

Svebølle Station og Svebølle Stationsbys tilblivelse

Ved Flemming Paulsen

Den 03. januar 2025

Den 29. juni 1875 blev jernbanestrækningen, der benævnes Nordvestbanen, officielt indviet af kong Christian 9., samtidig med at dampskibsrueten Århus-Kalundborg blev genåbnet. Med den ny jernbanestrækning var der blevet etableret togforbindelse mellem Roskilde og Kalundborg. For de to byer Viskinde, som byen hed den gang, og landsbyen, der dengang hed Svebølle, og som i dag kaldes Gl. Svebølle fik Nordvestbanens etablering stor betydning. I følge overleveringen, var det meningen, at den første station efter Jyderup i retningen mod Kalundborg skulle ligge i den dengang driftige handelsby Viskinge. Jorden, der var udset til bebyggelsen, skulle købes fra Kammerråds- gården, men kammerråd Peter Jensen (1832-1928) ville ikke sælge. Han mente stationen kom for tæt på hans ejendom, og at den dermed ville være årsag til støjgener. Han tilbød i stedet en udstykningslod et stykke fra gården, og det blev herefter købt til brug for den nye station. Det skulle være forklaringen på, at stationen ligger, hvor den nu ligger. Stationen blev således placeret på et område, der dengang lå hen som et åbent landskab med kun spredt bebyggelse. Det nuværende bysamfund, der i dag kaldes Svebølle, er således blevet til i løbet af de 150 år, der er gået siden etableringen af Nordvestbanen. For de to nabobyer Viskinde og landsbysamfundet, der dengang hed Svebølle, skulle stationens placering vise sig at blive en medvirkende årsag til, at væksten i disse to byer begyndte at stagnere for til sidst helt at gå i stå. Det blev efterhånden området omkring stationen, der var interessant for såvel erhvervslivet som for boligbyggeriet. Ved Nordvestbanens åbning lå stationen, som nævnt på, hvad man må kalde "bar mark". Nærmeste bebyggelse var bindingsværkshuset "Bodilhus", der er beliggende ca. et par hundrede meter fra stationen. "Bodilhus", der er beliggende Stationsvej 2, er det nuværende Svebølles ældste bygning. Svebølle stationsby er således en "ægte stationsby" - en by, der er vokset op omkring stationen. Ud over denne bygning var der indtil 1909 kun 2 andre bygninger i stationens umiddelbare nærhed, den gamle rejselade, og banehus nr. 33, der ligger på hjørnet af Fabrikvej og Jernbanevej. I december 1909 blev grevskabet Lerchenborg, hvorunder hele egnen hørte, sat under administration, og en gårdejer Christensen, Jernbjerggaard ved Slagelse købte 11 tdr. land jord til udstykning. To driftige håndværksmestre, tømrermester Christensen, Jyderup, og murermester Hans Lendal, kom til og købte byggegrunde, og inden længe var der gang i byggeriet. Den gamle rejselade blev erstattet af en ny længere mod øst. Hvor den gamle lå, opførte uddeler Chr. Jørgensen, Ubby en købmandsforretning, der med tiden blev en stor blomstrende virksomhed, og som i en årrække blev drevet af købmand P.H. Kaalund. I 1910 skete det, der for alvor satte gang i byens udvikling. Øresø Savværk, som oprindeligt lå ved "Øresø Mølle", brændte midt paa sommeren, og daværende forpagter Anders Axholm, som senere overtog virksomheden, formåede greven paa Lerchenborg til at flytte Øresø Savværk til området tæt ved stationen. Nu blev der brug for beboelseshuse til de mange, som havde beskæftigelse på det daværende savværk, og da Øresø Savværk gennem årene voksede sig større og større, satte den i høj grad sit præg på byen. I en periode var savværket producent af smørdritler. Omkring 1960 indledte Øresø Limtræsfabrik, som virksomheden nu kaldtes, en limtræsproduktion, og virksomheden var i en årrække en af landets største limtræsfabrikker. I 2003 lukkede virksomheden – det samme år, som den gamle stationsbygning blev nedrevet og erstattet af det gennemsigtige stationsanlæg, som vi kender i dag.

I knap 100 år, d.v.s. fra 1874 til 1973 var Svebølle Station i lighed med de øvrige stationer på Nordvestbanen det, man i jernbanesprog kalder en "togfølgestation", - en station, der i tekniske forstand deltager i trafikafviklingen. Svebølle Station var dermed målt med den tids målestok en driftig arbejdsplads. I 1956 var således ikke mindre end 11 personer beskæftiget i eller ved Svebølle Stationsbygning. Der var en stationsforstander og en trafikekspedient, der hver især, når de havde "vagten", var hovedansvarlig for, at alt gik rigtigt til på stationen, at signalerne blev stillet, at bommene gik ned o.s.v.. Der var en trafikelev, der var under oplæring. Til stationen var knyttet en vognvægt, da stationsforstanderen som "sidebeskæftigelse" havde funktion som "Kongelig måler og vejer", d.v.s. bevilling til at veje vejkøretøjer. Herudover var der to ekstraarbejdere, der tog sig af det mere fysisk prægede arbejde, en privat vognmand, der tog sig af godsudbringning og godsafhentning, og da den tids tog var postførende, var det en selvfølge, at postekspeditionen var placeret i stationsbygningen. Denne funktion gav beskæftigelse til en kontormand samt fire fuldtids- og et halvtidspostbud. På den tid var der også udbringning af eftermiddags- og aftenpost. Opgaverne på stationen dengang var mange. Til forskel fra i dag, hvor togtrafikken på Nordvestbanen stort set kun retter sig mod persontransport, blev der dengang på stationen ekspederet både større og mindre pakke- og godsforsendelser. Der var læssespor med pakhus og læsserampe beregnet for større forsendelser, bl. a. fra Øresø trævarefabrik og for læsning af sukkerroer til Gørlev Sukkerfabrik. Med den gennemførte fjernstyring af Nordvestbanen og lastbilernes overtagelse af godstransporten, var der i 1973 ikke længere grundlag for at opretholde betjeningen på Svebølle Station, som siden da har haft funktion som trinbræt (krydsningsstation), og som nævnt blev den gamle stationsbygning, som havde eksisteret siden opførelsen i 1874 nedrevet i 2003 og erstattet af det nuværende anlæg.