 20 Klockan 22 släcktes lamporna – Elektricitet
- 21 Träffpunkt vid vattencisternen
- 22 Sköna bad i Högbo – Bostadsuppvärmning
- 23 Dricksvatten från hög höjd – Vattentornet
- 24 Rallarna som byggde järnvägen
- 25 Telefonstationens kvinnor – Telefonen
- 26 Det berömda ölet – Bryggeriet
- 27 Ett rum och kök vid banan – Banvaktstugan



Elektron under uppbyggnad 1959.

Till vänster: Byggnadsnämnden ska ta ställning till en ny detaljplan.



Det första Folkets hus uppfördes 1907 på Skolgatan.



Administration och muntration

Elektron har genom åren varit ortens nöjescentrum. A-salen är fortfarande samhällets största samlingslokal med stor scen och biografstättning för 330 personer. Den används som biograf och för teater, revy och musikarrangemang. B-salen i bottenplanet är en flexibel lokal, som kan användas både för kommunfullmäktigesammanträden och för dans.

”Elektron invigdes av ett revygäng 1960. Sen spelade man inte revy på många år. Men 1991 var det dags igen. Revysällskapet drar nu varje år runt 2000 personer till sina föreställningar. Även Musiksällskapets konserter har en trogen publik. Teatergruppen Skaka:s ungdomliga ensemble ser till att hålla Gnestas teatertradition vid liv. Den årliga spelmansstämman bjuder på låtar och dans i varje vrå. Och biopubliken behöver inte vänta länge på aktuella storfiler. Filmklubben ser till att filmiska finsmakare får sitt. Kulturföreningen arrangerar ofta konserter med storheter inom rock och visa. Det händer saker på Elektron.

Bengt Landin, född 1941, Gnesta revysällskap



Teatergruppen Skaka, för teaterintresserade ungdomar, startade år 2000 och har sin bas i Gnesta. Den gör en föreställning om året på Elektron.

Till vänster: Riksspelman Christina Frohm leder den årliga spelmansstämman på Elektron 2001. Första stämman 1985.



Gnesta revysällskap, 1996 års revy "Gnesta mer än Järna".



Sedan 1949 har Gnesta musikallskap varit en del av samhällets musikliv. Här uppträder en ung Roger Pontare tillsammans med orkestern. Dirigent Sten Eriksson. Sent 1980-tal.



Gnesta kulturförening genomför sina större arrangemang på Elektron. Ett par av artisterna har varit Pugh Rogefeldt och Peps Persson.



Rune Gnestadius "Gnesta-Kalle" välkänd från medverkan i radio och TV. Har genom åren varit en välkommen artist på Elektron. En av få svenskar som under sin livstid fått en gata uppkallad efter sig. Foto från 1994.



Från gångstig till motorväg

Våra vägar har formats av människor under årtusen- den. Moderna bilvägar ligger ofta kvar på åsryggarna där de följer samma sträckning som forntidens enkla stigar. I Sörmland finns tydliga spår av det äldsta väg- nätet i runstenar från 1000-talet som restes som mo- nument över vägbyggen.

Att vandra var det vanligaste sättet att resa på medelti- den, någon gång red man till häst. Men det var bäst att resa vintertid. Då slapp man vägarna och kunde färdas i släde över isarna på vattendragen. Detta gick mycket fortare och var långt bekvämare.

Först i slutet av 1600-talet blev vägarna bättre och det blev nu möjligt att resa med häst och vagn. Men en vagn kostade en förmögenhet och bara de allra för- nämsta hade råd. De enkla bondvagnar som fanns var utan fjädring och med oskodda hjul. Resan på vägar fulla med stenar och rötter var mycket obekväm.

Under 1600-talet inspekterades och förbättrades vä- garna. De jämnades, rätades ut och uppmärktes. I en kunglig förordning 1649 fastställdes för första gången en enhetlig svensk mil till 6000 famnar (10 688, 54 m). Vid de större vägarna markerades varje mil med en milsten och varje fjärdedels mil med en stolpe i sten, trä eller järn. Nu kunde resornas längd beräknas. Med två mils avstånd bestämdes det att det skulle finnas gästgivargårdar. Många nya vägar byggdes.

1734 bestämdes det att särskilda vägvisare skulle sät- tas upp mot städer, socknar, orter och hamnar. Tidi- gare hade man huggit märken i träden som vägvisare. Under 1700-talet började det tryckas kartor och rese- handböcker. Det fanns nu tvåtusen mil allmänna vägar i Sverige.

LÄS MER PÅ ANDRA SIDAN



Begravningsfölje år 1905 på Marielundsgatan på väg till Frustuna kyrka, med V Storgatan i bakgrunden.

Till vänster: Milstenen har ursprungligen stått vid Nyköpingsvägen i Hallebro. Numera står den vid Gnesta hembygdsgård.



- | | |
|---|---|
| 1 Information om skyltarna | 15 Måltid och nattlogi av klass – Järnvägsrestaurangen och järnvägshotellet |
| 2 Tack vare stationen – Järnvägsstationen | 16 Ett underligt fordon – Bilen |
| 3 Tåget krympte tid och rum – Vattenhästen | 17 Respekt för järnvägspersonalen – Stinsbostaden i Dagaberg |
| 4 Vatten till ångloken – Banmästarbostaden | 18 Smågrisar och karameller – Marknader |
| 5 Överbanmästaren och dubbelspåret – Banmästarbostaden | 19 Billig tomtmark på berget – Gnestahöjden |
| 6 Resor över vatten och is – Frösjön och Klämmingen | 20 Klockan 22 släcktes lamporna – Elektricitet |
| 7 Putsa och reparera – Lokstallet | 21 Träffpunkt vid vattencisternen |
| 8 Inga moderniteter i Marieström | 22 Sköna bad i Högbo – Bostadsuppvärmning |
| 9 Postbönder, diligens och järnväg – Posten | 23 Dricksvatten från hög höjd – Vattentornet |
| 10 Rören och hälsan – Vatten och avlopp | 24 Rallarna som byggde järnvägen |
| 11 Ostar, fröer och tändstickor – Godsmagasinet | 25 Telefonstationens kvinnor – Telefonen |
| 12 Administration och muntration – Elektron | 26 Det berömda ölet – Bryggeriet |
| 13 Från gångstig till motorväg – Vägar | 27 Ett rum och kök vid banan – Banvaktstugan |
| 14 Diplomater och sändebud – Gästgiveri och skjutsstation | |

Från gångstig till motorväg

TEXTEN BÖRJAR PÅ ANDRA SIDAN

I flera hundra år var det bönderna som svarade för att vägar och broar byggdes och underhölls. Varje fastighet hade en viss vägsträcka att underhålla. Vägarna röjdes, grusades sommartid och plogades vintertid, det var också reparationer och brobyggen. Inte förrän 1944 övertog staten vägunderhållet.

Gigantiska kanal- och järnvägsbyggen prioriterades under 1800-talet, och inga pengar satsades på vägar. När järnvägen stod klar växte nya samhällen, likt Gnesta, upp vid sidan av tidigare centra. Detta innebar att vägnas inbördes betydelse förändrades, en huvudväg blev biväg och tvärtom och nya vägar anlades. Men 1600-talets vägnät med riksväg och länsväg i Gnesta-bygden överensstämmer slående väl med dagens vägnät.



Emmadal år 1900, huset låg på Dagagatan. Det byggdes av slaktare Andersson som döpte huset efter sin dotter som syns på bilden.

Till vänster: V Storgatan på 1890-talet. Storgatan anlades på 1870-talet och ersatte Stockholmsvägen, nuvarande Skillingagatan. Gatan följde bangårdsområdet och kunde bli mycket lerig, en trätrottoar byggdes för de gående.

"Historien i Sörmland" finns på många platser i länet. Alla skyltar finns att se på www.sorlandsmuseum.se

När bilen gjorde sitt intåg i början av 1900-talet var vägarna i mycket dåligt skick. Fortfarande var många delar av landet väglösa. Men med bilens intåg började en ny era. 1914 omfattade det svenska vägnätet 6300 mil. Mellan 1914 och 1939 byggdes, främst genom sk AK-arbeten (beredskapsarbeten) 2500 mil nya vägar i



Landshövding Ivar Nordberg inviger förbifartsleden från Sigtuna bro fram till rondellen 1996.

” Vi bodde på Solbacken, öster om Klämmingen, där ingen bilväg fanns. Men det var ju vinter och bärig is på sjön. En bildroska som utgick från Gnesta kom utåt sjön och hämtade oss. Det var första gången jag åkte bil och det är väl därför jag minns det här. Det var sol och gnistrande vit snö när vi körde genom Boasundet och över Klöfstafjärden.

Sive Karlsson, född 1919, berättar om sin första bilresa

Sverige. Det var en enorm infrastruktuursatsning jämförbar med järnvägsbyggena på 1800-talet.

På 1950-talet började man bygga motorvägar i Sverige. Den första gick mellan Malmö och Lund och stod klar 1953.



” För att lindra arbetslösheten startade man AK-arbeten. Här i vår socken byggdes då Vängsö flygplats och landsvägen med bro över sjön Klämmingen påbörjades 1932. Jag var i de första tonåren och för mig var det här en oerhört stor händelse. Jag har upplevt landsättningen av människor på månen – men vad var det mot att se rallargängen spränga berg och förvandla vildmarken till en bred landsväg. Tänk, vi var inte längre beroende av sjön och av nyckfullt väder. Det blev en väldig omställning för oss som levte i en egen liten värld för oss själva.

Sive Karlsson, född 1919, uppvuxen på Solbacken vid sjön Klämmingen.

Diplomater och sändebud

Under medeltiden var Sverige ett nästan väglöst land. Man gick till fots på ojämna slingrande stigar, någon gång red man till häst. Det var inte mycket som var ordnat för resenären. Man fick söka nattlogi hos bönderna som bodde utmed vägen. Även kloster och prästgårdar användes av resenärer för övernattning. Bönderna tvingades att utan ersättning ge överheten mat, husrum och skjuts när de kom resande. Bönderna utnyttjades på det här viset i århundraden, trots att Magnus Ladulås 1280 drivit igenom ett skydd mot våldgästning för de boende utmed vägarna.

Det dröjde ända till 1600-talet innan vägarna blev bättre och man började åka med hästskjuts. Först nu befriades bönderna från tvånget att ta hand om överheten på resa tack vare Drottning Kristinas Krogare- och Gästgivare Ordningh 1649. Nu skulle gästgivare organisera skjutsningen, i första hand med gästgiveriets

hästar och i andra hand genom bönderna som bodde i närheten. De resande skulle betala både gästgivaren och skjutsbonden enligt en fastställd taxa. Resenären måste nu också betala gästgiveriet för mat och dryck.

Från och med 1664 skulle varje gästgiveri sätta upp en tavla som angav avståndet och skjutskostnad till de närmaste gästgiverierna. Avståndet mellan gästgiverierna var 1 – 2 mil, sedan bytte resenären till nya utvilade hästar vid nästa gästgiveri. Böndernas plikt att hålla hästskjutsar till förfogande var ofta mycket betungande.

På kartor från 1691 markeras Uppgården i Gnesta by som gästgiveri, och det är troligt att gården hade haft den funktionen länge. Gnesta gästgivargård hade ett strategiskt läge vid vägen mot Stockholm.

LÄS MER PÅ ANDRA SIDAN



Gnesta gästgiveri i början av 1900-talet.

Till vänster: Ringvägen vid sekelskiftet 1900.



- | | |
|--|---|
| 1 Information om skyltarna | 15 Måltid och nattlogi av klass – Järnvägsrestaurangen och järnvägshotellet |
| 2 Tack vare stationen – Järnvägsstationen | 16 Ett underligt fordon – Bilen |
| 3 Tåget krympte tid och rum – Vattenhästen | 17 Respekt för järnvägspersonalen – Stinsbostaden i Dagaberg |
| 4 Vatten till ångloken – Banmästarbostaden | 18 Smågrisar och karameller – Marknader |
| 5 Överbanmästaren och dubbelspåret – Resor över vatten och is – Frösjön och Klämningen | 19 Billig tomtmark på berget – Gnestahöjden |
| 6 Putsa och reparera – Lokstallet | 20 Klockan 22 släcktes lamporna – Elektricitet |
| 7 Inga moderniteter i Marieström | 21 Träffpunkt vid vattencisternen |
| 8 Postbönder, diligens och järnväg – Posten | 22 Sköna bad i Högbo – Bostadsuppvärmning |
| 9 Rören och hälsan – Vatten och avlopp | 23 Dricksvatten från hög höjd – Vattentornet |
| 10 Ostar, fröer och tändstickor – Godsmagasinet | 24 Rallarna som byggde järnvägen |
| 11 Administration och muntration – Elektron | 25 Telefonstationens kvinnor – Telefonen |
| 12 Från gångstig till motorväg – Vågar | 26 Det berömda ölet – Bryggeriet |
| 13 Diplomater och sändebud – Gästgiveri och skjutsstation | 27 Ett rum och kök vid banan – Banvaktstugan |

Diplomater och sändebud

TEXTEN BÖRJAR PÅ ANDRA SIDAN

Standarden på gästgiverierna var enkel. Man delade rum och till och med säng med andra resenärer, ibland låg man på halm på golvet. Kosten var mycket enkel, ofta serverades bara svagdricka, brännvin och hårt bröd.

Att resa och bo på gästgiveri var länge ett privilegium för de välbärgade. Gästerna var ämbetsmän, utländska diplomater, militärer och sändebud. På 1800-talet ökade antalet resenärer. Nu reste också borgarklassen och bodde på gästgiveri, och skjutsväsendet blomstrade.

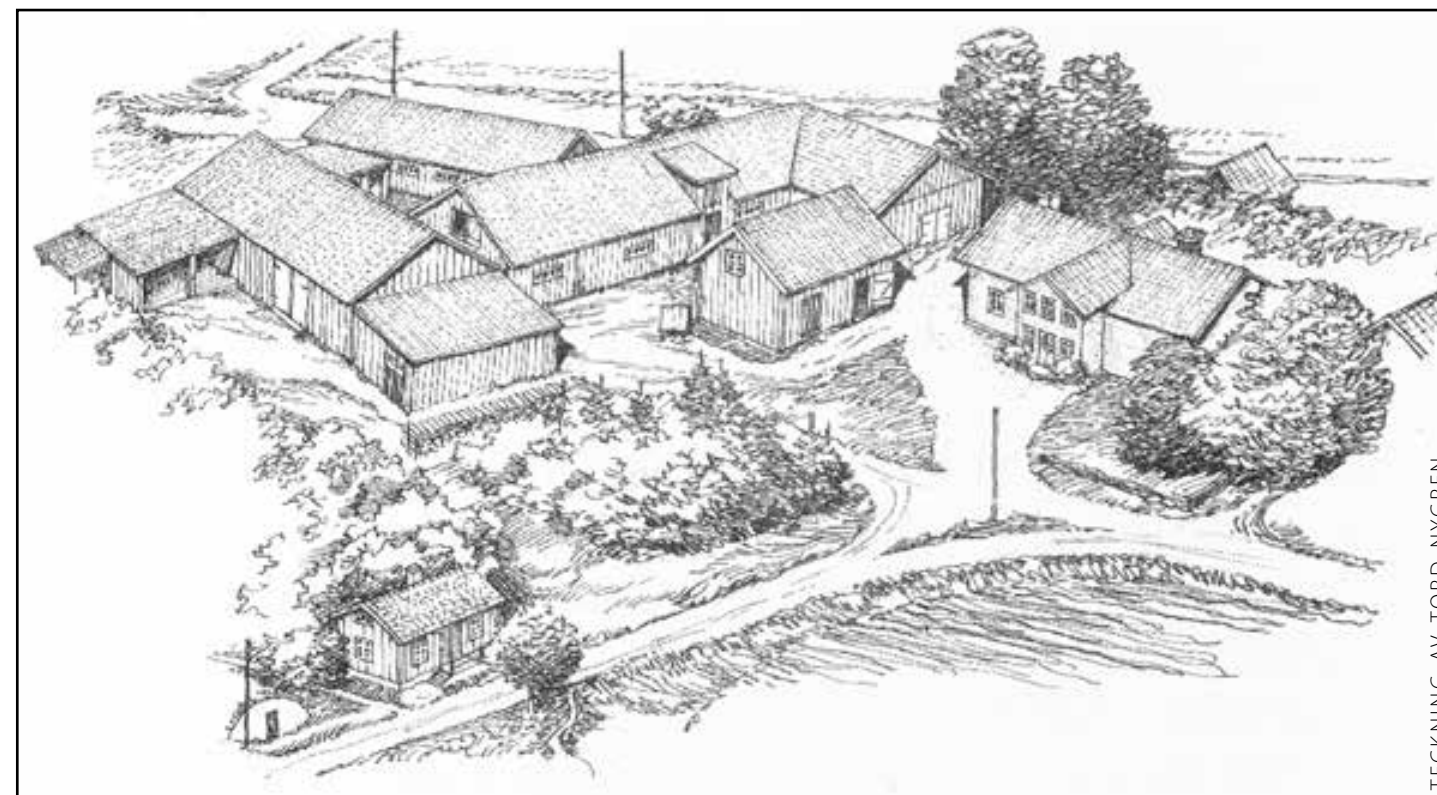
Även vanligt folk reste. Hantverksgesäller och gårdfarihandlare gjorde långa resor på 1800-talet. Arbetsvandringar var vanliga. Men man åkte inte hästskjuts utan vandrade, och bodde inte på gästgiveri.

Vid sekelskiftet 1800/1900 hade Gnesta gästgiveri och skjutsstation den näst största omsättningen av Sörmlands 55 skjutsstationer. Varje dag gick i genomsnitt fyra skjutsar ut härifrån. Skjutsarna hade fasta resvägar till Åby: 20 km, Svärdsbro: 24 km, Aspa: 20 km, Pilkrog: 22 km, Blacksta: 14 km, Skeenda: 9 km samt Gnesta järnvägsstation: 1 km.

På 1870-talet hade gästgiveriet åtta egna hästar. Gästgiveriet som skjutssation hade en glansperiod när Gnesta stationssamhälle växte fram och näringslivet utvecklades i slutet av 1800-talet.

Med bilens ökade betydelse under 1900-talet minskade behovet av skjutsstation. Järnvägs- och stadshotellen höll högre standard och blev den nya tidens nattkvarter. 1921 hade Gnesta skjutsstation endast 262 utgåen-

Till vänster: Där Ringvägen ligger idag fanns en väg som förband gästgiveriet med Stockholmsvägen, nuvarande Skillingagatan. Bilden är tagen på Ringvägen 10 vid sekelskiftet 1800/1900.



Till gästgiveriet hörde tidigare en mängd uthus (dessa revs på 1960-talet).

de hästtransporter. 1926 upphörde all skjutsverksamhet, men rumsuthyrningen fortsatte i liten skala fram till 1940-talet. 1967 köpte kommunen Uppgården och den uppläts till Frustuna hembygdsförenings verksamhet.



Gustaf Karlsson, även kallad Vinlöten, arbetade på gästgiveriet som kusk 1912-17.

Gästgivargården och selboden finns bevarade på sina ursprungliga platser sedan 1600-talet. De övriga fyra byggnaderna på gården har flyttats hit i slutet av 1900-talet av hembygdsföreningen.

” Jag glömmer aldrig när gästgivarn, en kamrat och jag hade en resa till Aspa ett år, några dagar före julafton. På hemvägen, i backen vid Smedsbol, mötte vi ett par skenande hästar. Det visade sig sedan att körsvennen, en dräng från orten, varit i Gnesta. Där tittade han för djupt i glaset. På hemvägen ramlade han av planvagnen och hästarna satte av i sken. Drängen hittades i ömkligt tillstånd där han låg i decimeterdjup gyttja.

Gustaf Karlsson, "Vinlöten", var kusk på gästgivargården mellan 1912-17. Senare drev han eget häståkeri i Gnesta.

Måltid och nattlogi av klass

Vad sägs om kalvstek och inlagd lax till frukost? Att besöka Gnesta järnvägsrestaurang på 1880-talet var en matupplevelse.

Järnvägsrestaurangen var viktig vid den här tiden. Det fanns ingen matservering ombord på tågen. Istället gjorde man uppehåll vid vissa stationer och passagerarna fick gå av och äta på järnvägsrestaurangen. Frukost, middag och supé serverades i Gnesta beroende på vilken tid uppehållet gjordes.

I de första tågen fanns heller inga sovvagnar. Tågen gjorde helt enkelt uppehåll på lämplig ort när det började bli läggdags och passagerarna fick ta in på järnvägshotellet. Sovvagnar började införas 1886, då endast i första klass. Det dröjde ända till sekelskiftet 1900 innan tågen försågs med restaurangvagnar.

Vid torget fanns tidigare en järnvägsrestaurang som byggdes samtidigt med Gnesta järnvägsstation och invigdes 1862. Här fanns restaurangen fram till 1891, då Järnvägshotellet, där vi nu står, byggdes av direktören och kommunalmannen August Finlöf. 1897 överläts rörelsen till källarmästare Albert Jones som också han blev en känd Gnestaprofil. Restaurangen avvecklades 1914.

Det är tydligt att det bjöds riklig och läcker mat på Gnesta järnvägsrestaurang. 1885 beskriver skolläraren och journalisten N P Ödman upplevelsen av en frukostbuffé i Gnesta:

”Men äntligen, en stund sedan vi lämnat Mölnbo, blåste lokomotivet, det ljud som en glad idyllisk frukostringning på landet: ögonblicket därefter hade vi stannat vid det lilla älskliga Gnesta, och konduktören ropade med en röst som ljud som musik:

”Gnesta tio minuter!”

– och nu fick jag brått till matsalen. Och ensam blev jag ej; det var en hel rad före och efter mig. // Bordet stormades i ett ögonblick från alla håll. Kalvstek, spenat, skinka, färsk potatis, inlagd lax, brulépudding, hallon med grädde, kaffe och smörgås. Allt angreps på en gång av den andfådda skaran, och det blev ett slammer av tallrikar, gafflar och skedar som om det stått för brinnande livet. Artighet, krus och småleenden var här totalt borta.

Till frukosten serverades öl och pilsner. När kaffe och pepparkakor intogs ropades det i dörren: Tåget till Hallsberg, Laxå, Falköping och Göteborg! Passagerarna betalade under tumult vid disken, lokomotivet blåste återigen i ångvisslan och alla rusade för att åter inta sina platser.

LÄS MER PÅ ANDRA SIDAN



Järnvägsrestaurangens matsal står färdigdukad, källarmästare Albert Jones med personal, 1910-talet.

Till vänster: Järnvägsrestaurangen i Gnesta stationssamhälle 1863.



- 1 Information om skyltarna
- 2 Tack vare stationen – Järnvägsstationen
- 3 Tåget krympte tid och rum
- 4 Vatten till ångloken – Vattenhästen
- 5 Överbanmästaren och dubbelspåret – Banmästarbostaden
- 6 Resor över vatten och is – Frösjön och Klämningen
- 7 Putsa och reparera – Lokstallet
- 8 Inga moderniteter i Marieström
- 9 Postbönder, diligens och järnväg – Posten
- 10 Rören och hälsan – Vatten och avlopp
- 11 Ostar, fröer och tändstickor – Godsmagasinet
- 12 Administration och muntration – Elektron
- 13 Från gångstig till motorväg – Vägar
- 14 Diplomater och sändebud – Gästgiveri och skjutstation
- 15 Måltid och nattlogi av klass – Järnvägsrestaurangen och järnvägshotellet
- 16 Ett underligt fordon – Bilen
- 17 Respekt för järnvägspersonalen – Stinsbostaden i Dagaberg
- 18 Smågrisar och karameller – Marknader
- 19 Billig tomtmark på berget – Gnestahöjden
- 20 Klockan 22 släcktes lamporna – Elektricitet
- 21 Träffpunkt vid vattencisternen
- 22 Sköna bad i Högbo – Bostadsuppvärmning
- 23 Dricksvatten från hög höjd – Vattentornet
- 24 Rallarna som byggde järnvägen
- 25 Telefonstationens kvinnor – Telefonen
- 26 Det berömda ölet – Bryggeriet
- 27 Ett rum och kök vid banan – Banvaktstugan

Måltid och nattlogi av klass

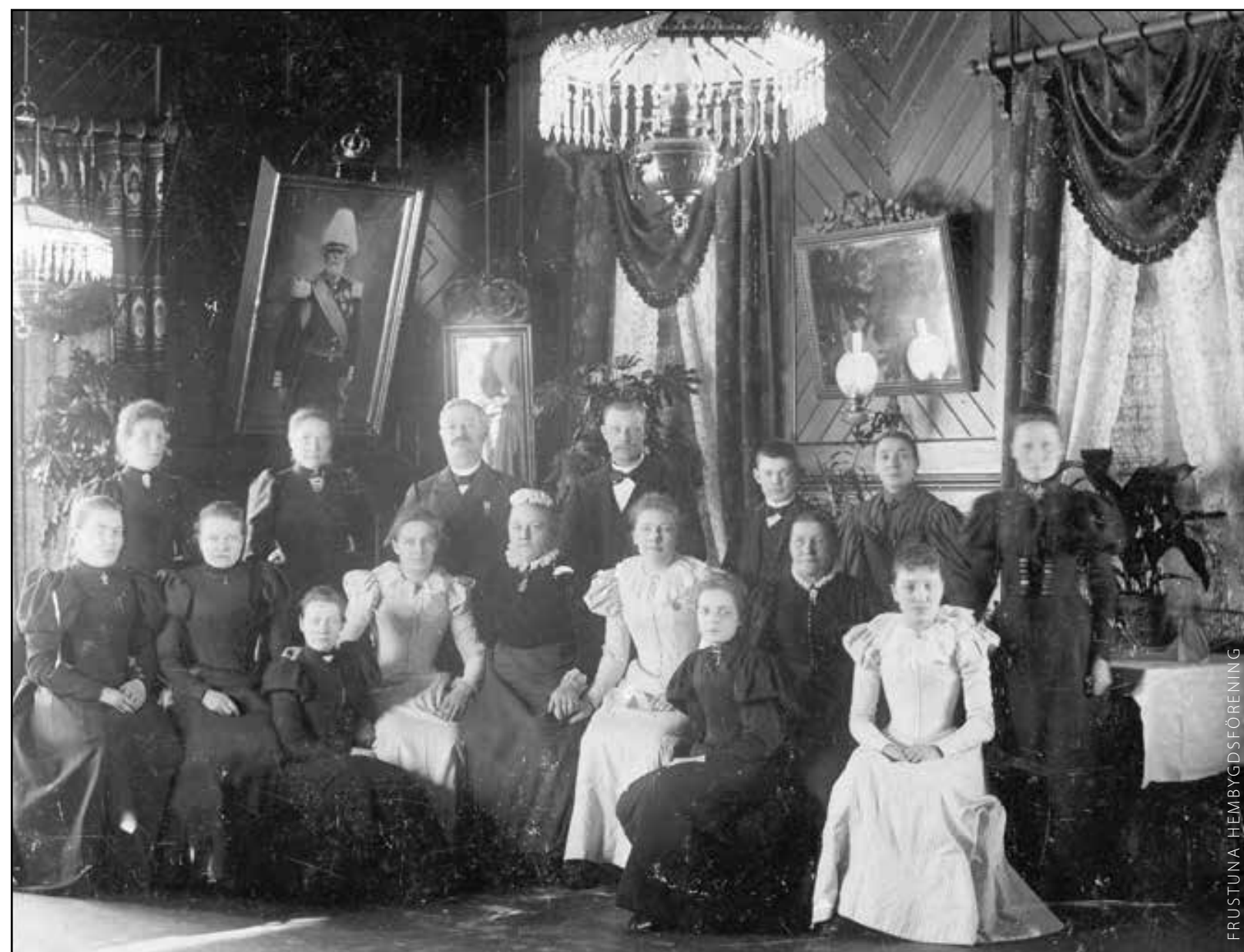
TEXTEN BÖRJAR PÅ ANDRA SIDAN

Genom krögaren August Finlöf blev restaurangen berömd för sin fina mat. Oscar II gästade ofta restaurangen på väg till Tullgarn. Han hade egen matsal i järnvägsrestaurangen med kungliga möbler, dukar, bestick och porslin. Många andra kungligheter gästade också järnvägsrestaurangen i Gnesta, till exempel kungen av Portugal, kungaparet av Sachsen och prinsen av Wales.

Järnvägshotellet förde med sig en tidigare okänd elegans till samhället. Medan gästgiverierna hade lågt anseende för både mat och miljö, erbjöd järnvägshotellet

hög kvalitet och klass. Högtidsmåltider och representation som tidigare skedde i hemmen förlades nu ofta till järnvägsrestaurangen. Här fanns också en avdelning för enklare folk, inte bara tågen utan också restaurangen hade en tredje klass.

Järnvägsrestaurangen hade en avdelning för enklare folk, "3:dje klass". Snickare Vinter var en flitig gäst där omkring 1900.



Traktens invånare valde ofta att ha sina högtidsmåltider på Gnestas järnvägsrestaurang. Det här festsällskapet lät sig avporträtteras i salongen omkring 1890.

Till vänster: Källarmästare Albert Jones och fröken Jeanette Jones tar en kaffepaus, omkring 1900.



Järnvägshotellet, till höger i bild, byggdes 1891. Till vänster Stora hotellet som byggdes 1904. Bilden är tagen på 1940-talet.



Till vänster: Detalj av Oscar II lunchstol i järnvägsrestaurangen.

Ett underligt fordon

1862 stod västra stambanan klar och tåget blev en succé i alla samhällsklasser. Ungefär fyrtio år senare, kring sekelskiftet 1900 introducerades en ny stor teknisk nyhet. Det skulle ta lång tid innan bilen fick samma folkliga genomslag som tåget haft ända från starten. Bilen var länge överklassens färdmedel.

I början av 1900-talet hade bara välbärgade personer med titlar som brukspatron eller direktör råd att köpa bil. Den första bilen som skådades i Gnesta ägdes av dåvarande kronprinsen, sedermera Gustav V, som kommit för att möta sin far en sommardag 1901 för att köra honom till slottet Tullgarn utanför Trosa.

Vägarna passade häst och vagn men inte bilar, fulla med gropar och stenar, branta backar och grindar som de var. Stora konflikter uppstod mellan de första bilägarna och de som körde hästdroska. Hästarna råkade i sken och många olyckor skedde.

Tiden var inte redo för bilen. Cykeln var faktiskt fortfarande en nyhet. Det var först i början av 1900-talet som en och annan började få möjlighet att skaffa sig cykel. Först på 1940-talet slog cykeln på allvar igenom.

Som på så många andra håll var det handlare och hantverkare som var först med att skaffa bil i 1920- och 30-talets Gnesta. De hade användning för bilen till frakter och handelsresor. Åkerier som tidigare kört med häst och vagn skaffade sig nu också bil.

En del privatpersoner finansierades sitt bilköp genom att mot betalning skjutsa personer som behövde åka

TEXTEN FORTSÄTTER PÅ ANDRA SIDAN

Till vänster: Kinds åkeri startade 1926 och hade, förutom många hästar, tre lastbilar, taxibil och begravningsbil. På bilden syns den bil man körde ut bensen med på landsbygden. På fotsteget står Lennart Kind.

”Plötsligt uppenbarade sig ett underligt fordon. En hög fjädervagn med gummiskodda hjul, som närmast liknade en skånsk trilla. Fullständigt fascinerade betraktade Gnestaborna den frustande, smattrande vagnen, när den kom körande nedför backen mot torget. Det var en automobil av allra tidigaste modell – en föregångare till vår tids bekväma, snabbt framlande motorfordon. Framför järnvägsstationen stannade vagnen, som vibrerade våldsamt så länge motorn gick.

Josef Thunholm, på besök i Gnesta 1901



”Plötsligt uppenbarade sig ett underligt fordon”. Gustav V med chaufför kör över Stora Torget 1904.



- Information om skyltarna
- Tack vare stationen – Järnvägsstationen
- Tåget krympte tid och rum
- Vatten till ångloken – Vattenhästen
- Överbanmästaren och dubbelspåret – Banmästarbostaden
- Resor över vatten och is – Frösjön och Klämningen
- Putsa och reparera – Lokstallet
- Inga moderniteter i Marieström
- Postbönder, diligens och järnväg – Posten
- Rören och hälsan – Vatten och avlopp
- Ostar, fröer och tändstickor – Godsmagasinet
- Administration och muntration – Elektron
- Från gångstig till motorväg – Vågar
- Diplomater och sändebud – Gästgiveri och skjutsstation
- Måltid och nattlogi av klass – Järnvägsrestaurangen och järnvägshotellet
- Ett underligt fordon – Bilen
- Respekt för järnvägspersonalen – Stinsbostaden i Dagaberg
- Smågrisar och karameller – Marknader
- Billig tomtmark på berget – Gnestahöjden
- Klockan 22 släcktes lamporna – Elektricitet
- Träffpunkt vid vattencisternen
- Sköna bad i Högbö – Bostadsuppvärmning
- Dricksvatten från hög höjd – Vattentornet
- Rallarna som byggde järnvägen
- Telefonstationens kvinnor – Telefonen
- Det berömda ölet – Bryggeriet
- Ett rum och kök vid banan – Banvaktstugan

Ett underligt fordon

TEXTEN BÖRJAR PÅ ANDRA SIDAN

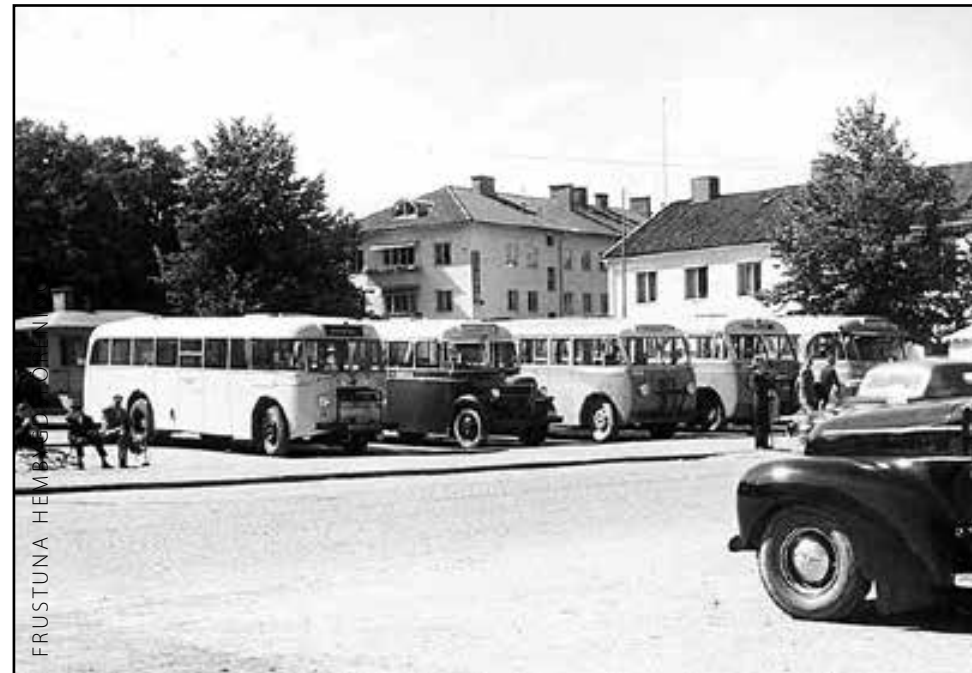
till läkaren, släktkalas eller kyrkan. Många kom att göra sin första bilresa i en sådan hyrbil. På liknande sätt kunde lastbilar ta många passagerare sittande på bänkar på flaken, man åkte till dansbanor eller åkte på utflykt.

Inte förrän efter andra världskriget fick vanligt folk möjlighet att skaffa bil.

Bilen behövde service och Gnesta fick bensinstationer, bilverkstäder och åkerier. På 1940-talet fick samhället ett busstorg.

Från och med 1970-talet har vi fått ett samhälle som är uppbyggt kring bilen. Vardagen är svår att klara av utan bilen, med stora avstånd mellan arbete, bostad och centrum. Vi har fått massbilism. 1910 fanns drygt

1000 bilar i Sverige. I slutet av 1950-talet 1,2 miljoner och 2007 hade antalet stigit till över 4 miljoner bilar. I början av 1900-talet reste en vuxen person 1 km per dag, idag rör sig en vuxen svensk 40 km om dagen i snitt (utlandsresor ej inräknade). En stor del av resandet sker med bil.



Busstorget i Gnesta på 1950-talet.



Caltex bensinstation låg vid Östra Storgatan mitt emot Stora torget på 1940/50-talen.



Anna-Greta Andersson vid familjens Chevrolet, omkring 1925.



Herbert Karlssons åkeri med lastbilar och drogbilar. Från vänster: Herbert Karlsson, David Johansson, Karl Nygren och August Gustafsson. Visbohammar 20 mars 1932.

Till vänster: Sven Mähl och Gunnar Johansson vid Gnesta Bilservice som låg i Stenstakurvan.

"Historien i Sörmland" finns på många platser i länet. Alla skyltar finns att se på www.sorlandsmuseum.se

”Pappa köpte bil 1925, en Chevrolet. Vi åkte på utflykter, pappa tyckte om att åka till Mariefred. Det gick långsamt, det var tre grindar på vägen. Jag minns att jag hade bilslöja på mig, och jag fick alltid sitta i mitten för bröderna ville ha fönsterplatserna.

Anna-Greta Andersson, född 1918 i Gnesta

Respekt för järnvägspersonalen

Huset Dagaberg byggdes 1860 här på Dagagatan. Det var från omkring 1870 till 1930-talet bostad för högt uppsatta järnvägstjänstemän i Gnesta. Här fanns en lägenhet för stinsen och en för baningenjören. Stinsen stod högst i hierarkin, men också titlar som baningenjör, stationsskrivare och lokförare ingav stor respekt. Dessa yrkens höga status återspeglas i lokförarens lön som på 1860-talet översteg en läkarlön. Den förste stinsen hette Adolf Norberg. Han bodde här i tjänstebostaden mellan 1861-1866.

De järnvägsanställdas uniformer ingav respekt och en stins kunde vara mycket elegant i sin ståtliga uniform.

Järnvägsstationen i Gnesta hade som mest 60 personer anställda (ca 1862-1900). Chefen på järnvägsstationen kallades stins eller stationsinspektör. Kontorsbiträdena

var stinsens assistenter. De svarade för biljettförsäljning, fraktsedlar, post, telegraf- och telefonmeddelanden med mera. Flera stationskarlar skötte växling, till- och fränkoppling av vagnar, lastning och lossning av res- och fraktgods, de pumpade vatten och skyfflade kol till ångloken. De skötte också renhållningen på stationsområdet och eldning i väntsalen.

Baningenjören var ansvarig för allt som gällde järnvägsspåret: hus, broar, banvallar, ställverk, signaler, spår och så vidare. Han hade ett kontor med administrativ och teknisk personal. Under honom löd också banmästare, banvakter, vägvakter, brovakter och banarbetare. Bland banarbetarna fanns många yrkesspecialiteter som säsongsanställdes, till exempel svetsare, murare, målare, och snickare.

LÄS MER PÅ ANDRA SIDAN



Gnesta järnvägsstation 1890. Personal poserar med sina statusfyllda sysslor.

Till vänster: N G A Arfwidsson var stins i Gnesta mellan 1899 och 1916. Här syns han i sin representativa våning i Dagaberg.



- 1 Information om skyltarna
- 2 Tack vare stationen – Järnvägsstationen
- 3 Tåget krympte tid och rum
- 4 Vatten till ångloken – Vattenhästen
- 5 Överbanmästaren och dubbelspåret – Banmästarbostaden
- 6 Resor över vatten och is – Frösjön och Klämningen
- 7 Putsa och reparera – Lokstallet
- 8 Inga moderniteter i Marieström
- 9 Postbönder, diligens och järnväg – Posten
- 10 Rören och hälsan – Vatten och avlopp
- 11 Ostar, fröer och tändstickor – Godsmagasinet
- 12 Administration och muntration – Elektron
- 13 Från gångstig till motorväg – Vägar
- 14 Diplomater och sändebud – Gästgiveri och skjutsstation
- 15 Måltid och nattlogi av klass – Järnvägsrestaurangen och järnvägshotellet
- 16 Ett underligt fordon – Bilen
- 17 Respekt för järnvägspersonalen – Stinsbostaden i Dagaberg
- 18 Smågrisar och karameller – Marknader
- 19 Billig tomtmark på berget – Gnestahöjden
- 20 Klockan 22 släcktes lamporna – Elektricitet
- 21 Träffpunkt vid vattencisternen
- 22 Sköna bad i Högbo – Bostadsuppvärmning
- 23 Dricksvatten från hög höjd – Vattentornet
- 24 Rallarna som byggde järnvägen
- 25 Telefonstationens kvinnor – Telefonen
- 26 Det berömda ölet – Bryggeriet
- 27 Ett rum och kök vid banan – Banvaktstugan

Respekt för järnvägspersonalen

TEXTEN BÖRJAR PÅ ANDRA SIDAN

Framför Gnesta Järnvägsstation byggdes, i samma stil som stationsbyggnaden, en liten by av enkla trähus för de SJ-anställda. Stationsmiljön utgjorde mellan 1862 till ca 1900 både arbets- och bostadsmiljö för dem. På nuvarande torget fanns två bostadshus avsedda för järnvägspersonalen, här fanns också förråd, avträden,

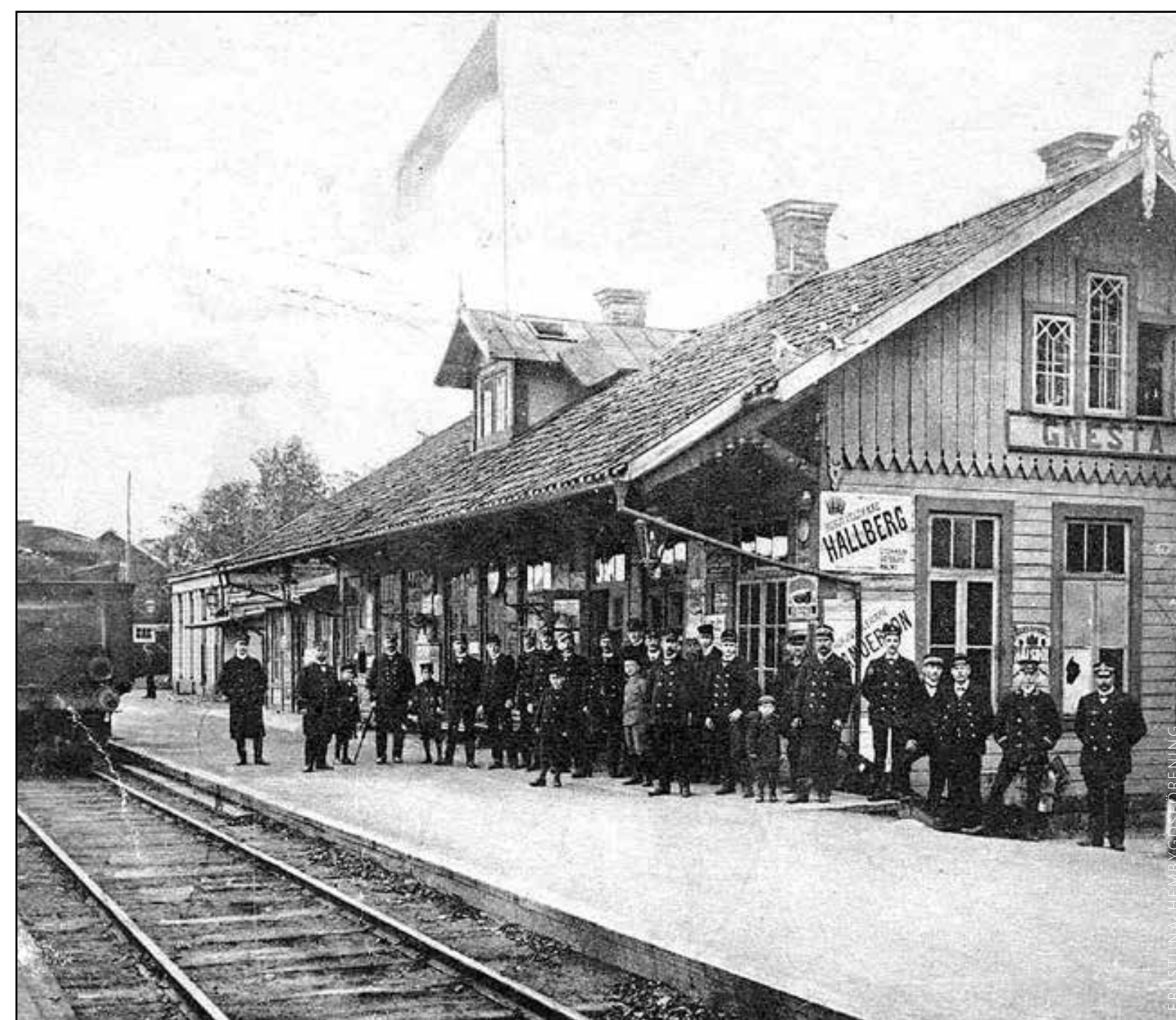
jordkällare, tvättstuga, en mangelbod osv. Här fanns en personalbostad för gifta järnvägsanställda och ett hus för järnvägsstationens ungarlar som i folkmun kallades Synagogan. Intill låg trädgårdstäckor där de boende odlade grönsaker. Från 1930-talet fanns stinsbostaden i stationsbyggnadens västra del.

Från 60 anställda drog man succesivt ner på personalen under 1900-talet. När tågen 1968 slutade stanna på Gnesta station fanns det bara åtta anställda kvar som då alla fick sluta utom en, Stig Johansson som blev kvar till 1988.



1968 hade antalet anställda vid Gnesta station minskat från 60 till sex personer. Från vänster Vitalis Edroth, Olle Gustafsson, Stig Johansson, Karl-Axel Geiborg, Henry Sjögren och Rune Andersson.

Till vänster: Personal och ställverket vid stationshuset i början av 1900-talet.



Stationspersonal vid Gnesta järnvägsstation sekelskriftet 1800/1900.

tema spår
rör
och
ledningar

Smågrisar och karameller

Det är 1870-tal och trängsel på torget i Gnesta. Kor råmar och grisar skriker, torghandlarna ropar ut sina varor. Musiken från positivhalarna ljuder över området och vid karusellen och skjutbanan flockas de nöjeslystna. Invid stationshuset finns stånd uppställda överallt: hattmakare, repslagare, liehandlare, sadelmakare, karamellförsäljare, ullhandlare, slaktare och många andra ropar ut sina varor till marknadsbesökarna. Marknadsdagarna i Gnesta får man inte missa. De är ett folknöje och samtidigt en livsnödvändighet.

Med järnvägen utvecklades Gnesta till en betydelsefull handelsplats. Tidigare hade djurmarknaden hållits i Önnesta i Björnlunda, men när Gnesta fick järnvägsstation flyttades marknaden hit. Kreatursmarknaden som hölls varje år i Gnesta var så viktig att den fanns angiven i den tidens almanacka. Folk reste långväga för att sälja och köpa hästar, kor, grisar och får. Ungefär

” På de torgdagar som hölls i Gnesta varje månad hade tjänstefolket ledigt. Då kunde det hända att husbondfolk lockade en. Hugade arbetsgivare hörde av sig och konkurrerade högljutt med varann genom att undan för undan höja budet för att få en piga med gott rykte att ta tjänst hos dom. – Du fåt en tia mer i månaden hos mig! – Jag bjuder 20, ta tjänst hos mig!

Stina Karlsson, född 1903

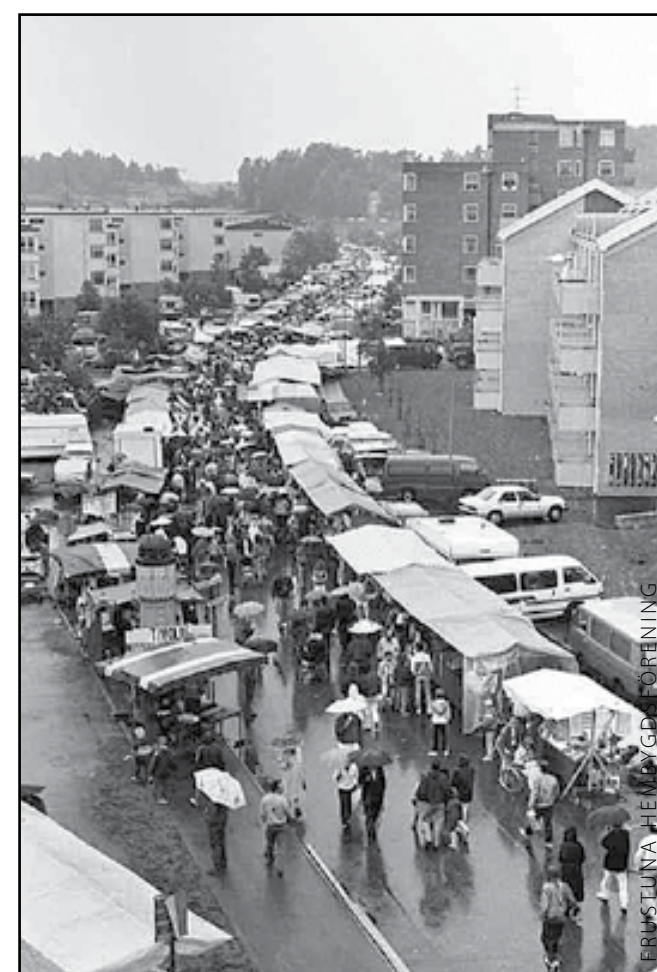
5000 personer gästade Gnesta under dessa dagar. Det fanns en lastkaj i bangårdens västra del där kreatursmarknaden hölls. Vissa djur lastades vidare för tågtransport och försäljning eller slakt på annan ort. Sju till åtta järnvägsvagnar kunde lastas med djur.

LÄS MER PÅ ANDRA SIDAN



Gnesta marknad 1889. Marknaderna bredde ut sig över en stor yta; från Storgatan vid Bryggarbron ända till torget som låg väster om stationsbyggnaden.

Till vänster: Två återkommande marknadsbesökare som utmärkte sig i början av 1900-talet var den småväxte "Lilleman" och den storgväxte "Finnviken" (som hette Hjalmar Karlsson och bodde på Finnviks gård i Gnesta).



Gnestadagen 1989. Nutidens marknader arrangeras första lördagen i juni med knallar från hela landet och besökare i flera tusental.



- 1 Information om skyltarna
- 2 Tack vare stationen – Järnvägsstationen
- 3 Tåget krympte tid och rum
- 4 Vatten till ångloken – Vattenhästen
- 5 Överbanmästaren och dubbelspåret – Banmästarbostaden
- 6 Resor över vatten och is – Frösjön och Klämningen
- 7 Putsa och reparera – Lokstallet
- 8 Inga moderniteter i Marieström
- 9 Postbönder, diligens och järnväg – Posten
- 10 Rören och hälsan – Vatten och avlopp
- 11 Ostar, fröer och tändstickor – Godsmagasinet
- 12 Administration och muntration – Elektron
- 13 Från gångstig till motorväg – Vägar
- 14 Diplomater och sändebud – Gästgiveri och skjutstation
- 15 Måltid och nattlogi av klass – Järnvägsrestaurangen och järnvägshotellet
- 16 Ett underligt fordon – Bilen
- 17 Respekt för järnvägspersonalen – Stinsbostaden i Dagaberg
- 18 **Smågrisar och karameller – Marknader**
- 19 Billig tomtmark på berget – Gnestahöjden
- 20 Klockan 22 släcktes lamporna – Elektricitet
- 21 Träffpunkt vid vattencisternen
- 22 Sköna bad i Högbo – Bostadsuppvärmning
- 23 Dricksvatten från hög höjd – Vattentornet
- 24 Rallarna som byggde järnvägen
- 25 Telefonstationens kvinnor – Telefonen
- 26 Det berömda ölet – Bryggeriet
- 27 Ett rum och kök vid banan – Banvaktstugan

Smågrisar och karameller

TEXTEN BÖRJAR PÅ ANDRA SIDAN

”Lördagar och Gnesta torgdagar var en fasa. Då visste jag att pappa var full. Han var mycket för att festa.

Edith, född 1905

I Gnesta hölls inte bara kreatursmarknad. Första tisdagen i månaden var det torgdag som också den var välbesökt. Stormarknader hölls två gånger om året i april och oktober. Varje tisdag var det ”kalvdag” då bönderna runt om i bygden kom för att sälja sina kalvar till uppköpare från Stockholm.

Också för de fasta affärerna var marknaderna en stor tillgång, kunderna strömmade till. I anslutning till Östra Storgatans affärer byggdes bodar som fungerade som permanenta marknadsstånd.

Här i Tingshusbacken kan ni se en tall som bär tydliga spår efter marknaderna i Gnesta. Tallen har en stor utväxt runt ”midjan” några meter upp på stammen. Den utväxt beror på att tallen tidigare var försedd med en järnring. Där band marknadsbesökarna sina hästar. När ringen togs bort hade tallen anpassat sig till den och svällt ut.

I Tingshusbacken, några meter nedanför tallen, ligger ett litet rött hus som användes som extra arrestlokal under marknaderna. Det var vanligt att folk blev berusade under marknadsdagarna och framåt kvällen utbröt ofta slagsmål. Den ordinarie arrestlokalen som låg strax före bron till Bryggeriholmen (nuvarande östra Storgatan), fylldes snabbt vid stormarknaderna. Därför behövdes en extra arrestlokal. På 1920-talet förlades arrestlokalen till Tingshuset.

Till vänster: Marknaderna innebar god förtjänst också för affärsinnehavarna i Gnesta. Här syns flera affärsidkare framför sina butiker tidigt 1900-tal. Från vänster Hilmer Huselius, Tengvall, Georg Nyman, Ruth Carlsson, Konstantin Gustafsson och Alice Karlsson.



I anslutning till Östra Storgatans restaurang och affärer byggdes en rad bodar i slutet av 1800-talet som fungerade som marknadsstånd. Bodarna syns till vänster i bild.

”Min andra torghandel gjorde jag under senaste kriget. Då var jag vuxen och hade egen cykel. Den vintern bodde jag hos mormor på det närbelägna Marieberg. Högg på allmänningen, men hann också med ståndkrokfiske. Isen var tjock, men bra med gädda fick jag. Lördagarna lastade jag de stenfrusna gäddorna i sockerlådan på cykeln och for till Gnesta. Det var mycket ont om mat under kriget, så affärerna gick bra. Jag fick en fast kundkrets. Tanterna rev åt sig var sin gädda ur lådan och medan de trätte om vem som skulle ha vad, vägde jag fisken på besman och tog betalt.

Sive Karlsson, född 1919

”En dag i månaden var det torgdag och där skulle mycket uträttas. April torgdag var det mycket viktigt för min far att komma dit och köpa ett par smågrisar. De skulle födas upp och vara slaktfärdiga till jul. Vid ett tillfälle vet jag att pappa köpte en ”smålandsko” av Persson och Larsson, kreaturshandlare. Smålandskorna var vad vi kallade ”blommiga”, ljust fläckiga. Gullros lyste lång väg när pappa kom vandrande över isen med henne.

Sive Karlsson, född 1919

Billig tomtmark på berget

Innan Gnestahöjden bebyggdes gick Sigtuna gårds kor och betade här. När järnvägen byggdes växte samhället och hagen förvandlades till ett livligt bostadsområde. Rallare som byggde järnvägen var de första invånarna. De slog sig ner här från och med 1860-talet. Att man bosatte sig uppe på den otillgängliga platån beror på att tomtmarken här var billig.

Rallarna byggde till viss del själva sina hus. Timret hämtades från närbelägna skogar, ofta knuttimrade man husen. Efter hand kom Gnestahöjden att bli framförallt hantverkarnas bostadsområde. Här fanns plåtslagare, smeder, borstbindare, målare, snickare, sadelmakare, tapetserare, murare, repslagare, stenarbetare och skräddare.

Gnestahöjden är ett exempel på de nya samhällsbyggningar som stod i bjärt kontrast till de äldre samhällsbyggningar.

lena som till exempel bruken. Medan bruken var enhetligt planerade med raka gator och rader av identiskt lika hus, var områden som Gnestahöjden oregelbundna och oförutsägbara. Man tog sig fram på leriga, slingrande stigar, och bebyggelsen hade skiftande stilar och varierande kvalitet. Husen på Gnestahöjden blev avspieglingar av ägarnas personlighet, kunnande och ekonomiska förutsättningar.

I dag ser vi Gnestahöjden som en idyll. Men i slutet av 1800-talet var trångboddheten svår här, och bostadsstandarden mycket enkel. Många bildade familj men ofta fick man hålla till godo med bara ett rum och kök. Där kunde en familj på upp till tio personer bo.

Arbete och boende kombinerades på den här tiden. Hantverkare och handelsmän i Gnesta bodde i allmän

LÄS MER PÅ ANDRA SIDAN



- | | |
|---|---|
| 1 Information om skyltarna | 15 Måltid och nattlogi av klass – Järnvägsrestaurangen och järnvägshotellet |
| 2 Tack vare stationen – Järnvägsstationen | 16 Ett underligt fordon – Bilen |
| 3 Tåget krympte tid och rum | 17 Respekt för järnvägspersonalen – Stinsbostaden i Dagaberg |
| 4 Vatten till ångloken – Vattenhästen | 18 Smågrisar och karameller – Marknader |
| 5 Överbanmästaren och dubbelspåret – Banmästarbostaden | 19 Billig tomtmark på berget – Gnestahöjden |
| 6 Resor över vatten och is – Frösjön och Klämningen | 20 Klockan 22 släcktes lamporna – Elektricitet |
| 7 Putsa och reparera – Lokstallet | 21 Träffpunkt vid vattencisternen |
| 8 Inga moderniteter i Marieström | 22 Sköna bad i Högbö – Bostadsuppvärmning |
| 9 Postbönder, diligens och järnväg – Posten | 23 Dricksvatten från hög höjd – Vattentornet |
| 10 Rören och hälsan – Vatten och avlopp | 24 Rallarna som byggde järnvägen |
| 11 Ostar, fröer och tändstickor – Godsmagasinet | 25 Telefonstationens kvinnor – Telefonen |
| 12 Administration och muntration – Elektron | 26 Det berömda ölet – Bryggeriet |
| 13 Från gångstig till motorväg – Vågar | 27 Ett rum och kök vid banan – Banvaktstugan |
| 14 Diplomater och sändebud – Gästgiveri och skjutsstation | |



Ekenholm på nuvarande Parkvägen 3. Bilden är tagen i slutet av 1800-talet. Huset finns kvar i ombyggt skick.



Taborsberg på nuvarande Trappgatan 6. Bilden är tagen 1910. Huset finns kvar.

Till vänster: Utsikt från Gnestahöjden.

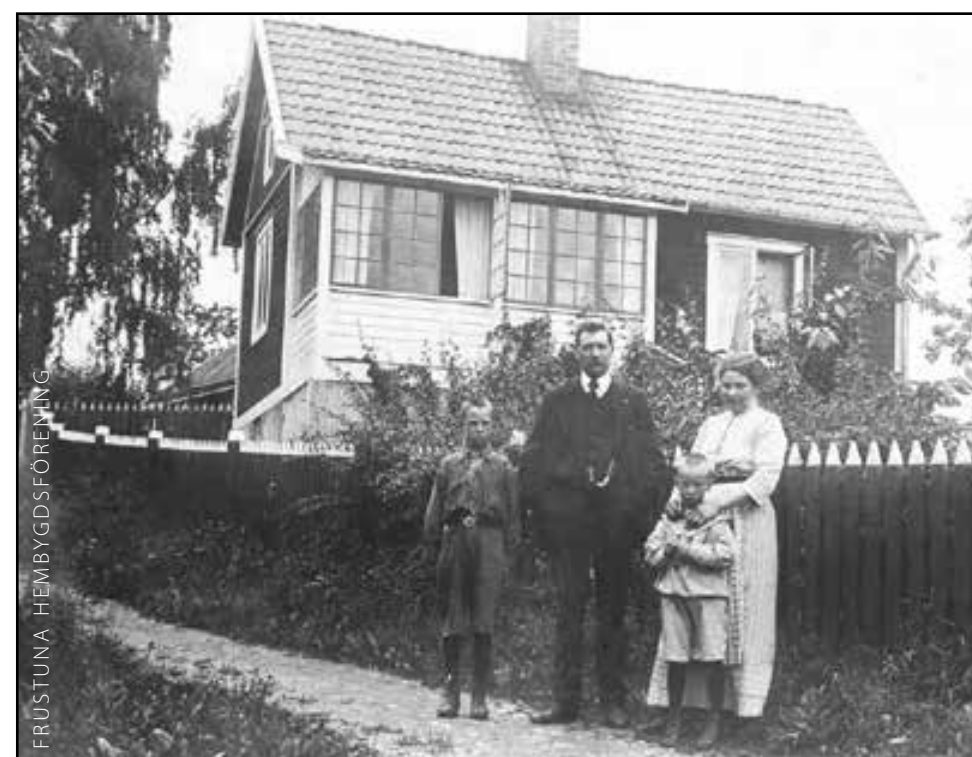
tema spår
rör
och
ledningar

Billig tomtmark på berget

TEXTEN BÖRJAR PÅ ANDRA SIDAN

het i huset där rörelsen bedrevs. Ofta bodde också de anställda i arbetsgivarens bostad. Man kunde också ha andra inackorderingar. De flesta drygade ut kassan genom naturhushållning, man odlade i trädgårdarna, fiskade, plockade bär. Man hade höns, grisar och kanske en häst. Det var svåra tider i Sverige med svält och massutvandring till USA. För många på Gnestahöjden var varje dag en kamp för överlevnad, medan de som blev framgångsrika hantverkare eller handlare fick det bättre ställt.

I den här miljön frodades folkrörelserna, de frireligiösa byggde bönehus och arbetarekommunen ett Folkets hus.



Gustav och Hanna Andersson med sönerna John och William, framför deras hus på Skolgatan 3. Bilden är tagen på 1910-talet.



Rallaren Carl Petter Palmkvist (sittande på bänken) med fru och släkt. Han byggde sitt hus på Terassvägen 11 på 1860-talet. I en uthusbyggnad öppnade han Gnestas första speceriaffär.

"Historien i Sörmland" finns på många platser i länet. Alla skyltar finns att se på www.sorlandsmuseum.se

” Vi bodde där uppåt vattentornet i en stuga som hette Marieberg. Det var bara ett rum och kök, och där bodde vi sju personer. Frysa fick vi göra alldeles fasligt, för den där kåken var så kall och dragig. Jag minns att vi låg på knäna i hörnen och knackade bort is, det var så mycket fukt och tjäla annars när den smälte. Inget att elda med hade vi heller. Vi frös så det var rysligt. Ohyra var det där, och vi ungar var fulla av lus. Så var det inte bara hemma, det var likadant överallt i alla familjer – loppor, lus och vägglöss. Såpa var det enda rengöringsmedel som fanns, men man kunde ju inte ge sig till att köpa såpa när man inte hade pengar att köpa mat för, det hade ju inte varit klokt. Ja, vi fick svälta vi ungar, vi hade inte något att äta ibland. Och jag kommer ihåg att vi åt två på samma tallrik.

Carl Axel Teodor Ericson född 1892 på Gnestahöjden, fadern var diversearbetare och hade mist ena armen i en olycka.



Gnestas äldsta hus ligger på hörnet Skolgatan/Mosebacke. Huset fanns redan på Gnestahöjden när den började bebyggas 1862.

Klockan 22 släcktes lamporna

På 1600-talet började man använda rovoljelampor för att belysa gatorna. På 1850-talet slog gasen igenom i som gatubelysning i Sveriges städer. Med hjälp av gaslamporna ville man bekämpa smuts, mörker och brottslighet.

Men fortfarande på 1800-talet var man beroende av dagsljuset för det man företog sig inomhus; arbete, läsning, hushållssysslor, samvaro. Endast eldstaden och talgljusen kunde skänka svagt ljus efter mörkrets inbrott. Vaxljus och stearinljus var för dyra att använda till vardags. På 1860-talet kom fotogenlampan till Sverige. Även i fattiga hem kostade man så småningom på sig en fotogenlampa som man hängde över köksbordet. Fotogenlampan upplevdes av många som ett mirakel, men dess räckvidd var begränsad.

En stor nyhet kom omkring 1880 då man började använda elektrisk belysning och glödlampor i Sverige. Men elektrisk ström var dyrt och bara de rika hade råd. Först i början av 1900-talet fick elektrisk belysning större spridning. 1916 lystes 40 procent av lägenheterna i Stockholm upp av glödlampor.

Men skillnaden mellan städerna och landsbygden var stor. Gnesta var som många andra mindre samhällen

Elektriskt ljus och "Radio"
installeras fort och billigt.
Ring 165!
GNESTA ELEKTRISKA BYRÅ

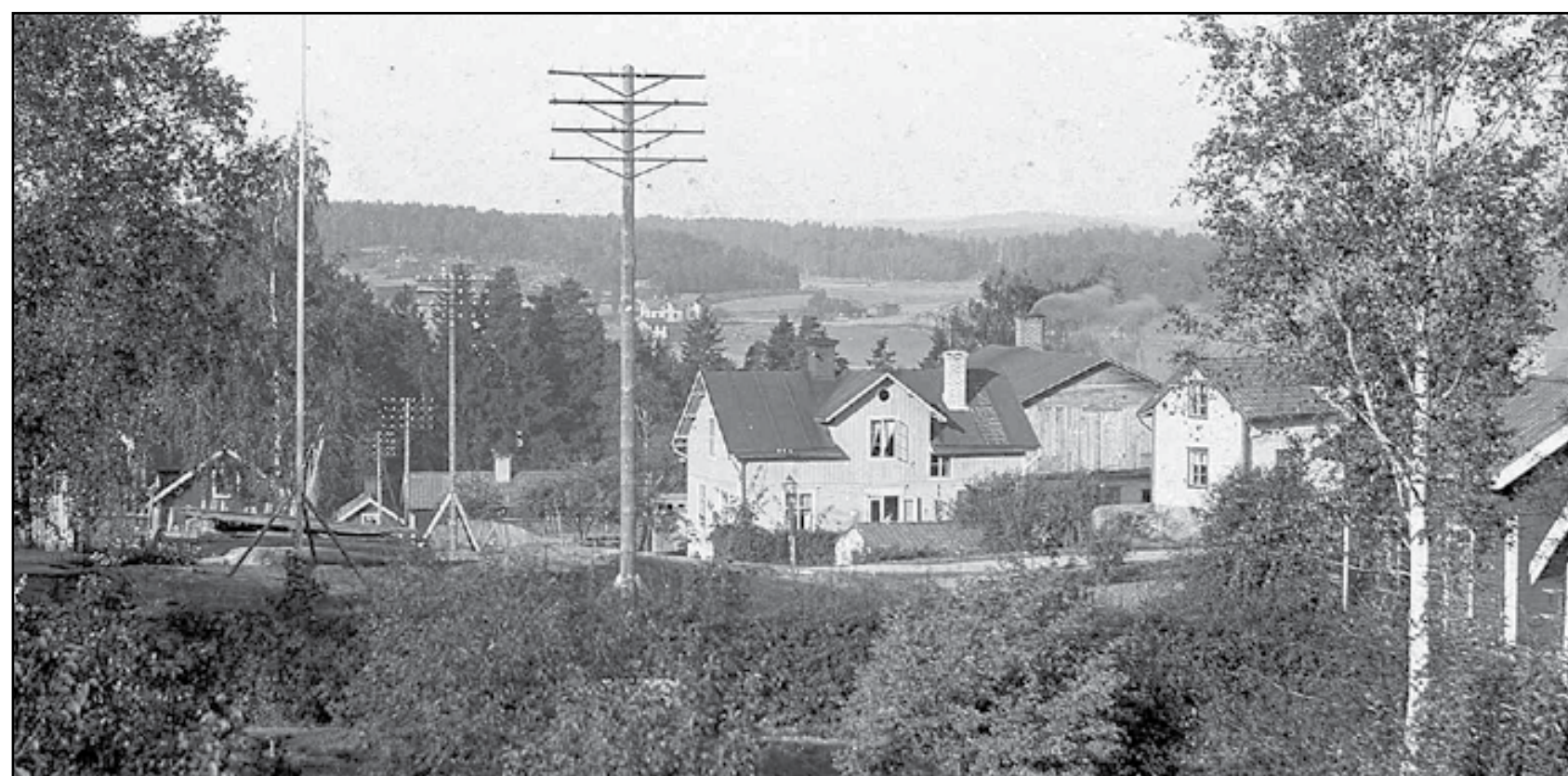
Annons i Gnesta nyheter 1927

fortfarande utan elektricitet. När solen gått ner var fotogenlampor den vanliga belysningen på 1910-talet. Under första världskriget uppstod brist på många varor, och fotogen och stearinljus ransonerades. Man fick ofta sitta i mörkret. Lösningen för Gnesta stationssamhälles elektrifiering blev ångmaskinen.

De första försöken att framställa elström gjordes på 1910-talet i bröderna Anderssons snickerifabrik i fastigheten Oskarshamn på Skolgatan 5. Försöken fullföljdes i deras nya fabrik, Strömsvik, i hörnet Västra Storgatan – Mariefredsvägen.

På sensommaren 1916 drog bröderna Andersson lågspänningsledningar från fabriken vid Strömsvik och i oktober det året tändes de första elektriska lamporna i samhället.

LÄS MER PÅ ANDRA SIDAN



Här på Skolgatan 5 byggde år 1880 Anders Petter Andersson fastigheten Oskarshamn. I ett av rummen startade han en snickerifabrik. Omkring sekelskiftet 1900 byggdes en särskild fabriksbyggnad (gaveln på den byggnaden ses mellan de två boningshusen) där man började prova möjligheterna att framställa elström.



- | | |
|---|---|
| 1 Information om skyltarna | 15 Måltid och nattlogi av klass – Järnvägsrestaurangen och järnvägshotellet |
| 2 Tack vare stationen – Järnvägsstationen | 16 Ett underligt fordon – Bilen |
| 3 Tåget krympte tid och rum – Vattenhästen | 17 Respekt för järnvägspersonalen – Stinsbostaden i Dagaberg |
| 4 Vatten till ångloken – Vattenhästen | 18 Smågrisar och karameller – Marknader |
| 5 Överbanmästaren och dubbelspåret – Banmästarbostaden | 19 Billig tomtmark på berget – Gnestahöjden |
| 6 Resor över vatten och is – Frösjön och Klämmingen | 20 Klockan 22 släcktes lamporna – Elektricitet |
| 7 Putsa och reparera – Lokstallet | 21 Träffpunkt vid vattencisternen |
| 8 Inga moderniteter i Marieström | 22 Sköna bad i Högbo – Bostadsuppvärmning |
| 9 Postbönder, diligens och järnväg – Posten | 23 Dricksvatten från hög höjd – Vattentornet |
| 10 Rören och hälsan – Vatten och avlopp | 24 Rallarna som byggde järnvägen |
| 11 Ostar, fröer och tändstickor – Godsmagasinet | 25 Telefonstationens kvinnor – Telefonen |
| 12 Administration och muntration – Elektron | 26 Det berömda ölet – Bryggeriet |
| 13 Från gångstig till motorväg – Vägar | 27 Ett rum och kök vid banan – Banvaktstugan |
| 14 Diplomater och sändebud – Gästgiveri och skjutsstation | |

Klockan 22 släcktes lamporna

TEXTEN BÖRJAR PÅ ANDRA SIDAN

Bröderna Andersson lät inreda delar av snickeriet som elverk. De hade själva stor nytta av elektriskt ljus i sin verkstad. I snickerifabrikens maskinrum ställdes två generatorer som drevs av en ångmaskin, och man kunde börja distribuera el. Elledningsnätet byggdes ut successivt över samhället. Det var en stor framgång att de flesta invånare i Gnesta hade elbelysning vintern 1917-18. Kvaliteten på belysningen var inte den bästa, och klockan 22 var det bestämt att alla lampor måste släckas.

Elverket i bröderna Anderssons snickeri blev dock inte långvarigt. Redan hösten 1918 byggde Älvkarleby kraftverk ut sitt elnät från Södertälje till Gnesta och elverket i bröderna Anderssons fabrik avvecklades så småningom.

Med elektriciteten kunde nu aktiviteterna och samvaron i hemmet fortsätta efter mörkrets inbrott. I fabriker och andra arbetsplatser kunde arbetet utföras oberoende av dagsljus. Glödlampan lyste med jämt starkt sken utan att lukta eller sota ner. Nu kunde man läsa även under dygnets mörka timmar. På så vis spelade glödlampan en viktig roll för folkbildningen.

Så småningom kom genombrottet för alla de elektriska apparater som skulle revolutionera hushållsarbetet. Den elektriska spisen slog igenom på 1930-talet och kylskåp blev allt vanligare. På 1950-talet kom tvätt- och diskmaskinen och en rad andra elektriska hjälpmedel. De nya elektriska apparaterna i kombination med vatten- och avlopp innebar en enorm avlastning i hushållsarbetet.

Snickeriverkstaden på Skolgatan ställdes i ordning på söndagarna för att användas till Baptistsamfundets bönemöten, där familjen Andersson också deltog.



Anderssons snickeri låg här på Skolgatan 5 fram till 1914 då snickeriet flyttade till Mariefredsvägen. Här syns de anställda utanför snickeriet på Mariefredsvägen omkring 1920. Sittande David Malmström, Viktor Samuelsson. Stående Albert Hjelm, Förnerud, Evert Lysell, Oskar Jansson, Olle Andersson, Gunnar Larsson, Gerhard Andersson.

” Det var stabila gubbar. De kunde sitt snickeri och var jätteskickliga. Hjelm var fantastisk på att renovera möbler, kunderna stod bara och gapade. Vi barn fick inte vara på snickeriet, inte där det var maskiner. När jag föddes var det elverk där, det fanns en ångmaskin med remmar. Det var en man som eldade. Men elen var bara påslagen till en viss tid på kvällen.

Anna-Greta Andersson, född 1918, dotter till Emil Andersson, ägare av Anderssons snickeri där Gnestas första elverk startades.

” Vi barn som är födda på 1930-talet - Ann Charlotte, Kjell, Kurt och jag - fick följa med till torget vart efter vi växte. Det var en stor upplevelse att komma ”ned till Gnesta”. Folkvimlet och alla affärer och fönster som strålade av ljus vintertid. Hemma fick vi elektricitet indraget först 1942. Vi var vana vid mörkret och Primus-lyktor.

Marianne Ohlén, född på 1930-talet utanför Gnesta.

tema spår
rör
och
ledning

Träffpunkt vid vattencisternen

Länge hämtade invånarna i Gnesta sitt dricksvatten ur brunnar. En låg där Tingshuset nu står, och en annan vid Dagaberg på Dagagatan. Särskilt gott vatten fanns i en källa i Visbohammars hage. Man fick ofta gå långt för att nå en brunn, och det var ett tungt arbete att få hem vattnet. För rengöring användes vatten från Frösjön.

Gnestahöjden fick fler och fler invånare, och vattenfrågan måste lösas för dem. På många håll vid den här tiden byggdes vattencisterner för att förse den ökande befolkningen och industrin med vatten.

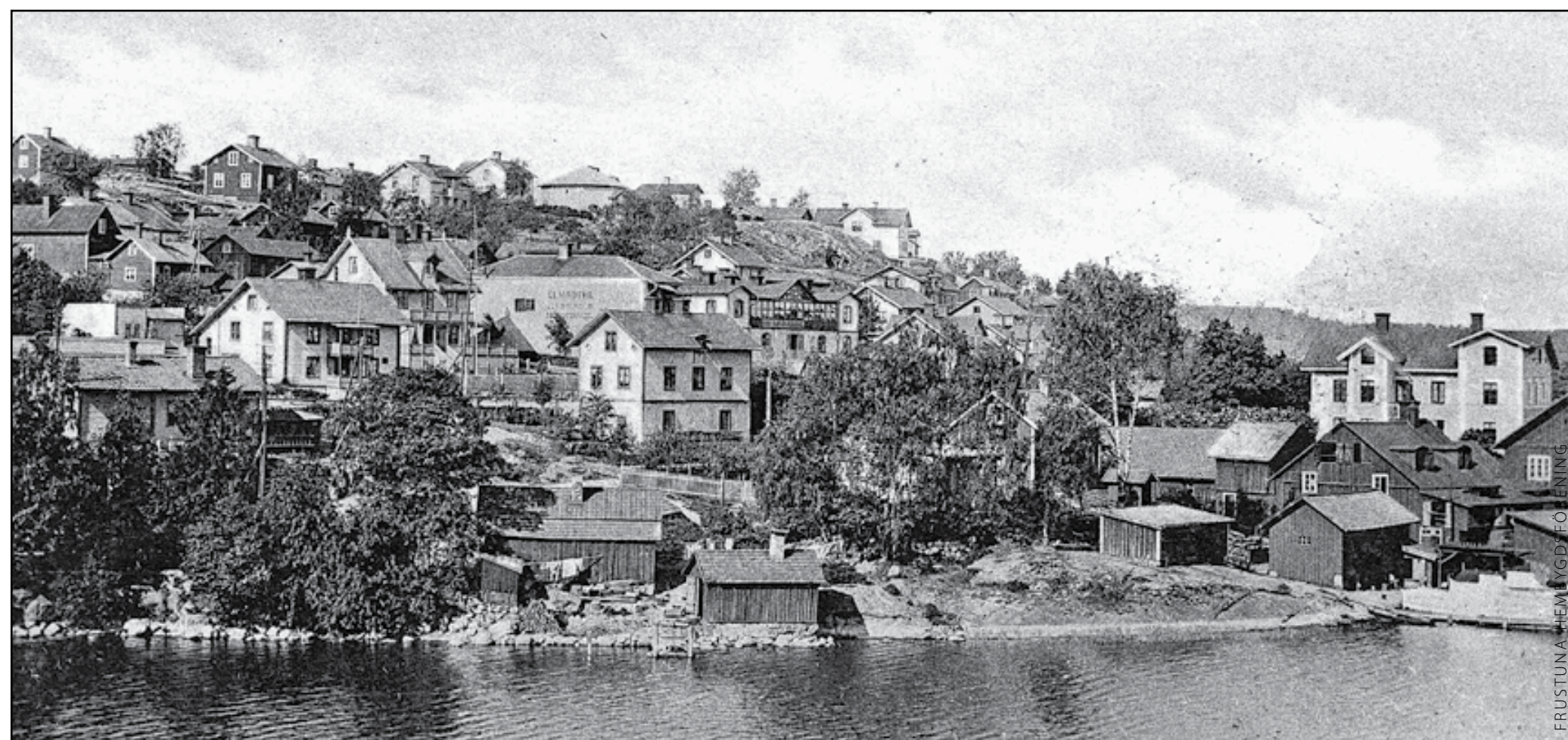
1897 byggdes en vattencistern här i slutet av Vattugränd på Gnestahöjden. I den låga byggnaden fanns en cistern som fylldes med vatten. För att få upp vattnet så högt upp byggdes en pumpstation invid nuvarande Ö Storgatan vid bron till Bryggeriholmen. Detta pumphus rymde en ångpanna med pumpmaskin som

pumpade upp ytvatten från Frösjön, som sedan pumpades vidare genom en ledning till vattencisternen på höjden.

Pumpstationen vid Ö Storgatan benämndes Kurran av den anledningen att det på andra våningen fanns en arrestlokal. När man pumpade vatten blev skorstensmuren så varm att temperaturen steg till bastuvärme i arrestlokalen.

Men det fanns fortfarande inga vattenledningar i samhället. Hit till Vattugränd fick alla som bodde på Gnestahöjden komma för att hämta sitt vatten. Det var vanligt vid den här tiden att man tog sitt vatten direkt ur sjöar. Men de som var mer nogräknade föredrog att hämta dricksvatten i brunn eller källa och att använda Frösjövatten bara till rengöring.

LÄS MER PÅ ANDRA SIDAN



Gnestahöjden och Bryggeriholmen i slutet av 1800-talet. Högst upp på kullen syns vattencisternen, fjärde huset från höger.

Till vänster: Taborsberg på Vattugränd (idag Trappgatan 6) i slutet av 1800-talet. Bakom bostadshuset syns vattencisternen. Hanna Karlsson står utanför huset.



- 1 Information om skyltarna
- 2 Tack vare stationen – Järnvägsstationen
- 3 Tåget krympte tid och rum – Vattenhästen
- 4 Vatten till ångloken – Banmästarbostaden
- 5 Överbänmästaren och dubbelspåret – Banmästarbostaden
- 6 Resor över vatten och is – Frösjön och Klämningen
- 7 Putsa och reparera – Lokstallet
- 8 Inga moderniteter i Marieström
- 9 Postbönder, diligens och järnväg – Posten
- 10 Rören och hälsan – Vatten och avlopp
- 11 Ostar, fröer och tändstickor – Godsmagasinet
- 12 Administration och muntration – Elektron
- 13 Från gångstig till motorväg – Vågar
- 14 Diplomater och sändebud – Gästgiveri och skjutsstation
- 15 Måltid och nattlogi av klass – Järnvägsrestaurangen och järnvägshotellet
- 16 Ett underligt fordon – Bilen
- 17 Respekt för järnvägspersonalen – Stinsbostaden i Dagaberg
- 18 Smågrisar och karameller – Marknader
- 19 Billig tomtmark på berget – Gnestahöjden
- 20 Klockan 22 släcktes lamporna – Elektricitet
- 21 **Träffpunkt vid vattencisternen**
- 22 Sköna bad i Högbo – Bostadsuppvärmning
- 23 Dricksvatten från hög höjd – Vattentornet
- 24 Rallarna som byggde järnvägen
- 25 Telefonstationens kvinnor – Telefonen
- 26 Det berömda ölet – Bryggeriet
- 27 Ett rum och kök vid banan – Banvaktstugan

Träffpunkt vid vattencisternen

TEXTEN BÖRJAR PÅ ANDRA SIDAN

I dag är vattencisternen vid Vattugränd riven. Pump-
huset vid Ö Storgatan är också rivet.

Utsikten från cisternen var hänförande. Här hämta-
de man inte bara sitt vatten, man hann också med att
njuta av vyn och samtala med grannar och vänner. När
cisternen togs bort fortsatte man att komma hit för ut-
sikten och samvaron.

På 1860-talet skedde ett genombrottet för anläggandet
av moderna vattenledningar i Sverige. Nu lades vatten-
ledningar i Stockholm, Göteborg och många andra stä-
der. I huvudsak var vattnet i dessa första anläggningar
ytvatten ur sjöar, och kontrollen av vattenkvaliteten
var bristfällig. Fruktansvärda koleraepidemier, bland
annat i Hamburg, gjorde att man så småningom i stör-
re utsträckning började använda grundvatten.

1908 anlades den första vattenledningen i Gnesta, den
gick från pumpstationen till området Marieström nära
järnvägsstationen.

Pumpstationen vid Ö Storgatan var i bruk till och
med 1917 då en ny anläggning på Visbohammars gär-
de stod klar, denna pumpade upp grundvatten till det
nya vattentornet som byggdes 1913–14 vid nuvarande
Frejaskolan.



Festklädda Gnestabor en sommarkväll på Vattugränd.



Pumpstationen på Visbohammars gärde.

” När de tagit bort vatten-
cisternen fortsatte män-
niskor att komma hit.
Cementplattan som vat-
tencisternen stått på fanns
kvar. Den kallade vi ”runda
plattan” när jag var liten.
Vi kom hit och åkte rund-
bana med våra cyklar.
Några barn hade olympiska
spel med trehjulingar här!
Många vuxna kom hit för
att umgås. Här fanns en
fantastisk utsikt som var till
för alla på ett naturligt sätt.

Ingvar Andréason, född 1935

” Material från den gamla
vattencisternen använde
min morbror Nils Gustafs-
son ”Barrskogsnisse” när
han byggde sin dansbana
Barrskogen mellan Hållsta
och Hallebro

Chrisina Frohm, född 1948

tema spår
rör
och
ledningar

Till vänster: Vattencisternen stod bakom Taborsberg på Vattugränd
(idag Trappgatan 6), på samma plats som tegelhuset står idag.

”Historien i Sörmland” finns på många platser i länet. Alla skyltar finns att se på www.sorlandsmuseum.se

Sköna bad i Högbo

När Gnesta tog form under 1800-talets andra hälft, värmdes man fortfarande upp bostäderna med ved-spisar, kaminer, öppna spisar och kakelugnar. I Sverige fick kakelugnen en speciell ställning, genombrottet kom i slutet av 1700-talet. Ett nytt kanalsystem i kakelugnarna uppfanns där röken leddes i kringelikrokar; först upp i mitten av kakelugnen, sedan delade den sig i toppen och leddes ner på var sin sida om mittkanalen, därefter bakåt och uppåt igen. Kakelugnarna blev genom kanalsystemet mycket effektiva. Nu behövde man bara elda två till tre brasor för att hålla ugnen varm hela dygnet. Kakelugnsmakaren hade hög status som hantverkare. När skräväsandet upphörde i mitten av 1800-talet försvann många av de mindre fabrikena och ersattes av större kakelfabriker. På Gnestahöjden bodde en kakelugnsmakare Jönsson i slutet av 1800-talet.

Under 1930-talet började de vattenburna elementen dyka upp i bostäderna. Elementen värmdes upp av värmepannor som installerades i källarna. Man eldade med sågspån, ved eller koks. Även i flerfamiljshus hade man värmepannor som eldades på detta sätt. Fastighetsskötarna fick arbeta mycket hårt för att hålla pannan varm.

Här på Högbovägen 3 byggde murare Edvin Andréason ett funkishus åt sig och sin familj 1934. Huset blev mycket modernt för sin tid med vattentoalett, badkar och centralvärme. Dessa bekvämligheter var familjen nästan ensam om i Gnesta på den tiden. I källaren installerade Edvin en varmvattenberedare. Denna eldades med koks eller ved som han sågade och klöv själv. På morgonen öste Edvin i koks innan han gick till arbetet så att huset skulle hålla sig varmt tills familjen kom hem fram mot kvällen.

Berta, Edvin och Marian Andréason. Edvin byggde huset på Högbovägen 3.



Huset på Högbovägen 3 hade centralvärme och badrum med vattenklosett och badkar.



”Vårt hus var mycket modernt för 1930-talet, med centralvärme, vattentoalett och badkar. Eftersom släkt och vänner inte hade såna bekvämligheter, bjöd vi in till badkvällar hemma. Alla möjliga kom och njöt av varma bad hos oss. Efteråt drack man kaffe tillsammans.

Ingvar Andréason född 1935, son till murare Edvin Andréason som byggde huset på Högbovägen 3.



- | | |
|--|---|
| 1 Information om skyltarna | 15 Måltid och nattlogi av klass – Järnvägsrestaurangen och järnvägshotellet |
| 2 Tack vare stationen – Järnvägsstationen | 16 Ett underligt fordon – Bilen |
| 3 Tåget krympte tid och rum | 17 Respekt för järnvägspersonalen – Stinsbostaden i Dagaberg |
| 4 Vatten till ångloken – Vattenhästen | 18 Smågrisar och karameller – Marknader |
| 5 Överbanmästaren och dubbelspåret – Banmästarbostaden | 19 Billig tomtmark på berget – Gnestahöjden |
| 6 Resor över vatten och is – Frösjön och Klämningen | 20 Klockan 22 släcktes lamporna – Elektricitet |
| 7 Putsa och reparera – Lokstallet | 21 Träffpunkt vid vattencisternen |
| 8 Inga moderniteter i Marieström | 22 Sköna bad i Högbo – Bostadsuppvärmning |
| 9 Postbönder, diligens och järnväg – Posten | 23 Dricksvatten från hög höjd – Vattentornet |
| 10 Rören och hälsan – Vatten och avlopp | 24 Rallarna som byggde järnvägen |
| 11 Ostar, fröer och tändstickor – Godsmagasinet | 25 Telefonstationens kvinnor – Telefonen |
| 12 Administration och muntration – Elektron | 26 Det berömda ölet – Bryggeriet |
| 13 Från gångstig till motorväg – Vägar | 27 Ett rum och kök vid banan – Banvaktstugan |
| 14 Diplomater och sändebud – Gästgiveri och skjutstation | |

Sköna bad i Högbo

TEXTEN BÖRJAR PÅ ANDRA SIDAN

Under 1950-talet slog oljan igenom och många monterade oljebrännare på sina värmepannor. Oftast användes tjockolja som spred rökmoln och sot, och innehöll många ämnen som var farliga för människan och miljön. Den byttes så småningom ut mot en tunnare olja och rökgasreningsanläggningar installerades.

Sverige blev beroende av oljan för uppvärmning och det var ett hårt slag när oljekrisen kom på 1970-talet. Oljebolagen menade att världens oljetillgångar höll på att sina och oljepriset höjdes dramatiskt. Varje kommun startade en energisparverksamhet och man upprättade en plan för att komma ur oljeberoendet. Elektriciteten som uppvärmning blev mer och mer ett alternativ. Kärnkraftverk byggdes i Oskarshamn 1971 och i Forsmark 1980. Som ett resultat av oljekrisen gick många över från olja till el för uppvärmning av sina villor på 1980-talet.

På 1970-talet byggdes många fjärrvärmeverk för att spara energi. I dag är fjärrvärme den vanligaste uppvärmningsformen. Fjärrvärme kan utvinnas ur kol, naturgas, olja, sopor, avloppsvatten, bergvärme eller spillvärme. Värmen distribueras till våra hem genom rör som grävs ner eller som läggs i kulvertar under jorden. Ett rör leder det uppvärmda vattnet ut till hushållen och det andra leder avsvannat vatten från hemmen tillbaka till värmeverket. I dag finns sådana rör överallt i jorden, nödvändiga för att vi ska hålla oss varma i våra bostäder.

Till vänster: Fjärrvärmeverket i Vackerby industriområde har funnits sedan 1980-talet.

I Gnesta får många idag sin värme genom ett fjärrvärmeverk som ligger i Vackerby industriområde. Här framställs värme ur biobränsle (flis från timmerstockar) som kompletteras med dieselolja vintertid. Fjärrvärmeverk har funnits i Gnesta sedan 1980-talet.

Frejaskolan uppe på Gnestahöjden har en speciell uppvärmning. Man kombinerar där fjärrvärme och bergvärme, som kommer från 11 stycken cirka 180 meter djupa borrhål. Överskottet används till att natttid värma upp bassängvattnet i Frejahallen, som ligger i anslutning till skolan.



Värmepumpen i bergvärmeanläggningen på Frejaskolan.



Köldbärarsidan med anslutningarna till de elva borrhålen i bergvärmeanläggningen i Frejaskolan.

tema spår
rör
och
ledning

Dricksvatten från hög höjd

På 1860-talet hämtade Gnestaborna sitt dricksvatten i brunnar. En brunn låg vid Tingshuset, en annan på Dagagatan. Särskilt gott vatten fanns i en källa i Visbohammars hage. Många fick alltså gå långt för att få tag på dricksvatten. För rengöring och annat använde man vatten som hämtades direkt ur Frösjön.

1897 byggdes en vattencistern i slutet av Vattugränd på Gnestahöjden. Det var en låg, takförsedd cistern dit vatten pumpades upp ur Frösjön via ett pumphus vid Östra Storgatan. Man fick själv hämta sitt vatten vid cisternen.

Gnesta växte och hushållen, handeln och industrin fick behov av större mängder vatten. I samband med att man byggde vattenledningar började vattentorn att

byggas i Sverige, så också i Gnesta. I vattentornen kunde stora mängder vatten lagras. Genom sin höjd och höga placering jämnar vattentornet ut trycket i ledningarna så att vattnet når högst upp i flerfamiljshus och längst ut i ledningsnäten.

Vattentornet i Gnesta stod färdigt 1914. Sedan uppfördes en ny pumpstation vid Visbohammar varifrån vattnet transporterades genom en ledning till vattentornet Gnesta får fortfarande sitt vatten från Visbohammar. I Visbohammar pumpas grundvatten upp ur Enköpingsisälven, en älv som rinner arton meter under jorden genom rullstensåsen. Gnestaborna fick genom detta dricksvatten med hög kvalitet. I samband med

LÄS MER PÅ ANDRA SIDAN



- | | |
|--|---|
| 1 Information om skyltarna | 15 Måltid och nattlogi av klass – Järnvägsrestaurangen och järnvägshotellet |
| 2 Tack vare stationen – Järnvägsstationen | 16 Ett underligt fordon – Bilen |
| 3 Tåget krympte tid och rum – Vattenhästen | 17 Respekt för järnvägspersonalen – Stinsbostaden i Dagaberg |
| 4 Vatten till ångloken – Vattenhästen | 18 Smågrisar och karameller – Marknader |
| 5 Överbanmästaren och dubbelspåret – Banmästarbostaden | 19 Billig tomtmark på berget – Gnestahöjden |
| 6 Resor över vatten och is – Frösjön och Klämmingen | 20 Klockan 22 släcktes lamporna – Elektricitet |
| 7 Putsa och reparera – Lokstallet | 21 Träffpunkt vid vattencisternen |
| 8 Inga moderniteter i Marieström | 22 Sköna bad i Högbo – Bostadsuppvärmning |
| 9 Postbönder, diligens och järnväg – Posten | 23 Dricksvatten från hög höjd – Vattentornet |
| 10 Rören och hälsan – Vatten och avlopp | 24 Rallarna som byggde järnvägen |
| 11 Ostar, fröer och tändstickor – Godsmagasinet | 25 Telefonstationens kvinnor – Telefonen |
| 12 Administration och muntration – Elektron | 26 Det berömda ölet – Bryggeriet |
| 13 Från gångstig till motorväg – Vägar | 27 Ett rum och kök vid banan – Banvaktstugan |
| 14 Diplomater och sändebud – Gästgiveri och skjutstation | |



Utsikt från vattentornet på Gnestahöjden.

Till vänster: Vattentornet på höjden 1914.

tema spår
rör
och
ledningar

Dricksvatten från hög höjd

TEXTEN BÖRJAR PÅ ANDRA SIDAN

att vattentornet byggdes fick större delen av samhället indraget vatten; arbetsplatser, serviceinrättningar, bostäder osv.

Vattentornet ritades av den kände väg- och vattenbyggnadsingenjören Helge Gustaf Torulf. Han var en ofta anlitad konstruktör i Sverige men också utomlands, till exempel i Berlin och USA. Byggnaden är ett av de första exemplen i Sverige på vattentorn som är byggda med skelettkonstruktion av betong, med utskjutande överbyggnad och därmed väl synlig cistern, samt enkelt putsad fasad. Vattentornet är ett pionjärbete, byggt av byggmästare Edvard Blomberg som var Gnestabo, och en snickare vid namn Hellström.

Vattentornet är väl bevarat invändigt. I mitten finns ett vattenrör samt en mätsticka som visade cisternens aktuella vattennivå. Via en trappa med 125 steg nås en första våning. Från den finns ytterligare en trappa till kupolens träkonstruktion.

Tornet är 28 meter högt och har genom sin höga väl synliga placering blivit en symbol för Gnesta. När stadsmiljörådet gjorde en omröstning 2002 om vilka byggnader som var mest omtyckta, röstades vattentornet fram som "alla tiders bästa byggnad i kommunen".

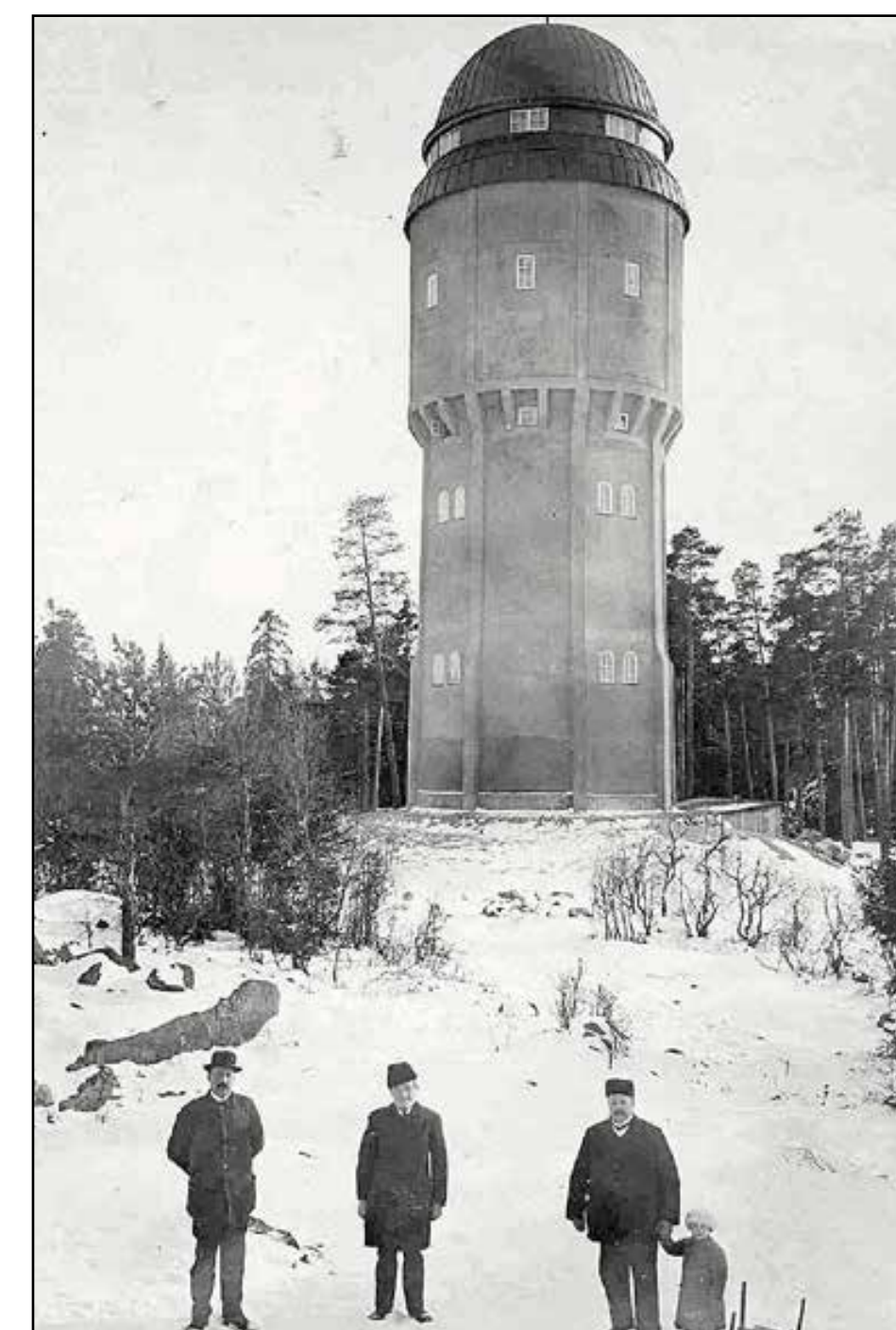
Gnesta expanderade och ett nytt vattentorn med högre kapacitet byggdes på Österkärvsplatån och stod färdigt 1977. Då togs det gamla vattentornet som rymde 250 kubikmeter vatten ur bruk. Det nya vattentornet rymmer 2000 kubikmeter vatten som är den mängd som 1700 hushåll i Gnesta förbrukar under 36 timmar.

Till vänster: Gnestas nya vattentorn ligger på Österkärvsplatån och stod färdigt 1977.

"Historien i Sörmland" finns på många platser i länet. Alla skyltar finns att se på www.sorlandsmuseum.se



Interiör från det gamla vattentornet.



Vattentornet stod färdigt 1914. I förgrunden syns fr. v. byggmästare Blomberg, snickare Hellström och folkskolare Ludvig Johansson med sonen Lennart.

Rallarna som byggde järnvägen

När järnvägen stod klar 1862 började samhället Gnesta växa fram. Järnvägen skapade förutsättningar för handel och industri. Där tågen stannade gick det att få arbete. I stationssamhällena växte befolkningen.

Det var uppe på Gnestahöjden som de första bosättarna i Gnesta valde att slå sig ner. De nya invånarna var rallare som byggt järnvägen och nu blev bofasta. Rallaryrket var ofta en fas i livscykeln. När man gifte sig slutade man som rallare och försörjde sig genom andra yrken.

Under andra hälften av 1800-talet byggdes ungefär 10 000 km järnvägar i Sverige. Omkring 20000 man var sysselsatta varje år med järnvägsbygget. Järnvägarna var den tidens största byggnadsföretag, mycket större än kanal- eller vägbyggen tidigare varit.

Det var landsbygdens och städernas sämre ställda som rekryterades till de stora byggena, många bonddrängar blev rallare. 700 indelta soldater från Sörmlands rege-

mente arbeidskommenderades dessutom då västra stambanan byggdes.

Gnesta station var ett komplicerat byggnadsprojekt. Platsen låg tidigare under vatten och var en del av Frösjön. För att dra rälsen och bygga stationen var man tvungen att göra en s.k. sjösänkning och fylla igen delar av Frösjön så att det blev land istället. Sjösänkningar förekom vid den här tiden annars för att vinna åkermark.

Rallarna sprängde tunnlar och schaktade grus, de byggde broar och dammar, de lade syllar och räls, mil efter mil. En baningenjör ledde arbetet med hjälp av en schaktmästare. Under dem arbetade flera olika arbetslag: Bergssprängarna, schaktlaget som korpade och körde ut grus och sten, tipparlaget som arbetade med att forma rälsbanken, grusarlaget som spred grus längs banan och till sist rälsaggjarlaget.

LÄS MER PÅ ANDRA SIDAN



- 1 Information om skyltarna
- 2 Tack vare stationen – Järnvägsstationen
- 3 Tåget krympte tid och rum – Vattenhästen
- 4 Vatten till ångloken – Vattenhästen
- 5 Överbanmästaren och dubbelspåret – Banmästarbostaden
- 6 Resor över vatten och is – Frösjön och Klämningen
- 7 Putsa och reparera – Lokstallet
- 8 Inga moderniteter i Marieström
- 9 Postbönder, diligens och järnväg – Posten
- 10 Rören och hälsan – Vatten och avlopp
- 11 Ostar, fröer och tändstickor – Godsmagasinet
- 12 Administration och muntration – Elektron
- 13 Från gångstig till motorväg – Vågar
- 14 Diplomater och sändebud – Gästgiveri och skjutsstation
- 15 Måltid och nattlogi av klass – Järnvägsrestaurangen och järnvägshotellet
- 16 Ett underligt fordon – Bilen
- 17 Respekt för järnvägspersonalen – Stinsbostaden i Dagaberg
- 18 Smågrisar och karameller – Marknader
- 19 Billig tomtmark på berget – Gnestahöjden
- 20 Klockan 22 släcktes lamporna – Elektricitet
- 21 Träffpunkt vid vattencisternen
- 22 Sköna bad i Högbo – Bostadsuppvärmning
- 23 Dricksvatten från hög höjd – Vattentornet
- 24 Rallarna som byggde järnvägen
- 25 Telefonstationens kvinnor – Telefonen
- 26 Det berömda ölet – Bryggeriet
- 27 Ett rum och kök vid banan – Banvaktstugan

Till höger: Stora hotellet och stenmuren som går längs bergsväggen bakom trappan byggdes 1904 av rallare som förstas var skickliga murare och stenarbetare. 30 man var sysselsatta med bygget och arbetarna dokumenterades i ett gruppträtt.

Till vänster: Carl Petter Palmkvist var en av rallarna som slog sig ner på Gnestahöjden omkring 1862 och blev handlare. Här syns han tillsammans med sin fru Hedvig Katarina.



tema spår
rör
och
ledningar

Rallarna som byggde järnvägen

TEXTEN BÖRJAR PÅ ANDRA SIDAN

Arbetslagen kunde vara mellan fem och femtio personer, ofta en sammansvetsad enhet. Man delade både bostad och fritid och levde mycket enkelt. Rallarna hystes in hos ortsbefolkningen eller sov i baracker. Rallarlagen blev ett nytt inslag i vad som tidigare varit ganska isolerade bygder.

I början av 1900-talet byggde rallare troligen både stenmuren som går längs bergväggen och den långa trappan upp från Östra Storgatan. Den skulle underlätta förbindelsen mellan Gnestahöjden och stationen. Trappan fick namnet Harsprånget i folkmun, efter Hugo Hahr, som tillsammans med källarmästare Albert Jones bekostade trappbygget. Trappan har 130 steg och tillhör de längsta i Sverige.

Mellan 1940-1958 pågick arbetet med att lägga dubbelspår mellan Stockholm och Göteborg. Återigen arbetade upp till 200 rallare med spårbygget och många bodde tillfälligt i Gnesta. Även då slog sig flera rallare sedan ner permanent på orten.

” Rallarna hade en sorts gloria, de var eliten. De var starka så in i helsike! De bar räls på axlarna som vägde 100 kg, en på vardera axel tog de som ingenting. Rallarna kunde slåss så det stänkte om det. De kom med kniv i sidan och brännvinsflaskan, och slogs om flickorna på dansbanan. Drängarna var inte glada, de blev av med tjejerna.

Lennart Frisk, född 1938, son till överbanmästare John Frisk i Gnesta.



Gnesta stationsområde var ett komplicerat byggnadsprojekt för rallarna. Man var tvungen att göra en så kallad sjösänkning – delar av Frösjön fylldes igen så att det blev land istället. På den nya landremsan byggdes sedan järnvägen. Bilden är tagen 1935.

Till vänster: Rallare i Gnesta tidigt 1900-tal.

”Historien i Sörmland” finns på många platser i länet. Alla skyltar finns att se på www.sorlandsmuseum.se



Rallare under dubbelspårsbygget på 1940-talet.



Stationsområdet och Ö Storgatan med sitt handelshus förbands med Gnestahöjden i början av 1900-talet genom den trappa som ligger på andra sidan gatan (intill handelshuset).

Telefonstationens kvinnor

1876 uppfanns telefonen av skotten Alexander Graham Bell. Telefonen kom till Sverige 1877 och började omgående tillverkas av L M Ericsson. Den fick snabbt stor spridning i Sverige och i mitten av 1880-talet var Stockholm den teleföntätaste staden i världen.

Gnesta var en av de första mindre orter i Sverige som fick telefon. Redan 1883 öppnade Stockholms Allmänna Telefon AB som just etablerat sig i Stockholm, telefonstation här. Allmänna telefonen hade bara en linje till Stockholm, vilket medförde lång väntan om man ville telefonera dit. Det var dyrt att ha telefon, men det fanns tjugo abonnenter i Gnesta 1896. Bland abonnenterna märks skomakare A. G. Andersson på Mosebacke, slaktare A. P. Andersson på Emmadal, urmakare Oskar Forslund i Fredriksdal och möbelsnickare J. Åkerblom i Johannesberg. Det fanns också två kvinnliga abonnenter, vilket var ovanligt på den här tiden, Christina Höglund som hade butik i fastigheten Gunhildsro och Frida Larsson med bageri i Taborsberg.

1894 hade man ungefär trettio abonnenter i Gnestaområdet. 1906 hade antalet stigit till 116 och femtio år senare fanns det 5000 abonnenter i Gnesta.

Järnvägsstationen var porten mot världen och en naturlig plats för den nya tidens uppfinningar och framsteg. Telegrafén, som kom på 1860-talet och användes främst för att med koder meddela andra stationer om tågavgångar för att undvika tågolyckor, låg i stationshuset. Det var naturligt att också telefonstationen i Gnesta förlades till järnvägsstationens expedition där den sköttes av stationsskrivarna. Den första telefonen för allmänt bruk i Gnesta sattes upp i järnvägsstationens väntsal. Men så småningom kom telefonstationen att ligga på flera andra adresser i Gnesta.

I början fanns det många privata telefonnät runt om i Sverige. Men det statliga Telegrafverket köpte i början av 1900-talet upp dessa föreningar och Sverige fick ett enda rikstäckande telefonnät.

TEXTEN FORTSÄTTER PÅ ANDRA SIDAN



Telefonisterna på telefonstationen i Gnesta i slutet av 1800-talet.

Längst ill vänster: Personalen på Gnesta telefonstation foto-graferades 1960 inför nedläggningen.



- | | |
|---|---|
| 1 Information om skyltarna | 15 Måltid och nattlogi av klass – Järnvägsrestaurangen och järnvägshotellet |
| 2 Tack vare stationen – Järnvägsstationen | 16 Ett underligt fordon – Bilen |
| 3 Tåget krympte tid och rum – Vattenhästen | 17 Respekt för järnvägspersonalen – Stinsbostaden i Dagaberg |
| 4 Vatten till ångloken – Vattenhästen | 18 Smågrisar och karameller – Marknader |
| 5 Överbanmästaren och dubbelspåret – Banmästarbostaden | 19 Billig tomtmark på berget – Gnestahöjden |
| 6 Resor över vatten och is – Frösjön och Klämmingen | 20 Klockan 22 släcktes lamporna – Elektricitet |
| 7 Putsa och reparera – Lokstallet | 21 Träffpunkt vid vattencisternen |
| 8 Inga moderniteter i Marieström | 22 Sköna bad i Högbö – Bostadsuppvärmning |
| 9 Postbönder, diligens och järnväg – Posten | 23 Dricksvatten från hög höjd – Vattentornet |
| 10 Rören och hälsan – Vatten och avlopp | 24 Rallarna som byggde järnvägen |
| 11 Ostar, fröer och tändstickor – Godsmagasinet | 25 Telefonstationens kvinnor – Telefonen |
| 12 Administration och muntration – Elektron | 26 Det berömda ölet – Bryggeriet |
| 13 Från gångstig till motorväg – Vågar | 27 Ett rum och kök vid banan – Banvaktstugan |
| 14 Diplomater och sändebud – Gästgiveri och skjutsstation | |

Telefonstationens kvinnor

TEXTEN BÖRJAR PÅ ANDRA SIDAN

När man ringde ett samtal fick man först tala med en telefonist som sedan kopplade vidare till önskad person. Att arbeta som växeltelefonist kom att bli ett utpräglat kvinnoyrke trots den tekniska inriktningen. Omkring 50 telefonister var anställda på telegrafstationen i Gnesta. 1960 när stationen stängdes miste alla arbetet eftersom telefonin automatiserades.

I dag är telefonen viktigare än någonsin. Mobiltelefonen fick sitt genombrott på 1980-talet. Men först på 1990-talet började den bli var mans egendom. Ingen kunde tänka sig att den skulle få så stort genomslag. Idag används mobilen till alla tänkbara saker. Vi talar, skriver, fotograferar, filmar, lyssnar på radio, kopplar upp oss mot internet och tittar på tv med mobilen.



Fastigheten Julienlyst på Ö Storgatan mitt emot Bryggeriholmen var bl.a. pensionat, men här var också Telegrafverket inhyst i början av 1900-talet. Byggnaden finns inte kvar.

Till vänster: Personalen på Gnesta telefonstation fotograferades 1960 vid avtackningen inför nedläggningen.



Telefonisterna på Gnesta telefonstation 1934.



Civildörsövninö på telefonstationen i Gnesta, sent 1940-tal.

” I hemlighet smög jag mig ofta in på det tomma kontoret, lyfte försiktigt av klykan och lyssnade förtjust till bönders och grannars resonemang om höpriser och kreatursmarknader eller fruarnas halvtimmeslånga avslöjande av nästans angelägenheter eller skvaller från senaste bjudningen i socknen. Inte för att samtalen intresserade mig, men för att det var så underbart och otroligt att här, på väggen i pappas kontor, ha ett litet skåp med alla möjliga röster, någon gång till och med bekanta röster.

Berättat av kvinna uppvuxen i Gnesta i slutet av 1800-talet. Ur Svenska Dagbladets söndagsbilaga 23 nov. 1930.

” Jag fyllde 18 år i augusti 1947. Strax därefter gick jag till Telegrafverket för att söka jobb. De hade en telegrafkommisarie som hette Bergström och hon var ganska skarp. Jag blev så nervös att jag vände i dörren. Mamma gav mig skällning och skickade dit mig igen. Sedan arbetade jag där i 10 år. Vi var uppdelade i rikstelefonister, lokaltelefonister och landstelefonister. Det var mycket hierarkier där. Jädrans när rikstelefonisterna kom, då åkte man dän. ”Där ska inte du sitta, där är min plats!” Men det var ändå en väldigt fin sammanhållning bland oss.

Vera Nyman, född 1929, arbetade på telefonstationen mellan 1947 och 1956.

Det berömda ölet

I varje stad och i många små samhällen startades under 1800-talets andra hälft många bryggerier. Bryggningen av öl hade i århundraden varit ett hantverk, nu utvecklades den till storindustri. Inte minst berodde det på järnvägstransporterna. Slutet av 1800-talet och en bit in på 1900-talet var bryggerinäringens glansdagar. 1905 fanns så många som 240 bryggerier i Sverige.

Gnesta bryggeri startade på 1870-talet. De första ca trettio åren skedde bryggningen i trähus vid stranden. På holmen fanns då flera hus vid vattnet. Här fanns lagerkällare för ölet, ett stall och andra utrymmen för verksamheten. Förtjänsten från öltillverkningen var så god att bryggare Liljefors 1896 lät bygga en ståndsmässig disponentvilla åt sig.

1901 kom Otto Berggren in som delägare. Han hade tidigare varit bryggmästare vid bryggeriet. Strax därefter byggdes de bryggeribyggnader vi ser idag. Den



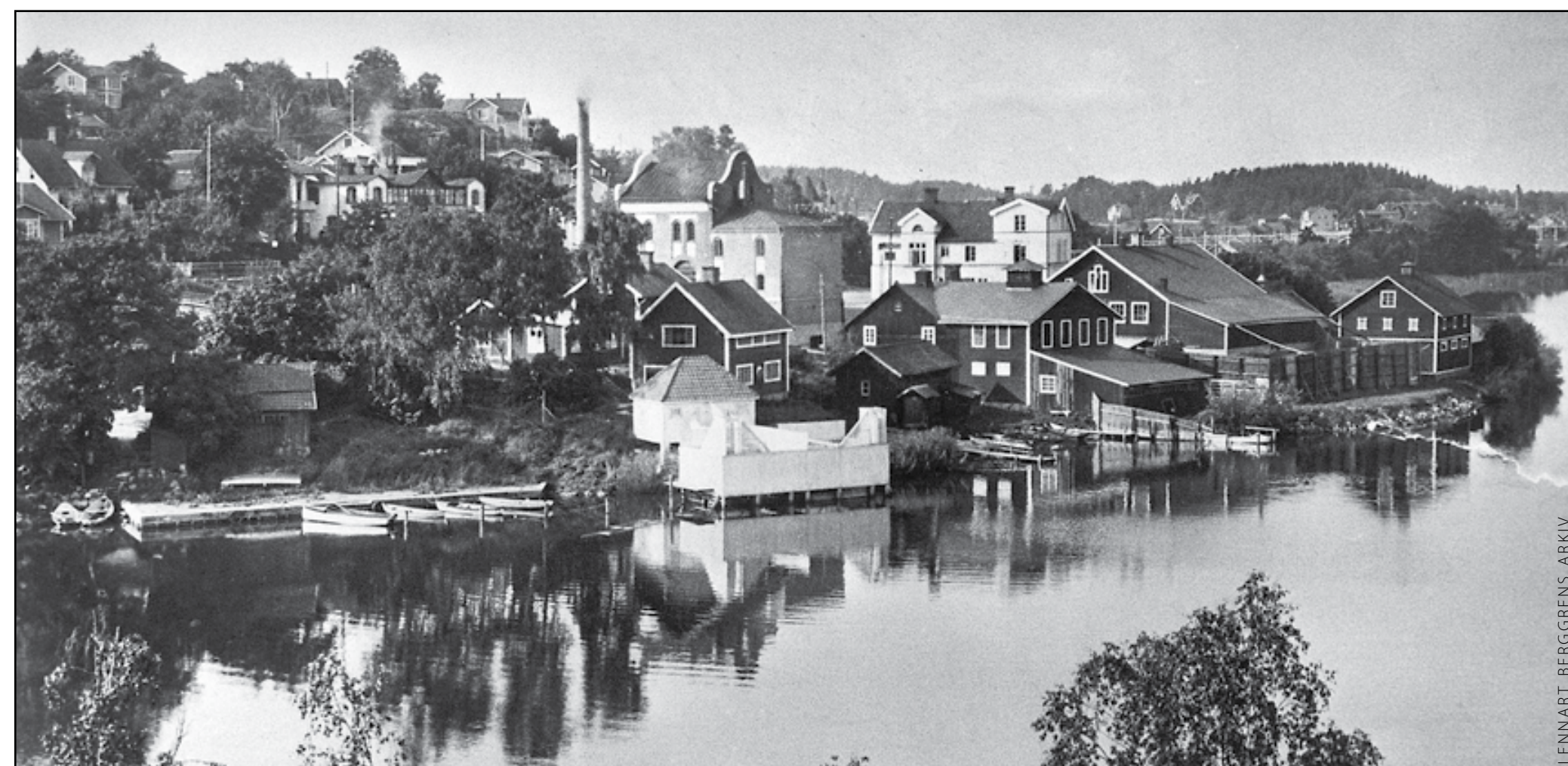
höga mittbyggnaden innehöll brygghus och maltvindar. Den lägre vänstra byggnaden var jästkällare, och den låga byggnaden med skorsten var ångpannehus.

Tack vare ångpannan kunde flera moment i tillverkningen ha maskinell drift.

TEXTEN FORTSÄTTER PÅ ANDRA SIDAN



- | | |
|---|---|
| 1 Information om skyltarna | 15 Måltid och nattlogi av klass – Järnvägsrestaurangen och järnvägshotellet |
| 2 Tack vare stationen – Järnvägsstationen | 16 Ett underligt fordon – Bilen |
| 3 Tåget krympte tid och rum | 17 Respekt för järnvägspersonalen – Stinsbostaden i Dagaberg |
| 4 Vatten till ångloken – Vattenhästen | 18 Smågrisar och karameller – Marknader |
| 5 Överbanmästaren och dubbelspåret – Banmästarbostaden | 19 Billig tomtmark på berget – Gnestahöjden |
| 6 Resor över vatten och is – Frösjön och Klämningen | 20 Klockan 22 släcktes lamporna – Elektricitet |
| 7 Putsa och reparera – Lokstallet | 21 Träffpunkt vid vattencisternen |
| 8 Inga moderniteter i Marieström | 22 Sköna bad i Högbo – Bostadsuppvärmning |
| 9 Postbönder, diligens och järnväg – Posten | 23 Dricksvatten från hög höjd – Vattentornet |
| 10 Rören och hälsan – Vatten och avlopp | 24 Rallarna som byggde järnvägen |
| 11 Ostar, fröer och tändstickor – Godsmagasinet | 25 Telefonstationens kvinnor – Telefonen |
| 12 Administration och muntration – Elektron | 26 Det berömda ölet – Bryggeriet |
| 13 Från gångstig till motorväg – Vägar | 27 Ett rum och kök vid banan – Banvaktstugan |
| 14 Diplomater och sändebud – Gästgiveri och skjutsstation | |



Bryggeriholmen i början av 1900-talet. Fr. v. vid stranden kallbadhuset (vit byggnad), sedan svagdricksbryggeriet med lager och svinstia, därefter lagerbyggnad med isdös och längst bort stallet. Ovanför syns den bryggeribyggnad som stod färdig omkring 1903 samt disponentvillan.

Till vänster: Gnesta bryggeri omkring 1960. Här sker tappning, kapsylering och etikettering på löpande band.

Det berömda ölet

TEXTEN BÖRJAR PÅ ANDRA SIDAN

1905 hade Gnesta bryggeri drygt tjugo personer anställda. Bryggeriet blev känt för sitt öl. Det höll ibland för hög alkoholhalt. Det gjorde det bara mer eftertraktat. Det sägs att speciellt törstiga personer slog sig ner i Gnesta. En del av dem blev kända för sin originalitet och sina dryckesvanor. Ölet fick inte säljas i affärerna i Gnesta, så bryggeriet hade under en tid en egen butik. Bryggeriet hade också flera läsksorter med fantasifulla smaker och vackra etiketter. De första femtio åren hade man hästskjutsar som körde öl och läsk till beställare runt om i bygden. På 1930-talet började dryckerna levereras med bilar. Öl exporterades också till Tyskland.

Bryggerinäringen fick med åren stora svårigheter. 1953 såldes verksamheten i Gnesta till Wårby bryggerier. Tillverkningen fortgick i Gnesta till 1963 då den flyttades till Wårby hälsobrunn i Huddinge. Många av de anställda följde med och pendlade.

Bryggeriholmen hade många funktioner med anknytning till vattnet, förutom bryggeriet. Här fanns Gnes-



Familjen Nyman på 40-talet. Båda föräldrarna arbetade på bryggeriet.

ta bad och tvättinrättning i början av 1900-talet. Hit gick Gnestaborna för att bada då man varken hade badrum eller varmvatten i sina hus. Här fick man njuta av varmbad i badkar, medan baderskor skrubade och tvålade in en. Här fanns också en tvättstuga dit många gnestabor gick för att tvätta och en klappbrygga invid Frösjön där man tvättade sina mattor. Här fanns också ett kallbadhus.



Till att börja med var det nästan bara män, men efter hand anställdes många kvinnor vid Gnesta bryggeri.

Till vänster: Ölet jäste i stora jäskar innan det placerades i lagertankar.

"Historien i Sörmland" finns på många platser i länet. Alla skyltar finns att se på www.sorlandsmuseum.se



Personal på bryggeriets kontor omkring 1950.

”Min pappa föddes 1904. Farfar jobbade på bryggeriet. Dagen efter att pappa avslutat sexårig folkskola fick han också börja arbeta där. Han blev Gnesta bryggeri trogen i 54 år. Han var förman och jag minns att han satt på kontoret och tog beställningar. Läsk tillverkade han också, blandade extrakt till olika smaker. Pappa klagade aldrig på jobbet, han tyckte det var jättebra. Min mamma jobbade också på bryggeriet som städerska. Vi bodde i två rum och kök i disponentvillan, på övervåningen bodde Sten Berggren som var chef.

Vera Nyman född 1929, och bodde med sin familj på Bryggeriholmen 1941-1964.

”De anställda drack en hel del öl. Det är inte bra för magen att dricka iskall pilsner så på alla varma rör och element runt om i bryggeriet hade gubbarna lagt ölflaskor på uppvärmning. ”Dagdrickan” bestod av tre flaskor, det ingick i lönen. Men de flesta drack mer. Men de grejade jobbet utmärkt ändå.

Lennart Berggren, född 1943, son till bryggerichef Sten Berggren.

Ett rum och kök vid banan

När järnvägen stod färdig rekryterades ofta rallare som banvakter. Längs alla banor bodde banvakter med ansvar för en viss sträcka, vanligen 2,5 till 4 km. Banvakten skulle inspektera spåren och tågen som passerade, varna om något var fel samt utföra reparationer på banan, sköta snöröjning, röja sly och ogräs, laga stängsel och grindar och se till att spåren alltid var fria och hela. Så länge tågen var ångdrivna var det också viktigt att kolla att inga gnistor från locket orsakat bränder. I ur och skur, sommar som vinter, dag som natt inspekterade banvakten sin sträcka. Fram till 1880-talet skedde besiktningarna till fots men sedan skaffade man dressiner.

Varje gång ett tåg passerade skulle banvakten stå i givakt med sina röda flagga hoprullad mot axeln för att visa att allt var väl. Var något fel på spåret eller tåget skulle han signalera med flaggan eller med lykta. Han kunde också varna genom att lägga ut knalldosor på rälsen.

Till banvaktens sysslor hörde att se till att banan såg välvårdad ut på alla sätt. Det var en del av banvakternas yrkesstolthet. Ett tecken på att man var en skicklig yrkesman var till exempel att man på var sida om spåret drog en, ur säkerhetssynpunkt helt onödig, linje i det grova gruset.

Till banvaktens tjänst hörde alltid en tjänstebostad – banvaktstugan. De flesta banvaktstugorna var enkelstugor med ett rum och kök och kammare. Till de flesta hörde också en liten ladugård, bodar och dass. De låg alltid precis vid spåret och ofta vid en vägövergång så att banvaktens hustru kunde arbeta som grind- och vägvakt. Banvaktstugan här i Gnesta uppfördes i samband med västra stambanan 1862.

Till vänster: Flygfoto av järnvägen genom Gnesta, tidigt 1900-tal. Här syns Bryggeriholmen med banvaktstugan intill bryggeriet.



Banvakt Lenner på dressin på västra stambanan vid sekelskiftet 1800/1900.



Banarbetare i Gnesta på 1960-talet.

Banvakten var i tjänst dygnet runt och hade bara ledigt varannan söndag. Trots arbetstiderna och låg lön var banvaktstjänsten åtråvärd. Uniformen gav samhällsstatus, banvaktsstugan var en prydlig tjänstebostad och pensionen var tryggad.

Så småningom blev besiktningssträckorna mycket längre. När ångloken togs ur bruk och banorna började elektrifieras från 1920-talet drogs vakthållningen ner. På 1950-talet fick banvakterna nya uppgifter och många banvaktsstugor revs eller blev sommarstugor. På 1960-talet förändrades banarbetet radikalt. Allt mer av arbetet kunde utföras av stora maskiner.



- | | |
|--|---|
| 1 Information om skyltarna | 15 Måltid och nattlogi av klass – Järnvägsrestaurangen och järnvägshotellet |
| 2 Tack vare stationen – Järnvägsstationen | 16 Ett underligt fordon – Bilen |
| 3 Tåget krympte tid och rum | 17 Respekt för järnvägspersonalen – Stinsbostaden i Dagaberg |
| 4 Vatten till ångloken – Vattenhästen | 18 Smågrisar och karameller – Marknader |
| 5 Överbanmästaren och dubbelspåret – Banmästarbostaden | 19 Billig tomtmark på berget – Gnestahöjden |
| 6 Resor över vatten och is – Frösjön och Klämningen | 20 Klockan 22 släcktes lamporna – Elektricitet |
| 7 Putsa och reparera – Lokstallet | 21 Träffpunkt vid vattencisternen |
| 8 Inga moderniteter i Marieström | 22 Sköna bad i Högbo – Bostadsuppvärmning |
| 9 Postbönder, diligens och järnväg – Posten | 23 Dricksvatten från hög höjd – Vattentornet |
| 10 Rören och hälsan – Vatten och avlopp | 24 Rallarna som byggde järnvägen |
| 11 Ostar, fröer och tändstickor – Godsmagasinet | 25 Telefonstationens kvinnor – Telefonen |
| 12 Administration och muntration – Elektron | 26 Det berömda ölet – Bryggeriet |
| 13 Från gångstig till motorväg – Vägar | 27 Ett rum och kök vid banan – Banvaktstugan |
| 14 Diplomater och sändebud – Gästgiveri och skjutstation | |