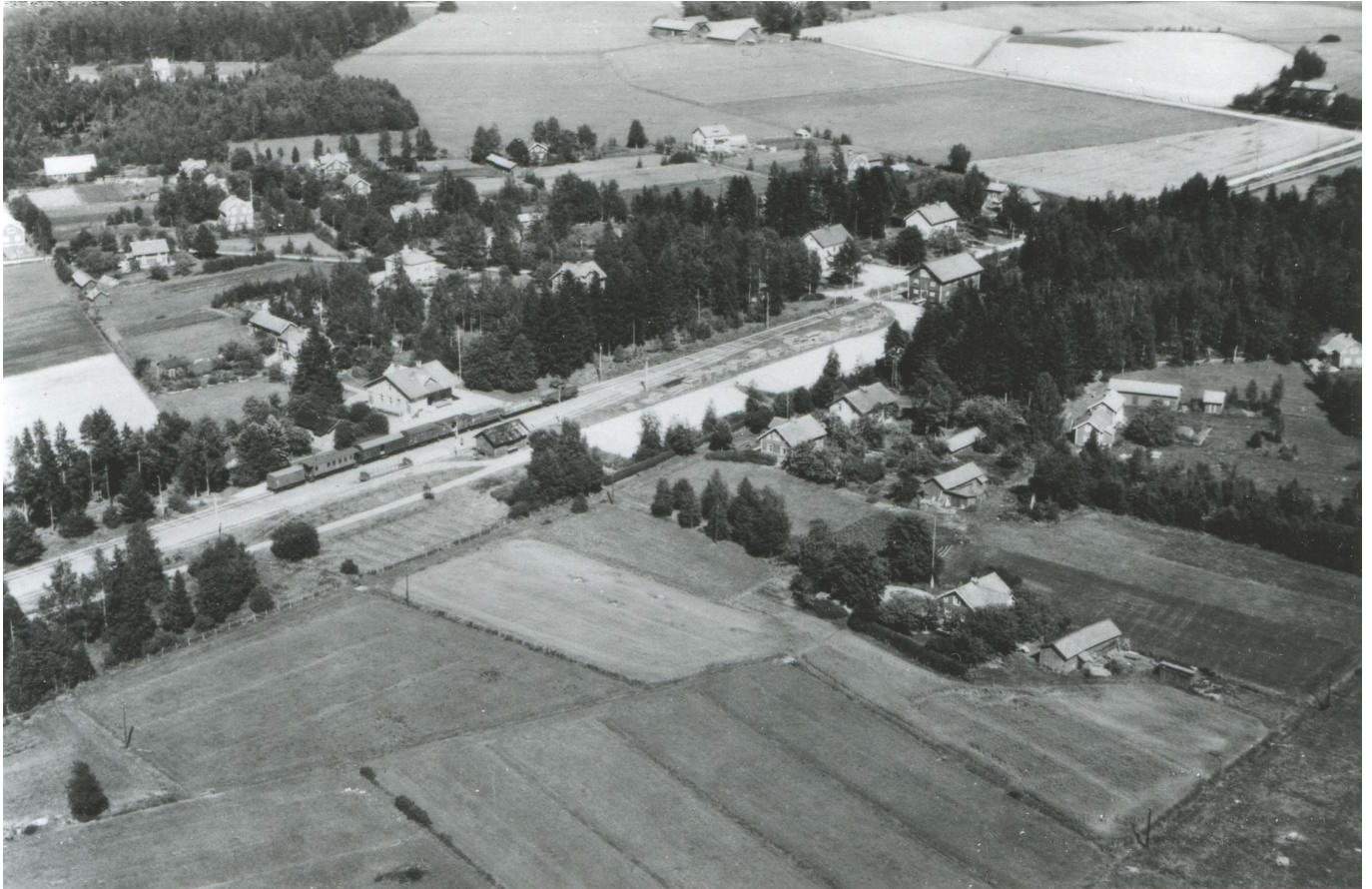


KVISTBRO



Ett stationssamhälles utveckling i Närke

Rasmus Axelsson

Högskolan på Gotland
Byggnadsvårdsprogrammet
Tema Byggnadsvård III (3 hp)
2013-06-30

Innehållsförteckning

Inledning.....	3
Syfte och mål.....	3
Frågeställningar och avgränsning.....	3
Historia.....	4
Socken blir kommun.....	6
Järnvägen kommer.....	6
Marken delas.....	10
Framväxten.....	13
Verksamheter.....	14
Expansion.....	17
Stagnation.....	18
Idag.....	21
Spår av historien.....	24
Värdefulla miljöer.....	26
Slutsatser.....	30
Etablering och framväxt.....	30
Spår av historien.....	30
Utvecklingsmöjligheter.....	31
Vidare frågor.....	31
Slutord.....	31
Kompletteringar.....	32
Källor.....	33

Texten »Kvistbro« överst på omslaget är skapad med utgångspunkt från den skylt som satt på stationshuset när detta revs 1973.

Flygfotot på omslaget visar Kvistbro någon gång på 1940-talet och är taget från söder. Mellan stationshuset och godsmagasinet står ett tåg draget av ett ellok med sex godsvagnar och en personvagn efter. Söder om järnvägen syns åkrar samt husen Ålunda, Hög-lunda, Högsta och Annelund från vänster till höger. Mellan godsmagasinet och lantmän-nens magasin kan man ana två vita rektanglar som är militärens förrädsbyggnader som man troligen varit tvungna att retuschera bort av försvarsstrategiska skäl. Vykort ur mfÖrSJs samlingar

Inledning

Från mitten av 1800-talet uppstod hundratals större och mindre stations-samhällen i Sverige, allt eftersom järnvägarna sträckte ut sig. Bebyggelsen runt Kvistbro station i Lekebergs kommun i västra Närke kom att bli en av de mer modesta av dessa järnvägsorter.

Jag bor sedan några år tillbaka i Kvistbro stationssamhälle där jag bland annat har undrat hur och varför orten kom till. I denna temakurs tar jag därför chansen att förbättra mina kunskaper om Kvistbro med hopp om att sprida det till en vidare krets.

Med »Kvistbro« avses här efter stationssamhället Kvistbro enligt den följande avgränsningen, om inget annat anges i texten.

Syfte och mål

Syftet med uppgiften är att öka och sprida kunskaperna om Kvistbros historia. Förhoppningsvis bidrar det även till ett ökat intresset för den lokala historien och att fler uppgifter så småningom kan samlas in så att bilden successivt kan fördjupas ytterligare.

Målet med uppgiften är att få en bild av ortens historiska utveckling och att avgöra hur pass väl den är avläsbar i samhället idag.

Frågeställningar och avgränsning

Uppgiften ska försöka besvara dessa frågor. Varför etablerades Kvistbro och hur växte samhället fram? Vilka spår av historien finns kvar idag och vilka värden har de? Vilka utvecklingsmöjligheter finns i Kvistbro och hur kan historien användas då?

Uppgiften ska beröra områdets kulturhistoria, det vill säga den mänskliga historien, och inte gå in så detaljerat på naturhistorien. Uppgiften ska i första hand omfatta bebyggelsen och landskapet närmast det tidigare stationsområdet enligt avgränsningen som syns på kartan på nästa sida.

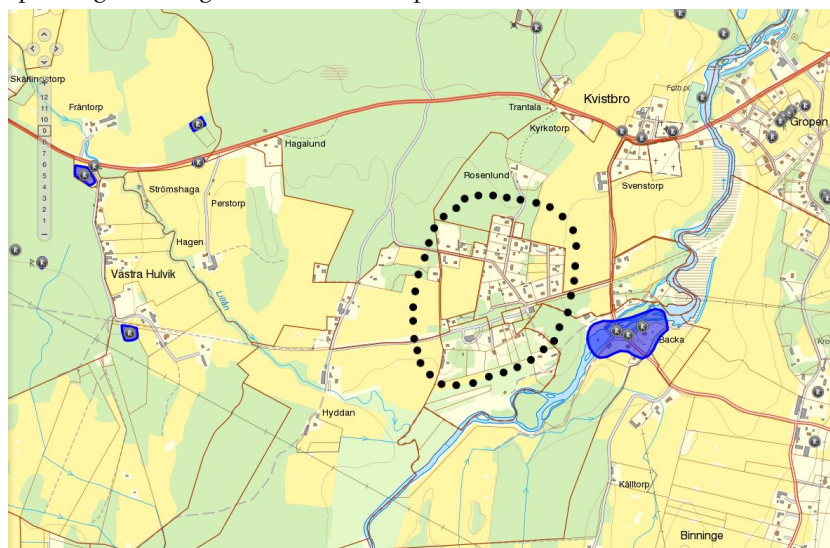
Källor och metod

Uppgiften ska baseras på en inventering av dagens Kvistbro, muntliga och tryckta källor, fotografier, lantmäterihandlingar och kartor samt på material som jag i egen tidigare forskning samlat in och som berör området.

Uppgiften ska lösas genom att inventera den bebyggelse som finns i Kvistbro idag, sammanställa en historik och analysera resultatet utefter den insamlade kunskapen och det funna kartmaterialet.

Historia

Kvistbro ligger idag drygt en halv kilometer söder om landsvägen som har sin norra slutpunkt vid riksvägen Stockholm-Karlstad-Oslo. Idag heter den länsväg 204, men den har även kallats för »Letstigen«. Tidigare slutade vägen vid Vintrosa Sanna men idag ligger mötet vid Lanna, något längre västerut. Avståndet från Kvistbro till Örebro är drygt 32 km. Öster om Kvistbro löper vägen mellan de tidigare statskyrkorna Kvistbro och Edsberg och som passerar över Svartån på en bro vid Backa kvarn. Söder om orten rinner Svartån i riktning från sydväst mot nordost och förenar sjöarna Teen och Hjälmarén. Vid Kvistbro ansluter även Lillån till Svartån, efter att ha slingrat sig ned från Kilsbergen i norr och passerat bland annat Ribbohyttan och Vekhyttan. Tack vare dessa fyra stråk kan man relativt lätt spåra läget för dagens Kvistbro även på äldre kartor.



Kartan visar området närmast Kvistbro av idag. De svarta prickarna markerar den huvudsakliga geografiska gränsen för denna skrivuppgift. I väster slutar kartan vid Västra Hulvik och i öster vid Gropen. De hittills kända fornlämningarna är markerade som blåa fält eller med svarta cirklar med ett »R« i. © Lantmäteriet I 2013/0060.

Enligt Riksantikvarieämbetet finns det inga kända, registrerade fornlämningar i Kvistbro. Däremot finns det lämningar registrerade strax öster och något väster om Kvistbro som huvudsakligen hittades under en inventering år 1981.¹ Riksantikvarieämbetet utesluter däremot inte att det kan dyka upp fornlämningar som tyder på området kan ha varit bebott i äldre tider.²

¹ Fornsök 2013-06-04

² Fornsök support 2013-06-04



Utdrag ur karta över Edsbergs härad från 1688 som visar det tomma området mellan Letstigen, Svartån och Lillån där Kvistbro stationssamhälle ligger idag.

Kvistbro socken och den närliggande Kvistbro kyrka ska ha tillkommit redan före 1300-talet men den nuvarande kyrkan stod klar år 1662.³ Kvistbro är alltså inte bara namnet på ett stationssamhälle utan också en kyrka och en hel socken! Namnet »Kvistbro« kan för övrigt förklaras som en enkel bro av stockar och grenar. Alternativt åsyftar den första delen av namnet, ordet »kvis(t)« som kan betyda »åmöte« eller »biflöde till en å«.⁴

Den äldsta kända kartan över området i Lantmäteriets samlingar är daterad till år 1688. Den visar bland annat byarna Östra och Västra Hulvik vid Lillån, »Kvistbro kyrka« och gården »Svanstorp« inom Kvistbro socken samt de tre kvarnarna vid Backa vid Svartån precis innanför gränsen till den närliggande socknen Edsberg. Ytan där Kvistbro senare uppstod tycks på kartan vara tom.⁵

På kartor över frälsehemmanet Svenstorp och byn Östra Hulvik från 1820-talet, bestod området som senare blev Kvistbro i väster av åkrar och ängar samt i öster och norr av skog. Delar av skogen norr om Kvistbro utgjordes av socknens eller häradets allmänning. Förutom den nämnda byn och gården, tycks det inte ha funnits någon bebyggelse i Kvistbro, om man undantar ett soldattorp på allmänningen väster om Kvistbro samt »Mobergstorpet« norr om och »Ekblomstorpet« söder om Kvistbro, på gränsen mot Backa.⁶

Den häradsekonomiska kartan från 1860-talet visar inga större skillnader gentemot de från 1820-talet för Kvistbros del – det tycks ännu bara ha funnits skogs- och ängsmark på den plats som senare blev Kvistbro. Man kan dock se några byggnader på byn Öknas marker⁷ ner mot Svartån, som i nederkanten på den följande kartan kallas för »Hackfällan«.⁸

³ »Kvistbro sockens historia« sidorna 110ff

⁴ »Ortnamn i Närke«sidan 35

⁵ Karta över Edsbergs härad 1688

⁶ Avfattning över frälsehemmanet Svenstorp 1823 samt Storskifte Östra Hulvik 1824

⁷ Byn Ökna hade utängar vid Svartån vid den s.k. Hackefällan vid Svartån, drygt 2 km västsydväst om själva byn.

⁸ Häradsekonomiska kartan blad Edsberg 1864-67



Utdrag ur den häradsekonomiska kartan över Kvistbro 1864-67. Skillnaderna mot 1820-talets situation är inte stora – Kvistbro är ännu skogigt men man kan ana några byggnader ovanför slutet av ordet »Hackfällan« i bildens nederkant. Marken kring Kvistbro är enligt denna karta uppdelad mellan bland annat Svenstorp, Backa, Ökna och Östra Hultvik.

Socken blir kommun

Området som idag utgör Kvistbro var en del av Kvistbro socken som år 1863 blev Kvistbro kommun. Kommunen var relativt stor till ytan och omfattade även bland annat orterna Mullhyttan, Svartå och Gropen.⁹ Mellan åren 1952 och 1966 var Kvistbro en del av Svartå kommun med Svartå som huvudort. Därefter omfattades den av Lekebergs kommun med Fjugesta som centralort fram till 1970 då den gick upp i Örebro kommun.¹⁰ Sedan 1995 är Kvistbro åter en del av Lekebergs kommun.¹¹

Järnvägen kommer

Redan vid mitten av 1800-talet fanns det planer på att förbinda Västerhavet med Östersjön – läs Göteborg och Stockholm – med en järnväg genom västra Närke. Denna bana skulle beröra området runt Kvistbro och kallades Köping-Hults järnväg. Projektet mötte dock ekonomiska hinder och enbart delar av järnvägen byggdes i verkligheten.

På 1890-talet började man planera för och bygga upp Örebro-Svartå järnväg.¹² Kvistbro fanns tidigt med i planerna men stationen kom att bli omstridd. Eftersom järnvägen byggdes av ett privat bolag bekostades den av lokala intressenter genom aktieteckning. De berörda kommunerna köpte aktier men ställde krav på en station eller hållplats inom eller nära sina egna geografiska gränser.¹³ Vid ett möte i järnvägsaktiebolagets förvaltningsråd år 1895 föreslog bolagets styrelse bland annat att en station skulle läggas på häradsallmanningen vid Kvistbro¹⁴ och en hållplats vid Gropen.

⁹ »Svenska län Örebro läns förvaltning och bebyggelse del I« sidan 57

¹⁰ »Kvistbro sockens historia« sidorna 448f

¹¹ Nationalencyklopedin om Lekeberg

¹² »Kvistbro sockens historia« sidan 265f

¹³ »Örebro-Svartå järnväg 1897-1907 – Bakgrund och tillkomst« sidorna 19f

¹⁴ Man föreslog även att stationer skulle byggas vid Latorpsbruk, Hidingebro och Fjugesta samt ett antal hållplatser av antingen klass 1 eller 2. Järnvägsbyggnadernas utform-



Kartan visar Kvistbro kommuns läge i Närke enligt de gränser som gällde fram till 1952. Siffran 1 visar orten Svartå, 2 Mullhyttan, 3 området Kvistbro-Gropen och 4 Fjugesta i den angränsande Knista kommun. Varje prick symboliserar 100 personer. Kartan är bearbetad från boken »Svenska län Örebro läns förvaltning och bebyggelse del I«.

Per Nilsson i Gropen tyckte det var bättre att lägga stationen på byn Öknas marker i Gropen istället för i en »obyggd« som Kvistbro. Enligt Nilsson skulle det nämligen inte gå att stycka av mark från allmänningen, mer än för järnvägens behov, och därmed skulle ingen annan bebyggelse kunna uppstå vid stationen. Under mötet framgick vad som tycks ha varit en ekonomisk intressekonflikt där avståndet mellan järnvägen och kvarnarna i Gropen, som ägdes av Per Nilsson själv, respektive Backa, som ägdes av Trystorp AB, var centralt.¹⁵ Året därpå lyckades dock rådet slutligen enas om att istället lägga Kvistbro station något längre söderut, på Svenstorpas ägor, och att en »godsstation« skulle byggas i Gropen.¹⁶

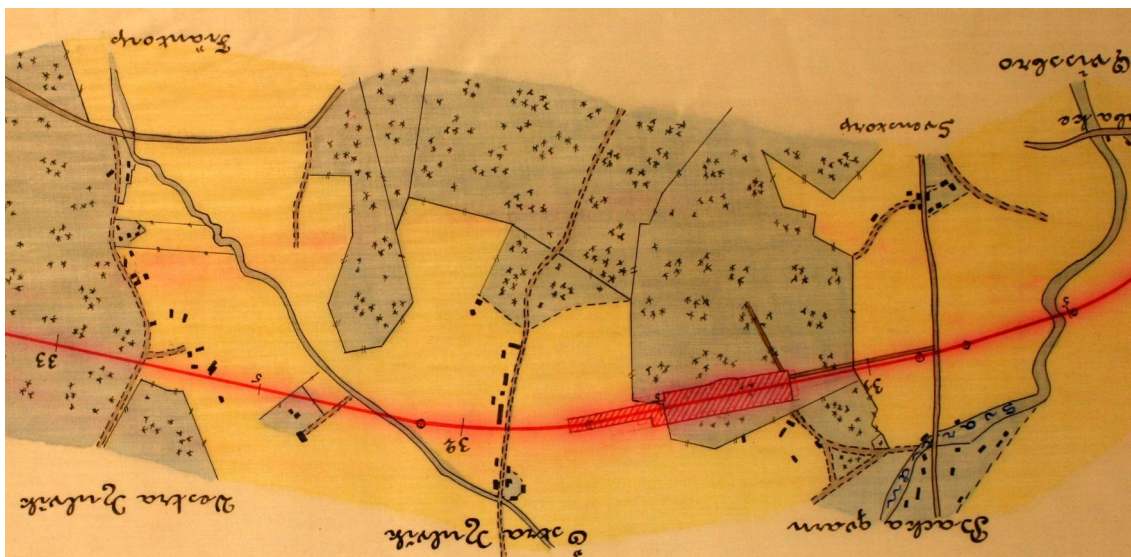
Backa kvarn låg i Edsbergs kommun och de sade sig villiga att teckna aktier för 10 000 kr om en station lades nära Backa även om järnvägen inte kom att gå inom dess gränser.¹⁷ Beslutet om Edsbergs aktieteckning var dock inte enhälligt och det överklagades av dem som ansåg att stationen bara berörde vissa delar av kommunen och framförallt gynnade Trystorp ABs intressen.

ning längs denna järnväg varierade beroende på om platsen föreslogs vara en station eller en hållplats. Stationerna fick som regel större byggnader än hållplatserna.

15 Protokoll från Örebro-Svartå järnvägs förvaltningsråds möte 1895-10-31

16 Protokoll från Örebro-Svartå järnvägs förvaltningsråds möte 1896-01-29

17 »Örebro-Svartå järnväg 1897-1907 – Bakgrund och tillkomst« sidorna 20f



Kartan visar Örebro-Svartå järnvägs sträckning vid Kvistbro med det tänkta stationsområdet markerat med röd skraffering. Troligen skulle stationen ha hamnat ett par hundra meter längre norrut om man hade följt det ursprungliga förslaget från järnvägens styrelse. På den plats där samhället senare kom att byggas upp, fanns i princip bara skog. Strax söder om stationsområdet kan man dock se byggnaderna på 1860-talskartan tydligare. En väg är inritad parallellt med järnvägen in mot stationen och den viker sedan av mot norr en bit in i skogen. Från Backa kvarn, i bildens nedre högra hörn, går även några streckade vägar lagda som en triangel in mot Kvistbro.¹⁸

De i Edsberg som var emot kommunens aktieteckning ansåg att stora delar av kommunen skulle få kortare eller lika lång väg till såväl de redan befintliga stationerna i Vretstorp och Kumla, som till den tänkta stationen i Fjugesta, än vad det skulle bli till Kvistbro. Förespråkarna framhöll att Kvistbro skulle bli en mötesstation och därmed en av de större längs banan vilket kunde gynna hela kommunen. Överklagandet avslogs därmed.¹⁹

Örebro-Svartå järnväg invigdes den 29 september 1897 och Nerikes Allehanda beskrev invigningstågets ankomst till Kvistbro så här.

»Öfver stationshusets framsida slingra sig girlanger af grönt, som också hänger i festoner från flaggstängerna. Naturen dekorerar själf med granar i omgifningen och öfver den samlade folkskaran, som bryter ut i hurrarop, då tåget löper in, lyser solen klart. Midt framför stationen är en äreport med gyllene krona. Men klockan ringer och tåget går för att strax därpå stanna vid Gropens station.«²⁰

Den ordinarie tågtrafiken inleddes den 1 oktober samma år och hastigheten var då maximalt 40 km per timme.²¹ Farten borde, jämfört med övriga samtida transportmedel till lands, ha upplevts som relativt hög.

¹⁸ Statens järnvägars ritningssamling Centralförvaltningen Örebro-Svartå jernväg

¹⁹ Besvär angående aktieteckning i Örebro-Svartå järnväg 1896-07-24

²⁰ Nerikes Allehanda 1897-09-27

²¹ Styrelseberättelse för Örebro-Svartå järnväg 1897



Kvistbro station på invigningsdagen den 29 september 1897. Stationshuset är dekorerat med girlanger och spårområdet med otaliga flaggstänger som med största sannolikhet enbart sattes upp för den dagen. Vid den enkla träplattformen närmast i bild står två män klädda i uniform som är några av Kvistbros första järnvägsanställda – det kan vara stationsinspektoren Moselius och stationskarlen Fägerqvist. Foto ur Västernärkes hembygdsförenings samlingar.

Vid invigningen fanns förutom stationshuset i Kvistbro även ett godsmagasin, ett uthus, en jordkällare samt ett vattentorn där ånglok kunde ta vatten. Bangården bestod då av tre spår i bredd med en lastkaj vid godsmagasinet. Ett tidigt förslag över stationen har också med plats för ett framtida lokstall.²² Något sådant tycks dock aldrig ha byggts i Kvistbro, men kanske visar det att man hade tankar att stationen skulle kunna bli relativt viktig i framtiden? Järnvägsbyggnaderna kompletterades senare med en banvaktstuga någon gång före 1903²³ och en tvätt- och bakstuga för de järnvägsanställdas behov efter år 1905.²⁴

Järnvägen tycks ha blivit välanvänd i Kvistbro eftersom järnvägsbolaget år 1900 beslutade att utöka stationen med längre spår. Syftet var bland annat att kunna få plats med flera vagnar som kunde lastas med timmer från en större skogsavverkning. Man skrev då även att det redan fanns »åtskillig vagnslasttrafik« i Kvistbro och att man kunde förvänta sig mer.²⁵

En av järnvägens tidiga stora kunder var torvströfabriken vid Slästorps som från starten år 1902 och en tid framåt lät köra sin torv med häst och vagn till Kvistbro för vidare befordran per tåg.²⁶ En källa nämner även att transporter för hyttan i Vekhyttan ska ha varit betydelsefulla.²⁷ Hyttan lades dock ned redan år 1903 och förekom enligt författarens minne aldrig i järnvägsbolagets styrelseprotokoll fram tills dess att staten köpte järnvägen år 1907 och den därmed upphörde att vara ett självständigt aktiebolag.

22 Statens järnvägars ritningssamling Centralförvaltningen Örebro-Svartå järnväg

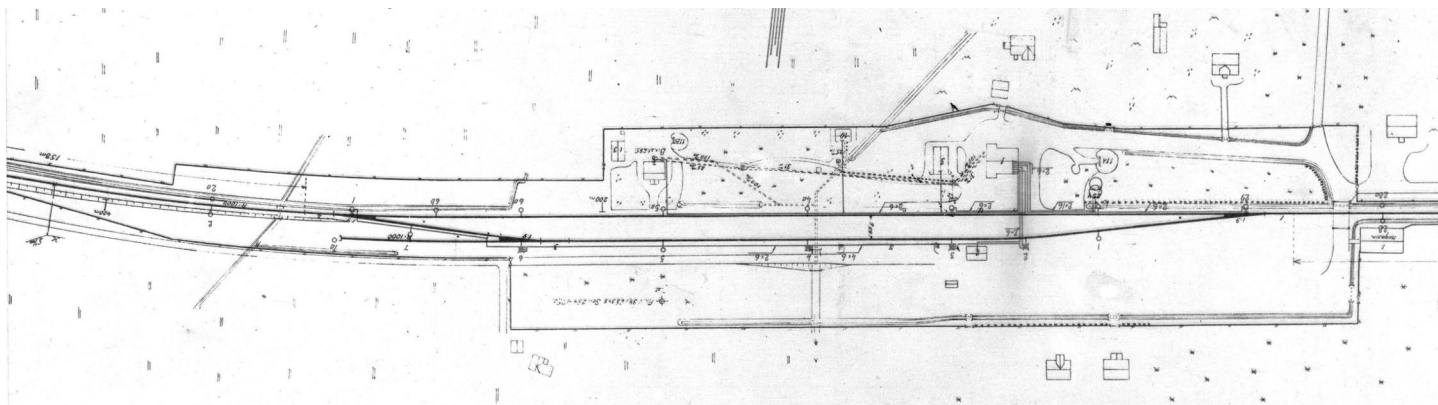
23 Protokoll från Örebro-Svartå järnvägs styrelses möte 1903-12-18

24 Protokoll från Örebro-Svartå järnvägs styrelses möte 1905-05-30

25 Protokoll från Örebro-Svartå järnvägs styrelses möte 1900-12-20

26 »Kvistbro sockens historia« sidan 543

27 Nerikes Allehanda 1973-05-11



Kartan visar järnvägsområdet i Kvistbro 1943 med Örebro till höger och Svartå till vänster. I gränsen mot övriga fastighetsägare hade järnvägen ett staket som tycks ha markerats som relativt högt, och som bör ha fungerat som såväl en rent fysisk som mental barriär i Kvistbro. Digital kopia av karta ur mfÖrSJs samlingar.

Marken delas

Efter järnvägens tillkomst började man dela upp området kring stationen i mindre bitar med det troliga syftet att kunna sälja tomter för bebyggelse.

År 1901 genomfördes ett laga skifte för att fördela marken mellan hemmanen Hulvikstorp och Svenstorp. Merparten av området som senare blev Kvistbro, tillfördes Hulvikstorp som ägdes av en lantbrukare i Landsåsen i Knista kommun.

Innan laga skiftet hade flera tomter styckats av i Kvistbro och sålts – av dessa var fyra redan bebyggda när laga skiftet kom till stand. De flesta av tomterna låg på järnvägens södra sida och hade sålts av Svenstorps gård – efter laga skiftet räknades det området som Hulvikstorps marker.

Fastigheterna Toreborg och Björneborg, som har markerats med »g« respektive »f« på kartan nedan, låg öster om stationen och var troligen de absolut första avstyckade tomterna i Kvistbro som bebyggdes.²⁸ Toreborg köptes år 1899 av handlaren Ernst August Wikström.²⁹ Huvudbyggnaden på tomten ska ha uppförts någon gång under 1800-talet som bostadshus vid linoljebuket i Västanby drygt 2 km bort, men flyttades till Kvistbro där den blev ortens första affär.³⁰

Söder om banan låg ett sädesmagasin på fastigheten Björneborg som styckades av år 1900 och köptes av en handlare i Hidingebro.³¹ Tomterna Höglunda och Högsta, tomt »c« respektive »d« på kartan, var de enda tomterna söder om stationen som var bebyggda innan laga skiftet var klart år 1901.³²

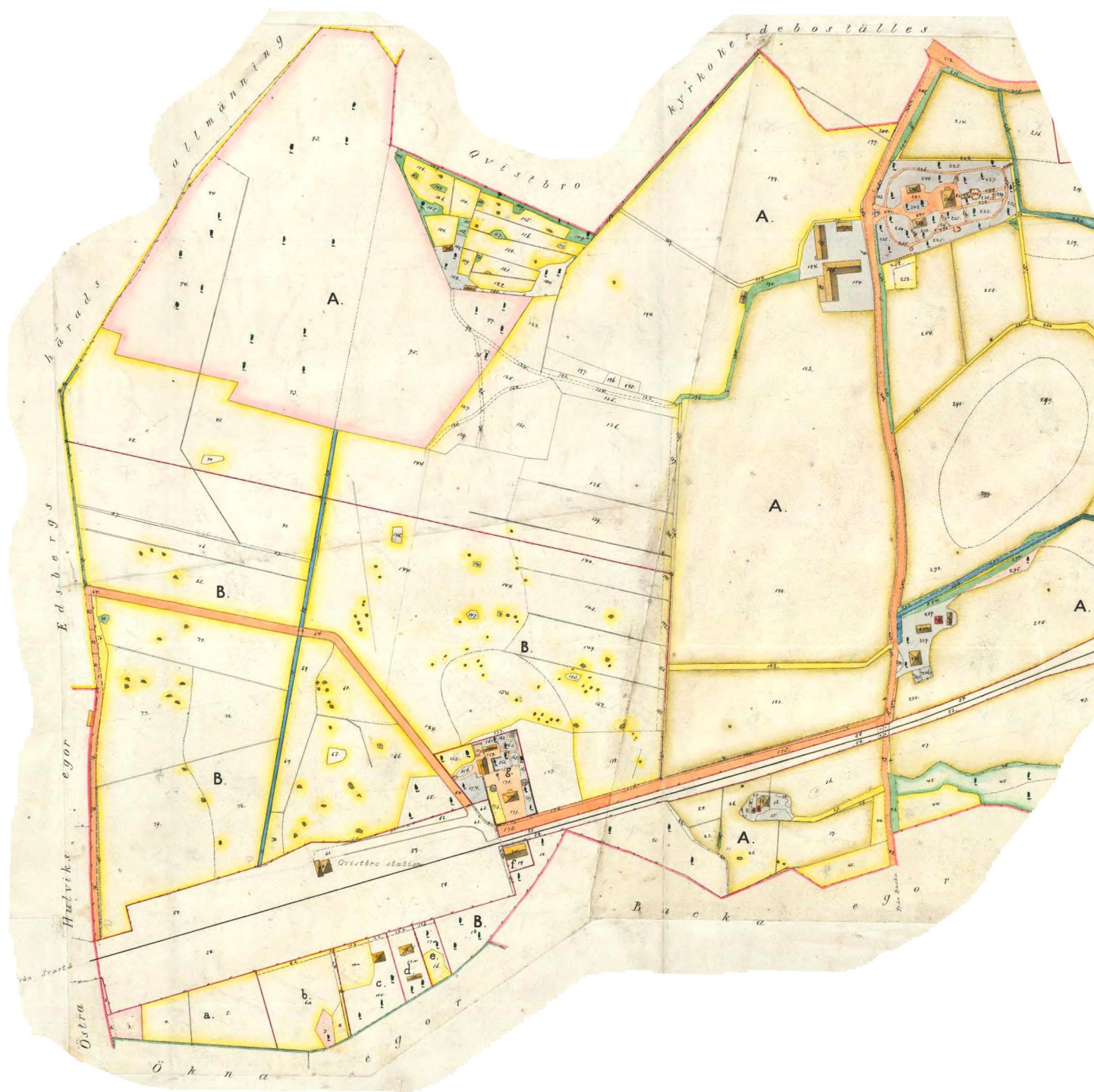
²⁸ Laga skifte Svenstorp och Hulvikstorp 1901-1902

²⁹ Avstyckning fastigheten Toreborg 1899

³⁰ »Kvistbro sockens historia« sidan 531

³¹ Avstyckning fastigheten Björneborg 1900

³² Avstyckning Höglunda 1901 och Avstyckning Högsta 1901



Utdrag ur kartan över laga skiftet mellan Hulvikstorp och Svenstorp år 1901. De områden som är markerade med ett stort »A« skulle efter skiftet tillhöra Svenstorps gård, i kartans övre högra hörn, medan bokstaven »B« avsåg Hulvikstorps marker. I Kvistbro ser man ännu bara två grupper med hus förutom stationshuset. Söder om stationen ligger två bostadshus tätt intill varandra men även några obebyggda tomter på var sida av husen. Öster om stationen finns den andra gruppen hus med Wikströms affär norr om banan och sädesmagasinet på den södra sidan. Vägen löper parallellt med järnvägen in mot stationen men viker sedan av mot nordväst med en avstickare rakt söderut vid gränsen mot byn Östra Hulviks marker i väster.



Hulvikstorps ägor i Kvistbro styckades efter laga skiftet i fem delar, där området »Ba« öster om diket senare delades ytterligare en gång. Kartan har i efterhand även kompletterats med senare avstyckningar inritade med tunnare blyertsstreck.

Omedelbart efter laga skiftet delades Hulvikstorps marker upp i fem bitar där den största, östra delen skiljdes från de övriga av ett dike. Tomterna längst upp i nordväst tycks ha blivit relativt väl tilltagna. Enligt handlingen var Svenstorps gård ägare till marken.³³ Svenstorps gård gjorde samtidigt även särskilda egna fastigheter av den mark som gården ägde längs järnvägen mellan Kvistbro och Svartån.³⁴

År 1904 delade man upp den östra halvan av Hulvikstorps marker i 22 tomter på uppdrag av godsägaren Johnsson och lantbrukaren Nicander, som då angavs äga marken. Från den befintliga vägen, som har markerats med »a« på den följande kartan, drogs vägen »c-d-e« likt en hake för att tomterna skulle nå det övriga vägnätet.³⁵ Först år 1929 tycks den östligaste vägen »e« ha förenats med vägen som gick parallellt med järnvägen i söder när vägsträckan »f« kom till.³⁶

Parallellt med uppdelningen av Svenstorp och Hulvikstorps ägor, styckades även delar av byn Ökna's marker ned mot Svartån upp i mindre tomter på uppdrag av ägaren, den tidigare nämnde Per Nilsson i Gropen och hans släktingar. Totalt skapade man sex tomter i två omgångar, 1901 och 1904, söder om fastigheterna Höglunda och Högsta söder om järnvägen. Plats reserverades även för en smal öst-västlig väg i några av dessa tomters norra gräns så att de skulle kunna nås från yttrevärlden.³⁷

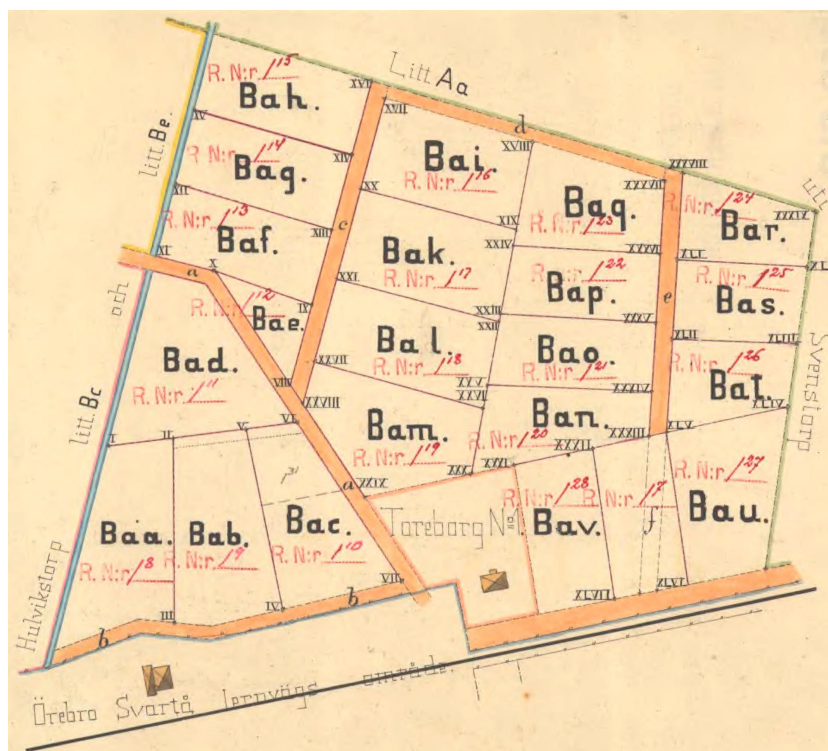
³³ Ägostyckning Hulvikstorp 1901-1902

³⁴ Ägostyckning Svenstorp 1901-1902

³⁵ Ägostyckning Hulvikstorp 1904

³⁶ Avstyckning från fastigheten Lundby 1929

³⁷ Ägostyckning Ökna 1901, Ägostyckning Ökna litt Dk 1904 och Ägostyckning Ökna litt Dh 1904



Kvistbro vid ägostyckningen år 1904. Wikströms affär på tomten Toreborg och stationshuset tycks vara de enda byggnader som fanns vid det tillfället. Vägen, som är formad som en hake norr om Toreborg, bör ha anlagts i samband med detta.

Framväxten

Med utgångspunkt i bland annat utseendet hos de nu befintliga byggnaderna, bokverket »Sveriges bebyggelse« och lantmäterihandlingar kan man säga att bebyggelsen i Kvistbro växte fram under drygt 50 år – sekelskiftet 1800-1900 till strax efter 1950. Jag har delat in husen i Kvistbro i tre huvudsakliga tidsperioder.



Vykortet visar Kvistbro från nordost någon gång under 1910- eller 1920-talen. Närmast fotografen syns husen »Haga« till vänster och »Lövssta« till höger, som båda påminner om traditionella bostadsbyggen under den senare delen av 1800-talet. De två följande mindre husen liknar närmast torp. Den ljusa byggnaden till höger i bakgrunden är stationshuset. Till vänster i bakgrunden skymtar ett hus med brutet tak som tyder på något modernare arkitektoniska influenser. Vykort ur mfÖrSJs samlingar



Period 1 – 1897-1915

Period 2 – 1915-1935

Period 3 – 1935-1955

Kartskisserna visar grovt de tre perioderna i Kvistbros utveckling som är gjord efter en bedömning av husens utseende på plats idag och med visst stöd av »Sveriges bebyggelse« och lantmäterihandlingar. På de fastigheter som är markerade med svart färg har huvudbyggnaden med stor sannolikhet kommit till under respektive period. För de mörkare grå fastigheterna är motsvarande uppgifter mer osäkra och ett alternativ kan förekomma. På de ljus grå fastigheterna har husen tillkommit under respektive period men senare ersatts med nyare byggnader. Grundkartan © Lantmäteriet I 2013/0060.

Den första perioden är den tidiga uppbyggnadsfasen som sträcker sig från järnvägens tillkomst år 1897 till omkring mitten av 1910-talet och där husen har, eller har haft nästan traditionella drag.

Den andra perioden omfattar tiden från omkring mitten av 1910-talet till mitten av 1930-talet och visar på tiden innan funktionalismen med exempelvis brutna tak.

Den sista och tredje tidsperioden sträcker sig från mitten av 1930-talet och fram till 1950-talet och kan i det närmaste kallas för en funktionalistisk period med fönster utan spröjs och relativt enkla former som kännetecken.

Efter detta har i princip bara två större byggnader uppförts i Kvistbro – garaget vid Fribergs skrot och ett nytt bostadshus på tomten Haga. Kvistbro tycks ha vuxit starkast under den första perioden och sedan minskade tillökningen något under de följande perioderna.

Verksamheter

Den första näringsverksamhet som drevs i Kvistbro förutom järnvägen, bör ha varit den nämnda E A Wikströms affär som senare togs över av svärsonen Sven Andersson. Vid mitten av 1930-talet bildades en lokalförening av Örebro läns lantmäns centralförening i Kvistbro. Sädsmagasinet på fastigheten Björneborg blev en av deras filialer med Andersson som föreståndare.³⁸ Från filialen kunde bönderna köpa bland annat utsäde och konstgödsel av Anton Carlsson som arbetade där.³⁹ Andersson drev affären till omkring 1967 då han avled.⁴⁰

³⁸ »Örebro läns lantmäns centralförening 1906-1956« Sidan 128 och 180

³⁹ Birgitta Palmqvist 2013-06-15

⁴⁰ Astrid Edlund 2013-06-28



På vykortet syns E A Wikströms affär i »Qvisbro« med järnvägen i förgrunden. Staketet är en del av den inhägnad som järnvägarna var , och i viss mån fortfarande är skyldiga, att sätta upp runt sina anläggningar. Vykort ur mfÖrSJs samlingar.

År 1903 försökte en Larsson i Svenstorp muta in en järnmalmshöjdighet som låg något mer än 100 meter norr om stationshuset.⁴¹ Vad resultatet av detta blev är inte känt i skrivande stund, men väcker fantasin till liv – hur kunde trakten ha sett ut om Larsson hade hittat något av tillräckligt värde?

Från början av 1900-talet verkade Karl Sundh, och senare även sonen Gilbert, som bildhuggare i Kvistbro och gjorde bland annat pendyler. Tidvis var fyra personer aktiva i verkstaden som låg på fastigheten Karlsro.⁴²

Ännu på 1920-talet tycks Kvistbro station ha varit rätt betydelsefull med ett »vidsträckt trafikområde« och stor poststation i stationshuset med två lantbrevbärare.⁴³ Troligen höll järnvägens positiva utveckling i Kvistbro inte i sig riktigt ordentligt eftersom Kvistbro år 1934 blev den första av de fyra ursprungliga stationerna längs denna järnväg som degraderades till en s.k. håll- och lastplats.⁴⁴

Från 1936 drev trädgårdsmästare Carl August Robert Gustafsson Kvistbro handelsträdgård där han bland annat odlade melonsorterna Trystorp gul nöt och Trystorp grön.⁴⁵ Tidigare hade samme Gustafsson varit verksam vid Trystorps gård och där bidragit till en produktion av omkring 10 ton meloner per år som såldes över hela landet.⁴⁶ Sonen Gösta tog över företaget 1953 och hade tidvis fyra växthus.⁴⁷ Även han odlade meloner en tid men sålde mot slutet grönsaker och blommor samt band kransar. Gösta ska ha varit verksam i mindre skala ända fram till han avled 1999.⁴⁸

41 Brev från Bergmästarämbetet i Mellersta Bergmästardistriktet i Kopparberg 1903-03-09 bilagt protokollet från Örebro-Svartå järnvägs styrelses möte 1903-04-09

42 Lars Larsson och Lena Halldén-Larsson 2013-06-27

43 »Sveriges järnvägsstationer« sidan 245

44 »Arkeologfolder BH Statens järnvägar (Örebro C)-Örebro S-Svartå« sidan 19f – Skillnaden mellan en fullvärdig station och en håll- och lastplats kunde vara svår att avgöra för en från järnvägen utomstående. För SJs del innebar det bland annat skillnad i bemanning och att det inte gick att låta tåg mötas på platsen som på en station.

45 »Porträttgalleri från Närke« sidan 189 och Barbro Nordin 2013-06-28

46 »Årsskriften Lustgården« årgång 1933 Sidan 120 och Barbro Nordin 2013-06-28

47 »Sveriges bebyggelse landsbygden Örebro län del II« sidan 598

48 Barbro Nordin 2013-06-27 och 2013-06-28



Bilden visar lantmännens magasin vid mitten 1950-talet där den ännu inte målade delen är en sentida påbyggad. Till vänster skymtar järnvägsbommarna och i bakgrunden syns Sven Anderssons affär i bakgrunden. I förgrunden står ett räcke av byggt av räls som troligen användes för att binda hästar vid. Foto ur Västernärkes hembygdsförenings arkiv, Gunnar Hjalmarssons fotosamling.

Under åren 1946 och 1973 tillverkade Martin Andersson vävstolar med vissa tillhörande redskap vid en mindre snickerifabrik på tomten Haga. Han drev i huvudsak rörelsen som ett komplement till sitt arbete som säsongsanställd byggnadssnickare.⁴⁹

Från mitten av 1940-talet och drygt 25 år framåt drev Martin Persson en skofabrik som gjorde barnskor upp till ungefär storlek 33. Fabriken låg på tomten Viksta och hade tidvis sju anställda och dessutom flera som arbetade hemma med s.k. nåtling av skor. Ägaren hade i början sin bostad i samma hus som fabriken.⁵⁰

Inne i Kvistbro sålde Elsa Sund mjölk, smör och grädde i källaren till sitt hem Solberga till åtminstone in på 1950-talet.⁵¹ Det fanns dessutom ytterligare två affärer i samhällets direkta närhet – en vid Backa kvarn och en vid Kyrkvallen, längs landsvägen direkt norr om Kvistbro. Oskar Ökner sågade trävirke och tillverkade lådor i en lokal i norra Kvistbro. Flera personer i slkten Sjöberg sydde och lagade kläder.⁵²

På 1940-talet startade Olof Friberg skrot och åkeri i södra Kvistbro. I en tidningsartikel från mitten av 1970-talet beskrevs Friberg som »Örebro läns skrotkung».⁵³ I slutet av 1960-talet byggdes ett stort lastbilsgarage med sju portar. Hustrun Eivor drev skroten efter maken Olofs bortgång, men i allt mindre skala fram tills det att hon flyttade år 2002.⁵⁴

49 Siv Sandström 2013-06-15

50 Ingvar Persson 2013-06-28

51 Lars Larsson och Lena Halldén-Larsson 2013-06-27

52 Karin Leijonborg 2013-06-07

53 NA 1974-02-04

54 Lina Sundin 2013-06-29



Bild från Fribergs skrot vid mitten av 1950-talet. Fotografen stod strax söder om skroten och riktade kameran åt norr. Mitt i bild byggdes senare flera mindre byggnader för skrotens behov. Den ljusa bussen till vänster står i skrivande stund ännu kvar. Foto ur Västerbörns hembygdsförenings arkiv, Gunnar Hjalmarssons fotosamling

På stationsområdets södra sida uppfördes två stora förråd av korrugerad eternit och plåt som användes civilförsvaret. Innehållet i förråden byttes med jämna mellanrum med hjälp av särskilt utvalda järnvägsanställda och vagnar som ställdes upp på sidospåret i Kvistbro.⁵⁵ Byggnaderna tillkom troligen under 1940-talet och fanns åtminstone kvar på 1970-talet.⁵⁶

På fastigheten Tomtebo tillverkade Nisse Forsberg och hans hustru vätskor som de använde när de lade papiljotter i sin damfrisering i Örebro.⁵⁷

Expansion

Från mitten av 1930-talet och fram till 1950-talet gjordes försök att få Kvistbro att växa något ytterligare åt norr och åt nordväst. I slutet av 1930-talet tillkom flera nya byggnader och fastigheter i Kvistbro. Bland annat köpte en gymnastikvaktmästare från Örebro tomten väster om banvaktstugan för att bygga en »så kallad sommarstuga«⁵⁸ – kanske var det ett resultat av semesterlagen från 1938? Ett äldre hus tycks ha fått lämna plats för ett nybygge medan en tomt delades och förtätade bebyggelsen något.⁵⁹

År 1939 hade kanske situationen lugnat ner sig något, när en lantmätare skrev följande i samband med en avstyckning från Svenstorps ägor i ortens norra del.

»Större byggnadsverksamhet råder f.n. icke å platsen, men kan möjligen vara att förvänta därstädes kring Kvistbro station.«⁶⁰

Under 1940-talet bildades två nya fastigheter väster om det nord-sydliga diket som delade Kvistbro – dels Viksta som bebyggdes i två omgångar vid mitten av 1940-talet och 1953 samt dels Rönnhaga som bebyggdes 1950.⁶¹

⁵⁵ Thore Wigefjord 2008-05-30

⁵⁶ Foton och vykort ur mfÖrSJs samlingar

⁵⁷ Maria Yhr 2013-06-29

⁵⁸ Avstyckning från Hulvikstorp 1:4 1939

⁵⁹ »Sveriges bebyggelse« sidan 598f och Avstyckning från Hulvikstorp 1:10 1938

⁶⁰ Avstyckning från Svenstorp eller Beatelund 1:2 1939

⁶¹ Avstyckning från Hulvikstorp 1:6 1943, Avstyckning Hulvik Östra 3:1 1949 och 1949-1951, Ingvar Persson 2013-06-28 samt »Sveriges bebyggelse landsbygden Örebro län del II« sidan 598ff



Bilden visar stationsområdet i Kvistbro i slutet av 1940-talet med det arbetslag som då bytte spår på hela järnvägen. Här får man en uppfattning hur öppet området en gång var. Foto ur mfÖrSJs samlingar.

År 1952 styckade Svenstorp's gård av ytterligare två tomter i norra Kvistbro där åtminstone den ena angavs ha en potentiell köpare. I samband med detta nämns det för första gången i sådana dokument att det inte finns något vatten- eller avloppssystem på orten.⁶² Av dessa två tomter har den ena upphört att existera medan den andra används för uppställning av lastbilar.

Stagnation

År 1952 gick Kvistbro kommun upp i Svartå kommun och samma år antogs s.k. utomplanebestämmelser⁶³ för området kring Kvistbro station. Där reglerades det bland annat hur stora tomterna skulle vara samt hur husen skulle utformas och placeras på tomterna.⁶⁴ Innan dess hade byggandet i princip helt skett utan kommunal inblandning.⁶⁵ Efter detta byggdes bara ett enda nytt bostadshus i Kvistbro – huset på den redan nämnda fastigheten Viksta år 1953.⁶⁶

När Svartå kommun år 1958 projekterade för vatten- och avloppsledningar i samhället Gropen med ett reningsverk vid Svartån, angavs möjligheten att ansluta »Kvistbro samh« till systemet.⁶⁷ En uppgiftslämnare anger att man har haft planer på gemensamt avlopp i Kvistbro i fem olika omgångar sen mitten av 1900-talet och att man två gånger kommit så långt att man har stakat ut rörens lägen.⁶⁸ I skrivande stund finns ännu inget sådant system i drift...

62 Avstyckning från Svenstorp eller Beatelund 1:10 1952

63 Utomplanebestämmelser innebar att Länsstyrelsen bestämde på vilket sätt byggandet fick ske i det område som planen gällde, under överinseende av en kommunal byggnadsnämnd.

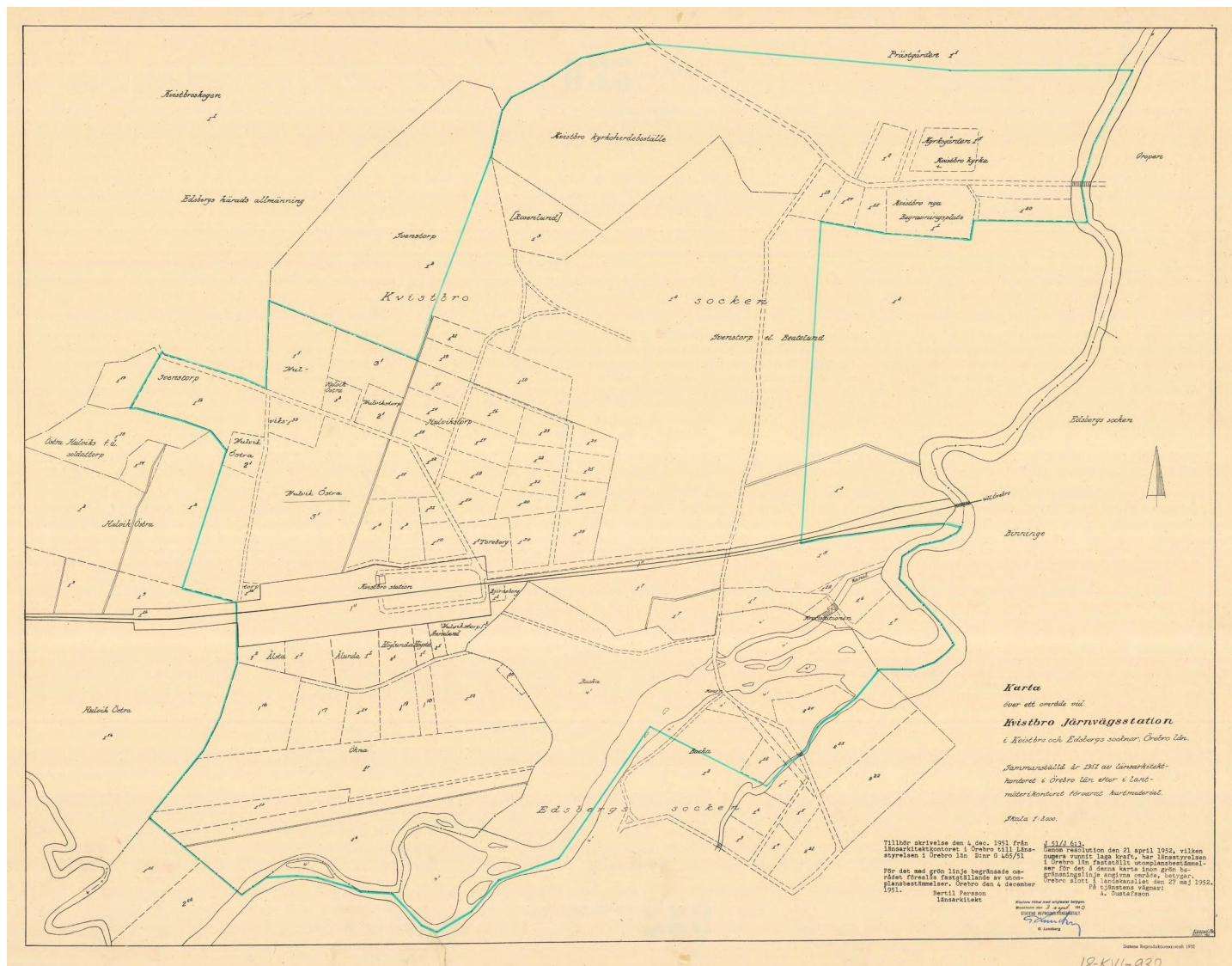
64 Utomplanebestämmelser för området vid Kvistbro järnvägsstation 1952

65 »Förvaltningshistorik – byggnader och bostäder« avläst 2013-06-17

66 »Sveriges bebyggelse landsbygden Örebro län del II« sidan 599

67 SJs kontraktssamling avseende vatten- och avloppsledningar i Gropen vid km 252+103 och 252+368 1958

68 Gunnar Persson 2012-06-27



Kartan visar det område som reglerades med utomplanebestämmelser år 1952. Stations-
 samhället syns till vänster och upp till höger området kring Kvistbro kyrka.

Kring skiftet mellan 1950- och 1960-talen⁶⁹ beskrevs en stor del av fastig-
 heterna i Kvistbro i bokverket »Sveriges bebyggelse«. Då angavs alla de be-
 skrivna fastigheterna ha el, vatten och avlopp⁷⁰ i bostadshuset. En tredjedel
 av husen saknade centralvärme medan mer än hälften angavs sakna såväl
 varmvatten, WC som badrum. En handfull av bostadshusen bestod då av
 två lägenheter i samma hus.⁷¹

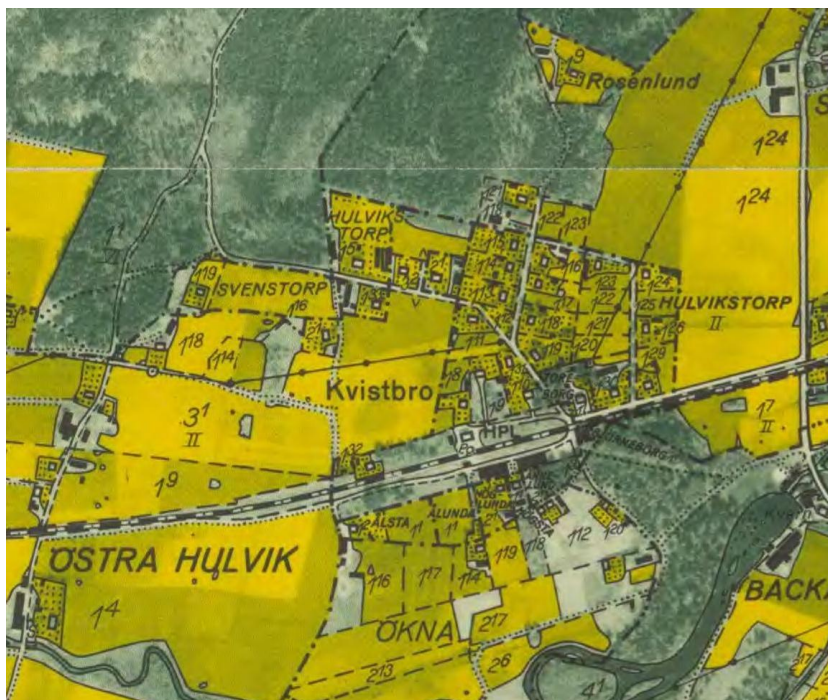
Vid mitten av 1950-talet fotograferades Kvistbro från luften, men man
 tycks tycks ha undvikit fastigheterna kring stationsområdet av försvars-
 strategiska skäl. Eftersom flygbilderna är samtida med de ekonomiska
 kartorna är bilderna ett värdefullt komplement till kartan.

Fram till bostadshusen i Kvistbro löpte inte sällan grusgångar. Vid den
 här tiden tycks delar av Kvistbro ha varit öppna med relativt långa sikt-
 linjer mot Östra Hulvik och Svenstorp. De obebyggda tomterna i östra Kvi-
 stbro tycks ha använts som ängs- eller odlingsmarker.

69 Den del av bokverket som omfattade Kvistbro har inget utgivningsår angivet, men de
 senaste årtalen är från 1959

70 Om ett hus angavs ha avlopp men sakna WC eller badrum, antas avlopp bara avse
 köksavlopp.

71 »Sveriges bebyggelse« sidan 598ff



Den ekonomiska kartan från 1955 över Kvistbro visar bland annat att fyra tomter inom den del av orten som delades upp 1904 är obebyggda samt de två tomma tomterna 1:22 och 1:23 som styckades av från Svenstorp år 1952. Odlingssmarken norr om järnvägen, väster om Kvistbro är uppdelad i flera mindre enheter och över den går en enklare nord-sydlig och en dito väg västerut mot Östra Hulvik. På spårets södra sida syns de två stora förrådsbyggnaderna. Av de sex fastigheterna från byn Öknas marker är tre helt tomma.

Det tycks även ha varit möjligt att få en glimt av Svartån från exempelvis stationshuset på grund av att markerna brukades och därmed hölls fria från träd.⁷² Det finns även bilder från 1950-talet som visar hur vattnet i ån på våren närmade sig oroväckande nära stationsområdet söderifrån över just dessa marker.⁷³

År 1962 yttrade sig byggnadsnämnden i Svartå kommun negativt över ett förslaget bygge av en sommarstuga i Kvistbro

»med hänsyn till att avloppsfrågan för området ännu ej har kunnat lösas«

och lantmätaren påpekade senare i samman ärende att

»området ligger naturligt till för planläggning, men någon sådan är för närvarande icke aktuell kring Kvistbro järnvägsstation«.⁷⁴

Det verkar inte heller som om Svartå kommun någonsin tog fram några byggnadsplaner för Kvistbro stationssamhälle – däremot finns bevarade planer för Svartå, sommarstugeområden vid bland annat Hemsjön samt området närmast Kvistbro kyrka.⁷⁵

72 Ekonomiska kartan 1955 bladen Kvistbro och Binninge samt Flygfotohistoria »serie 4104 Kvistbro ner till ån« avläst 2013-06-22

73 Västernärkes hembygdsförenings arkiv, Gunnar Hjalmarssons fotosamlingar från tiden omkring 1955

74 Avstyckning från Hulvik Östra 3:1 1962-63

75 Se till exempel Förslag till byggnadsplan över ett område å fastigheten Hemsjön 1:2 m.fl. 1952 (18-KVI-1935), Förslag till byggnadsplan för del av Svartå samhälle 1955 (18-KVI-1031) och Förslag till byggnadsplan för ett område vid Kvistbro kyrka 1960 (18-KVI-1086)

År 1963 avbemannades Kvistbro håll- och lastplats helt⁷⁶ och 10 år senare revs stationshuset och ersattes med en enklare väntkur av metall.⁷⁷ Kvistbro är hittills det enda av de ursprungliga stations- eller hållplatshusen från banans invigning som har rivits längs denna järnväg. Sommaren 1985 lades tågtrafiken ned men spåren revs först i början av 1990-talet.⁷⁸

Den kvarvarande marken som hade tillhört SJ i Kvistbro, fördelades år 1997 mellan de omgivande fastigheterna. Man skapade även en ny fastighet för banvaktstugan⁷⁹ som sägs ha varit den sista av SJs byggnader längs sträckan Örebro-Svartå som såldes. På en del av marken där förråden hade stått anlades en asfalterad tennisbana någon åren 1986-1987.⁸⁰ Banvallen över odlingsmarken väster om Kvistbro plöjdes bort strax efter detta.⁸¹ Troligen försvann även den nord-sydliga vägen från sommarstugan väster om banvaktstugan samtidigt.

År 1976 skrev Nerikes Allehanda att »Hulviksområdet« borde planläggas »så snart det går«. Samtidigt beskrevs vatten- och avloppsförhållandena som »mycket besvärliga« samt »otillfredsställande« för flera fastigheter. Tidigast någon gång 1977-78 skulle vatten- och avloppsfrågan kunna åtgärdas, men det förutsatte att planarbetet var klart, och fram tills dess angavs nybyggnadsförbud råda i Kvistbro.⁸² År 1976 skulle man även börja ansluta området Gropen-Kvistbro⁸³ till avlopps- och vattensystemen i Fjugesta.⁸⁴

År 1977 fanns det tillräckligt många små barn i Kvistbro att Örebro kommun ansåg det motiverat att bygga den lekplats som några föräldrar i orten hade önskat i ett brev.⁸⁵ I brist på kommunal mark lades lekparken på tomten Lundby där även en dagmamma bodde.⁸⁶ Under 2000-talet har ett nytt bostadshus uppförts i Kvistbro som ersättning för ett äldre hus som brann upp.

Idag

Kvistbro är idag en av Örebro läns dryga 90 småorter⁸⁷ enligt Statistiska centralbyråns definition. Denna omfattar 24 hektar landyta och år 2010 bodde här 78 innevånare vilket är nio personer fler än fem år tidigare⁸⁸.

I Kvistbro finns ett aktiebolag registrerat som även är arbetsgivare samt sju enskilda firmor utan anställda: Företagen har verksamheter som rör godstransporter, metall- och träarbeten, odling, skog och skönhetsvård.⁸⁹

76 »Arkeologfolder BH Statens järnvägar (Örebro C)-Örebro S-Svartå« sidan 5

77 Nerikes Allehanda 1973-05-11

78 »Arkeologfolder BH Statens järnvägar (Örebro C)-Örebro S-Svartå« sidan 6

79 Avstyckning från Svenstorp 1:11 1997

80 Rune Persson 2013-06-15

81 Johan Rundberg 2013-06-07

82 Nerikes Allehanda 1976-01-29

83 Kvistbro avser troligen området runt Kvistbro kyrka

84 Nerikes Allehanda 1976-06-16

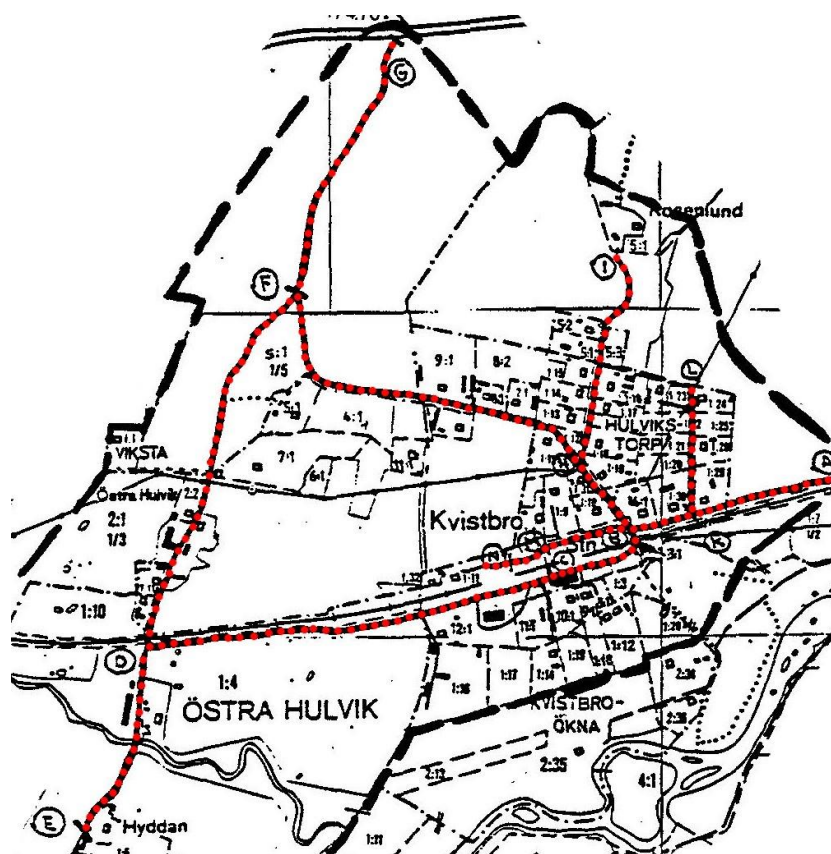
85 Nerikes Allehanda 1977-04-26

86 Yvonne Olofsson 2013-06-27

87 En småort är sammanhängande bebyggelse med mellan 50 och 199 innevånare där det är högst 150 meter mellan husen. I Lekebergs kommun var även Gropen och Hidinge småorter år 2010.

88 »Småorternas landareal, folkmängd och invånare per km2 2005 och 2010« avläst 2013-06-23

89 Ratsit företagssök 2013-06-29



Kartan visar de vägar som vägsamfälligheten enligt överenskommelsen från 1992 ska sköta i Kvistbro och Östra Hulvik markerade med röda prickar. Efter lantmäteriakt 1880-92/132

Av de 51 fastigheterna inom avgränsningsområdet är 27 permanent bebodda varav alla utom en bebos av minst en av ägarna. Det finns fem tomter med fritidshus och fyra fastigheter med byggnader på som inte är bostadshus. Dessutom finns 15 tomter som helt saknar byggnader varav sex ägs av personer som inte bor på orten.⁹⁰

Majoriteten av husen har fasader klädda med trä varav en stor andel är strukna med en kulör som påminner om traditionell röd slamfärg. Likaså har en överväldigande del av bostadshusen två inredda plan och sadeltak, som är täckta med takpannor av betong eller tegel, varav några är brutna. På många fastigheter finns oisolerade, mindre uthus som ofta är placerade bakom eller vid sidan av bostadshuset som dominerar blickfånget.

Lekebergs kommun betraktar idag Kvistbro som »sammanhållen bebyggelse» enligt Plan- och bygglagen (SFS 2010:900) vilket påverkar bland annat hur och vad man får bygga och riva i området. Det tycks i dagsläget varken finnas någon aktuell detaljplan för Kvistbro eller planer på att upprätta en sådan.⁹¹

⁹⁰ Fastighetsinformationsregistret avläst 2013-06-12

⁹¹ Hikmet Hrustanovic 2013-06-24



Den nordliga grusvägen genom Kvistbro kantas av buskar i höjd med husen Solberga till vänster och Grankulla till höger. Foto Rasmus Axelsson.

Många av trädgårdarna i Kvistbro är uppvuxna med äldre träd och planteringar där husen oftast är placerade med ett visst avstånd till den framförvarande vägen.

Det som en gång var ett öppet stationsområde med en tydlig siktlinje i spårens riktning, är numera i princip helt igenvuxet med buskar och flera meter höga träd. Likaså tycks träden ha krupit närmare tomterna och de en gång öppna fälten ned mot Svartån är täckta med skog.

I Kvistbro underhålls de flesta av de nu befintliga vägarna av en vägsamfällighet. Vägen som går från platsen där stationshuset stod till vägen mellan kyrkorna Kvistbro och Edsberg är belagd med asfalt medan övriga utgörs av grusvägar. Vägarna är mellan cirka 3,5 och 5 meter breda. Alla vägsamfällighetens vägar inom Kvistbro är belysta utom vägen söder om stationsområdet mot Östra Hulvik samt vägen mellan platsen för stationshuset och banvaktstugan.

I början av 2013 beslutade Lekebergs kommunfullmäktige att bilda ett VA-verksamhetsområde i i Kvistbro stationssamhälle för att kunna ansluta orten till det kommunala vatten- och avloppsnätet. Beslutet motiverades av att många avloppsanläggningar i Kvistbro blivit underkända de senaste åren och att den täta bebyggelsen gör det svårt att få plats med enskilda avloppsanläggningar. Orten ligger dessutom nära den viktiga dricksvattentäkten Svartån.⁹² Delar av södra Kvistbro ingår även i ett område där risken för översvämningar från Svartån är känd.⁹³

92 Protokoll från Lekebergs kommunfullmäktiges möte 2013-02-27

93 »Översiktlig översvämningsskartering längs Svartån-Hjälaren-Eskilstunaån – sträckan från sjön Toften till Mälaren« avläst 2013-06-25

Spår av historien

Spåren av gångna tider utgörs inte enbart av fysiska byggnader, de finns även i strukturer som vägar och fastighetsgränser. Utifrån den följande kartan ska jag nu översiktligt försöka visa och förklara vilka historiska spår som är avläsbara i dagens Kvistbro.



Kvistbro stationssamhälle år 2013 med fastighetsgränserna markerade med tunna bruna linjer medan de grövre dito även visar gränsen mellan olika traktamn. Siffrorna hänvisar till det följande textstycket. © Lantmäteriet I 2013/0060

Generellt sett visar byggnadsstrukturen i Kvistbro på ett samhälle som inte utvecklats nämnvärt sedan 1950-talet med vägar och fastighetsgränser som i mycket följer det tidiga 1900-talets avstyckningar.

På kartan visar siffran 1 stationsområdet med läget för stationshuset snett ovanför till vänster om siffran 1. Det är idag nästan bara möjligt att finna något av järnvägens öppna struktur i områdets västra del, vid banvaktstugan, men de öst-västriga vägarna kring järnvägen i Kvistbro är fortfarande anpassade efter stationsområdets form och järnvägens delande barriärverkan. Vägen från platsen för stationshuset och fram till vägen mellan Kvistbro och Edsbergs kyrkor är ännu asfalterad och markerar därmed den betydelse vägen en gång kan anses ha haft.

I Kvistbro fanns det bara en enda järnvägsövergång, nära lantmännens magasin som är markerat med bokstaven a på kartan. Där uppstod ett fyrvägs kors som kanske gav affären norr om magasinet ett extra strategiskt läge. Av järnvägens fastighetsgränser kan man idag bara se den smala remsan öster om magasinet, på vägens södra sida.

Den streckade mörkgråa vägen vid bokstaven b visar den tidigare enda möjliga infarten till banvaktstugan, då järnvägen utgjorde ett hinder att nå vägen söder om spåret. Motsvarande väg för sommarstugan väster om banvaktstugan är markerad med bokstaven h. Vid bokstaven c gör vägen en svag krök på sin väg mot Östra Hulvik, som ligger strax utanför bilden till vänster, och visar där hur vägen följde spårområdet när det smalnade av efter den västligaste växeln mot Svartå.

Omedelbart nedanför vägen under siffran 1 finns en rad med fastigheter som är några av de första avstyckade tomterna i Kvistbro från tiden kring sekelskiftet 1800-1900. De två bostadshusen mellan siffrorna 1 och 2 var de enda som byggdes vid detta skede.

Fastigheterna i raden till höger och vänster om siffran 2 visar huvudragen hos de tomter som styckades av från byn Öknas marker när järnvägen genom Kvistbro var ny. Den lätt svängda linjen med fastighetsgränser ovanför siffran 2 visar gränsen mellan Ökna och Hulvikstorps eller Svensstorps ägor i söder respektive norr. Till höger om bokstaven d finns en smal remsa som är det vägreservat som sattes av för att förbinda de nybildade tomterna med yttrevärlden. Att den smala vägen spelat ut sin roll, kan man avgöra genom att alla bebyggda öknafastigheter istället nås av nord-sydliga vägar som utgår från vägen söder om stationsområdet.

Områdena 3 och 4 skiljs åt i en östlig respektive västlig del av det nord-sydliga diket, som är markerat med bokstaven e, på ett sätt som minner om den första, övergripande avstyckningen i Kvistbro efter laga skiftet år 1901. I område 3 är spåren av 1904 års avstyckning mycket tydliga med samma täta indelning av tomterna men också i vägarnas form. Dock har vägen nedanför bokstaven f fått minskad betydelse än vad som tycks ha varit tänkt från början.

Precis vid siffran 3 finns de fyra tomter som av ännu okänd anledning inte har bebyggts. I höjd med bokstaven g finns tre tomter från mitten av 1900-talet som visar två lyckade försök att stycka av mark för bebyggelse till vänster samt ett mindre lyckat exempel till höger.

Siffran 4 är placerad mitt i den enda kvarvarande öppna åkermarken i Kvistbro som tidigare delades från det övriga fältet av vägen h som fortfarande är ett vägreservat som återfinns på 1901 års avstyckning.

Värdefulla miljöer

Totalt inventerades ett 30-tal miljöer i Kvistbro och de följande sju exemplen tillhör de någon av tre tidsperioderna som nämns på sidan 14. Sist visas dessutom en av ortens två nyare byggnader. Miljöerna berättar genom sitt yttre om ortens kulturhistoria och är värdefulla för förståelsen av Kvistbros utveckling.

Period 1 – 1897-1915



Kvistbro banvaktstuga byggdes någon gång före 1903 och visar samman med uthuset till vänster och jordkällaren snett bakom stugan på ortens enda någorlunda kompletta järnvägsmiljö. Stugan har relativt lågmälda former som närmast kan spåras tillbaka till 1800-talet. Foto Rasmus Axelsson.



Karlarsro ska ha byggts omkring 1906 för bildhuggare Karl Sundh och husets grundform är relativt konventionell men fönsterbågarna och -omfattningar för tankarna till jugend. I det största uthuset på tomten hade släkten Sundh sin bildhuggarverkstad. Foto Rasmus Axelsson.



Trots relativt ny fasad och sockel visar huset Elinstorp på en närmast torplikt enkel miljö. Huset är gissningsvis byggt under något av de två första decennierna av 1900-talet och på tomten finns också ett äldre uthus. Foto Rasmus Axelsson.

Dessutom är husen och tomterna Höglunda och Högsta samt vägnätet i Kvistbro och de öppna delarna av det tidigare stationsområdet att betrakta som kulturhistoriskt värdefulla.

Period 2 – 1915-1935



På fastigheten Grankulla står detta bostadshus som är klätt med plattor av fibercement och har brutet tak. Fönstren är höga och balkongdörren med sina sidofönster formar nästan sig likt taket. Huset kan vara byggt någon gång omkring åren 1915-1925 och är det mest karaktärsfulla från denna period i Kvistbro. Foto Rasmus Axelsson.

Period 3 – 1935-1955



Bostadshuset vid Edsta ska vara byggt omkring 1937. Här startade Olof Friberg sin skrot och åkeri på 1940-talet. Fönstren saknar spröjs, formerna är enkla men trots det har är fönsteromfattningarnas över- och understycken profilerade. Huset till höger har tidigare fungerat som garage. Foto Rasmus Axelsson.



Huset Solberga från 1938 har snarare drag av 1920-talets arkitektur i takets förstukvistens form, än den då rådande funktionalismen. I källaren på husets baksida kunde man in på 1950-talet köpa olika mjölkprodukter. Foto Rasmus Axelsson.



Martin Perssons skofabrik på tomten Viksta byggdes vid mitten av 1940-talet och innehöll förutom själva fabriken även en bostadsdel vilket gör huset till en multifunktionsbyggnad. Senare byggdes ett separat bostadshus på fastigheten, till vänster utanför bild. Foto Rasmus Axelsson.

Dessutom är husen på tomten vid Björkbacka samt sommarstugan på fastigheten Hulvikstorp 1:32 att betrakta som kulturhistoriskt värdefulla.

Övriga byggnader



I slutet av 1960-talet byggde Fribergs skrot och åkeri detta garage på fastigheten Edsta som med sina sju stora färgglada portar är Kvistbros till ytan numera största byggnad. Garaget är även ett tydligt spår efter en av ortens arbetsgivare. Den putsade fasaden gör byggnaden också relativt ovanlig. Foto Rasmus Axelsson.

Slutsatser

Nu ska jag kort försöka besvara de frågor som ställdes i inledningen.

Etablering och framväxt

Den första frågan undrar varför Kvistbro etablerades och hur samhället växte fram. Det första fröet till Kvistbro stationssamhälle sattes när Örebro-Svartå järnvägs styrelse föreslog att man skulle bygga en station på platsen. Troligen valdes platsen i första hand på grund av läget nära Backa kvarn, vars ägare bör ha haft inflytande på Edsbergs kommuns syn på aktieteckning i järnvägsbolaget. Tack vare ett förslag från Per Nilsson i Groppen hamnade stationen inte på allmänningsmarker utan där man istället lättare kunde stycka av sälja mark till intresserade.

I andra hand växte bebyggelsen troligen fram som ett resultat av den attraktionskraft som järnvägen hade som ett framtida, snabbt transportmedel. Att Kvistbro skulle bli en station och inte bara hållplats, ökade nog tron på orten. Förmodligen startade en positiv »spiral« när flera intressenter, bland annat en handlare, köpte mark runt stationen i Kvistbro. Markägarna måste ha insett potentialen och började dela upp området i tomter där 1904 års avstyckning huvudsakligen lade fast Kvistbros grundstruktur. Under drygt 50 år växte ett litet samhälle fram med ett visst lokalt näringsliv. Tron på Kvistbros framtid motsvarade kanske inte förväntningarna eftersom flera tomter kom att förbli obebyggda samtidigt som stationens status sänktes på 1930-talet.

Efter andra världskriget började det gemensamma samhället göra sig påmint när man fastställde utomplanebestämmelser för området. I takt med att bostadsstandarden höjdes generellt i landet, bör tankarna på förbättrade avlopp också ha väckts i dessa trakter. Efter utomplanebestämmelserna, eller snarare i väntan på avloppets lösning, stagnerade Kvistbros utveckling och i princip inget byggdes, vilket tidvis beroende på nybyggnadsförbud. Eftersom i princip inget byggdes, behövdes inga ytterligare kommunala planer som kunde slå fast framtidsvisionerna.

Spår av historien

Den andra frågan undrar vilka spår av historien som finns kvar idag och vilka värden de har. I Kvistbro är främst de historiska, strukturella spåren tydligt avläsbara i exempelvis de fastighetsgränser som skapades genom avstyckningarna fram till 1904. Vägarnas sträckningar är dels formade efter de nämnda avstyckningarna, men även av stationsområdets utbredning.

Ortens lokala, avstannade utveckling speglas i det faktum att det helt saknas byggnader med rena drag från tiden efter funktionalismen och att fenomen som sammanbyggda garage och bostadshus därmed inte existerar. Även de många tomma tomterna visar på stagnationen.

Kvistbro har ett generellt samhällshistoriskt värde genom att vittna om strukturen hos ett litet stationssamhälle från första halva av 1900-talet. Mycket av värdet ligger i åldern hos Kvistbros byggnadsbestånd som i huvudsak väl speglar den tidens arkitektur. De riktigt karaktärsfulla husen är tyvärr få men därför extra viktiga i sammanhanget. Orten saknar dessutom tydliga fysiska minnen av järnvägen – den primära orsaken till att orten en gång kom till.

Utvecklingsmöjligheter

Den sista frågan undrar vilka utvecklingsmöjligheter som finns i Kvistbro och hur historien kan användas då. Om det kommunala vatten- och avloppet äntligen kommer till stånd i Kvistbro, kan eventuellt några nya bostadshus lättare etableras och fylla ut de tomma tomterna. Samtidigt kan nya byggnader medföra att risken ökar att äldre bebyggelse rivs och ersätts med ny. Detta faktum kan ock rimligtvis inte enbart användas för att fortsatt hämma utvecklingen i Kvistbro. Att bygga nya hus är ju dessutom även beroende av konjunkturerna i omvärlden och en bedömning av varje enskilt byggprojekts ekonomiska möjlighet på sikt.

För att framtida generationer ska kunna förstå Kvistbros ursprung är det viktigt att ta tillvara de värdefulla och karaktärsfulla miljöerna och deras värden. Ny bebyggelse ska antingen harmoniera med eller tydligt avvika arkitektoniskt från den befintliga genom att tillföra något nytt. Den ska dock minst följa den i Kvistbro gängse placeringen av bostadshuset på behörigt avstånd från gatan med uthus som är fristående från bostadshuset. Huvudbyggnaden bör i möjligaste mån uppföras i två våningar.

De tomma tomterna i nordöstra Kvistbro lämpar sig med stor sannolikhet bättre för ny bebyggelse än de som ligger på Öknas marker eftersom närheten till Svartån kan göra dem sankta. De senare ligger dessutom utanför det tänkta området för kommunalt vatten- och avlopp. Stationsområdet bör så långt det är möjligt inte användas för större byggnader, utan borde ur kulturhistorisk synvinkel hållas så öppet som möjligt.

Vidare frågor

Under arbetets gång har jag funderat mer kring Kvistbros historia som inte hinner behandlas i denna skrift. Det vore intressant att försöka ta reda på vilka de första kvistbroborna var och vad som gjorde att de valde att bosätta sig här. Likaså är jag nyfiken på att försöka veta närmare hur näringsverksamheterna på orten utvecklade sig.

Eftersom ägoförhållandena för Hulvikstorps marker tycks ha varierat mellan de olika lantmäteriakterna i 1900-talets början, skulle jag vilja veta hur det egentligen låg till och om det förekom någon form av ekonomisk spekulation när markerna såldes. Hur påverkade förväntningarna på stationen i Kvistbro utvecklingen jämfört med det som med tiden blev verkligheten?

Slutord

Kvistbro var inte den enda samhällsbildning som uppstod längs Svartåbanan, men den blev betydligt mindre än exempelvis Fjugesta, som idag är Lekebergs kommuns huvudort med drygt 2000 innevånare, och inte alls lika industriellt präglad som stationssamhället Gropen strax öster om Kvistbro. Exakt vilka faktorer som gjorde att Kvistbro inte utvecklades på det-

ta sätt hinner jag bara spekulera kort i. Stationerna i Fjugesta och Gropen låg båda relativt nära landsvägens dåvarande sträckning och kanske hamnade Kvistbro lite för långt vid »sidan av« vägstråken för att bli attraktivt för att etablera industrier och tillräcklig mängd bostäder på?

I Kvistbro strävade man nog snarare efter att finna en tillräckligt stor plats för en station i ett någorlunda horisontalt och torrt läge, än att lägga den nära vägen mellan kyrkorna Kvistbro och Edsberg där utrymmet var begränsat och lutningen ned mot Svartån inte gynnade stationens läge. Att dra om några vägar för att göra Kvistbros läge mer attraktivt var nog inte heller aktuellt – både vägen norr och öster om samhället bör ha varit väl etablerade sträckningar där både Svartån och Lillån i viss mån utgjorde begränsningar. Gropens utveckling gynnades nog i mycket av att ha den starka industrisläkten Nilsson som redan fanns i trakten när järnvägen kom. Kvistbros tidiga utveckling kanske snarare drevs fram av de som ville tjäna pengar på att sälja tomter än att få ett livskraftigt samhälle?

Kompletteringar

Jag kan inte påstå att denna skrift visar den absoluta sanningen om Kvistbro stationssamhälles historia, men den har kanske kommit en bit på väg. Skriften kan innehålla fel och jag har säkerligen missat aspekter på utvecklingen. Jag tar tacksammast emot rättelser, synpunkter och ytterligare information i ämnet! Hör gärna av dig till mig! Jag kommer att sträva efter att hålla skriften tillgänglig på internet under adressen www.kvistbro.se men även på närliggande bibliotek.

Källor

Anläggningsförrättning med anledning av indragning av allm väg och därav följande omprövning av Östra Hulviks vägsamfällighet i Kvistbro 1992, lantmäteriakt 18-92/132

Avfattning över frälsehemmanet Svenstorp 1823, lantmäteriakt 18-KVI-105

Avstyckning fastigheten Björneborg 1900, lantmäteriakt 18-KVI-AVS24

Avstyckning fastigheten Toreborg 1899, lantmäteriakt 18-KVI-AVS401

Avstyckning från fastigheten Lundby 1929, lantmäteriakt 18-KVI-447

Avstyckning från Hulvikstorp 1:4 1939, lantmäteriakt 18-KVI-629

Avstyckning från Hulvikstorp 1:6 1943, lantmäteriakt 18-KVI-710

Avstyckning från Hulvikstorp 1:10 1938, lantmäteriakt 18-KVI-611

Avstyckning från Hulvik Östra 3:1 1949, lantmäteriakt 18-KVI-869

Avstyckning från Hulvik Östra 3:1 1949-1951, lantmäteriakt 18-KVI-916

Avstyckning från Hulvik Östra 3:1 1962-63, lantmäteriakt 18-KVI-1131

Avstyckning Höglunda 1901, lantmäteriakt 18-KVI-AVS117

Avstyckning Högsta 1901, lantmäteriakt 18-KVI-AVS118

Avstyckning från Svenstorp eller Beatelund 1:2 1939, lantmäteriakt 18-KVI-642

Avstyckning från Svenstorp eller Beatelund 1:10 1952, lantmäteriakt 18-KVI-947

Avstyckning från Svenstorp 1:11 1997, lantmäteriakt 1814 97/9

Besvär angående aktieteckning i Örebro-Svartå järnväg 1896-07-24, Civildepartementets konseljakter, serie E1, volym 2636, ärende 6, Riksarkivets referenskod SE/RA/1206/01/E I/2636

Calissendorff, Karin och Larsson, Anna »Ortnamn i Närke«, Örebro 1998

Edlund, Astrid, Linköping, 013-13 58 03, tidigare bosatt i Kvistbro, 2013-06-28

Ekonomiska kartan, blad Binninge, RAK-id J133-10e1i57

Ekonomiska kartan, blad Kvistbro, RAK-id J133-10e2i57

Flygfotohistoria »Serie 4104 Kvistbro ner till ån« <http://www.flygfotohistoria.se/serier/5639>, avläst 2013-06-22

Föreningen för dendrologi och parkvård »Årsskriften Lustgården« årgång 1933, Stockholm

Förslag till byggnadsplan över ett område å fastigheten Hemsjön 1:2 m.fl. 1952, lantmäteriakt 18-KVI-1935

Förslag till byggnadsplan för del av Svartå samhälle 1955, lantmäteriakt 18-KVI-1031

Förslag till byggnadsplan för ett område vid Kvistbro kyrka 1960, lantmäteriakt 18-KVI-1086)

Hrustanovic, Hikmet, 0585-487 23, stadsarkitekt Sydnärkes byggförvaltning, 2013-06-24

Häradsekonomiska kartan blad Edsberg 1864-67, RAK-id J112-64-9

Johannesson, C J »Sveriges järnvägsstationer« Stockholm 1926

Karta över Edsbergs härad 1688, lantmäteriakt S 8:9

»Kvistbro sockens historia« Kvistbro 1972

Laga skifte Svenstorp och Hulvikstorp 1901-1902, lantmäteriakt 18-KVI-283

Laga skifte Ökna och Gropa 1850-1851, lantmäteriakt 18-KVI-173, 174

Laga skifte Östra Hulvik 1861, lantmäteriakt 18-KVI-217

Lantmäteriet »Fastighetsinformationsregistret« avläst 2013-06-12

Larsson, Lars och Halldén-Larsson, Lena, Kvistbro 0525-202 06, bosatta i Kvistbro, 2013-06-27

Leijonborg, Karin, Fjugesta, 0585-201 73, tidigare bosatt i Kvistbro, 2013-06-07

Nationalencyklopedin »Lekeberg« <http://www.ne.se/lekeberg> avläst 2013-06-05

Nerikes Allehanda 1897-09-27

Nerikes Allehanda 1973-05-11 »Nu rivs Kvistbro station och eldas upp på platsen«

Nerikes Allehanda 1974-02-04 »Slumpen gjorde honom till skrotkung«

Nerikes Allehanda 1976-01-29 »Hulviksområdet bör planläggas«

Nerikes Allehanda 1976-06-16 »Gropen/Kvistbro ansluts till Fjugestas reningsverk«

Nerikes Allehanda 1976-04-26 »Kvistbro behöver lekplats«

Nordin, Barbro, Binninge, 0585-203 12, tidigare bosatt i Kvistbro, 2103-06-27 och 2013-06-28

Olofsson, Yvonne, Kvistbro, 0585-203 06, bosatt i Kvistbro, 2013-06-27

Palmqvist, Birgitta, Fjugesta, 0585-105 41, tidigare bosatt i Kvistbro, 2013-06-15

Persson, Gunnar, Kvistbro, 0585-203 21, bosatt i Kvistbro, 2012-06-27

Persson, Ingvar, Hammar, 0583-128 09, tidigare bosatt i Kvistbro, 2013-06-28

Persson, Rune, Fjugesta, 0585-201 56, tidigare bosatt i Kvistbro, 2013-06-15

»Porträttgalleri från Närke« Malmö 1939

Protokoll från Lekebergs kommunfullmäktiges möte 2013-02-27

Protokoll från Örebro-Svartå järnvägs förvaltningsråds möten 1895-10-31, 1896-01-29 och 1900-12-20, Örebro-Svartå järnvägs ABs arkiv i Riksarkivet, Styrelse- och bolagsstämmoprotokoll, serie A1, volym 1

Protokoll från Örebro-Svartå järnvägs styrelses möte 1903-12-18 samt Brev från Bergmästarämbetet i Mellersta Bergmästardistriktet i Kopparberg 1903-03-09 bilagt protokoll från Örebro-Svartå järnvägs styrelses möte 1903-04-09, Örebro-Svartå järnvägs ABs arkiv i Riksarkivet, Styrelse- och bolagsstämmoprotokoll, serie A1, volym 3

Protokoll från Örebro-Svartå järnvägs styrelses möte 1905-05-30, Örebro-Svartå järnvägs ABs arkiv i Riksarkivet, Styrelse- och bolagsstämmo-protokoll, serie A1, volym 4

Ratsit företagssök med sökning efter adress »kvistbro« <http://www.ratsit.se/BC/SearchCompany.aspx>, avläst 2013-06-29

Riksantikvarieämbetet »Fornsök« <http://www.fmis.raa.se/cocoon/fornsok/search.html>, avläst 2013-06-04

Riksantikvarieämbetet support för Fornsök 08-51 91 85 71, 2013-06-04

Riksarkivet »Förvaltningshistorik – byggnader och bostäder« http://xml.ra.se/Forvaltningshistorik/31_Byggnader.htm, avläst 2013-06-17

Rundberg, Johan, Hagen, 0585-200 89, ägare av fastighet i Kvistbro, 2013-06-07

Räddningsverket »Översiktlig översvämningskartering längs Svartån-Hjälmaren-Eskilstunaån – sträckan från sjön Toften till Mälaren« [https://www.msb.se/Upload/Kunskapsbank/Kartor/oversvamningskartering/Svartan - Hjälmaren - Eskilstunaån.pdf](https://www.msb.se/Upload/Kunskapsbank/Kartor/oversvamningskartering/Svartan-Hjalmaren-Eskilstunaan.pdf), avläst 2013-06-25

Sandström, Siv, Fjugesta, 0585-101 97, tidigare bosatt i Kvistbro, 2013-06-15

SJs kontraktssamling avseende vatten- och avloppsledning i Gropen vid km 252+103 och 252+368 1958, mfÖrSJs samlingar

Statens järnvägars ritningssamling Centraförvaltningen Örebro-Svartå jernväg 1896, Riksarkivets referenskod SE/RA/81002.02/1/ 0791:00001-00066

Statistiska centralbyrån »Småorternas landareal, folkmängd och invånare per km2 2005 och 2010« http://www.scb.se/Statistik/MI/MI0811/2010A01/Tabell_1_2010_web_v2.xls, avläst 2013-06-23

Storskifte Östra Hulvik 1824, lantmäteriakt 18-KVI-107

Styrelseberättelse för Örebro-Svartå järnväg 1897 bilagd protokollet för bolagsstämman 1898-05-27, Örebro-Svartå järnvägs ABs arkiv i Riksarkivet, Styrelse- och bolagsstämmoprotokoll, serie A1, volym 1

Sundin, Lina, Kvistbro, 070-752 35 50, bosatt i Kvistbro, 2013-06-29

Svenska järnvägsklubben »Arkeologfolder BH Statens järnvägar (Örebro C)-Örebro S-Svartå« 1994

»Svenska län Örebro läns förvaltning och bebyggelse del I« Göteborg 1950

»Sveriges bebyggelse landsbygden Örebro län del II« Uddevalla utan årtal

Utomplanebestämmelser för området vid Kvistbro järnvägsstation 1952, lantmäteriakt 18-KVI-932

Västernärkes hembygdsförenings arkiv, Gunnar Hjalmarssons fotosamling från tiden omkring 1955

Wigefjord , Thore, Skultuna, 021-751 42, son till banarbetare utanför Fjugesta, 2008-05-30

Yhr, Maria, Järfälla, 08-580 111 42, fastighetsägare i Kvistbro, 2013-06-29

Ägostyckning Hulvikstorp 1901-1902, lantmäteriakt 18-KVI-286

Ägostyckning Hulvikstorp 1904, lantmäteriakt 18-KVI-302

Ägostyckning Svenstorp 1901-1902, lantmäteriakt 18-KVI-285

Ägostyckning Ökna 1901, lantmäteriakt 18-KVI-281

Ägostyckning Ökna litt Dh 1904, lantmäteriakt 18-KVI-304

Ägostyckning Ökna litt Dk 1904, lantmäteriakt 18-KVI-303

»Örebro läns lantmäns centralförening 1906-1956« Örebro 1956