

Raoul Hjærtström
010-2248467
Raoul.Hjartstrom@lansstyrelsen.se

Byggnadsminnesförklaring av Hallsbergs lokstation, Hallsberg 5:7, Hallsbergs kommun

Beslut

Med stöd av 3 kap. 1 § kulturmiljölagen (1988:950), KML, förklarar Länsstyrelsen Hallsbergs lokstation, Hallsberg 5:7 som byggnadsminne.

Med stöd av 3 kap 2 § KML meddelar Länsstyrelsen samtidigt följande *skyddsbestämmelser*.

Byggnadsminnet omfattar de med skraffering markerade byggnaderna på bifogade karta.

- Byggnaderna får inte rivas eller flyttas
- Byggnaderna får inte till sin exteriör byggas om eller på annat sätt förändras utan Länsstyrelsens tillstånd
- Det med heldragen röd linje markerade området får inte ytterligare bebyggas eller på annat sätt förändras utan Länsstyrelsens tillstånd. Området ska hållas i ett sådant skick att byggnadsminnets utseende och karaktär inte förvanskas
- Vård- och underhållsarbeten ska utföras på ett sådant sätt att det kulturhistoriska värdet inte minskar. Underhållet ska ske med material och metoder som är anpassade till byggnadernas kulturhistoriska värde.

FÖRSLAG

Dnr 432-4202-2019

Upplysningar:

Länsstyrelsen lämnar råd ifråga om underhållet av byggnadsminnet.

Om det finns särskilda skäl får Länsstyrelsen enligt 3 kap 14 § KML lämna tillstånd till att byggnadsminnet ändras i strid mot skyddsbestämmelserna.

Enligt 3 kap 21 § KML gäller beslut enligt 3 kap 1 § omedelbart.

Beskrivning av ärendet

Frågan om att byggnadsminnesförklara byggnader vid Hallsbergs lokstation har länge diskuterats mellan Länsstyrelsen och ägaren till byggnaderna, Jernhusen AB. Under våren och sommaren 2019 har konkreta överläggningar skett mellan Länsstyrelsen och Jernhusen AB om byggnadsminnesförklaringen och utformningen av skyddsbestämmelserna.

En PM har också upprättats för att tydliggöra innebörden av byggnadsminnesförklaringen, och Länsstyrelsens syn på eventuellt kommande frågor om förändring av byggnadsminnet i strid mot skyddsbestämmelserna. PM:en ingår som en bilaga i beslutet.

Historik

Järnvägstrafikens historia har sin början i England, där man redan under 1820-talet skapade sina första järnvägsförbindelser. Under 1830-talet var det Tysklands tur att få sina första järnvägar, och år 1847 fick vårt grannland Danmark sin första järnvägsförbindelse. Under 1940-talet började också frågan om att anlägga järnväg att diskuteras i Sverige. Den drivande kraften var Adolf Eugène von Rosen, som genom besök i England blivit påverkad av järnvägstrafikens stora möjligheter. Intresset var dock inledningsvis svalt, men år 1851 bildades en järnvägskommitté för att utreda frågan. Den presenterade år 1854 ett förslag för riksdagen hur ett statligt järnvägsnät skulle skapas, de s.k. stambanorna. Staten skulle finansiera bygget av fem huvudjärnvägar, stambanor, som skulle binda samman landet med järnvägstrafik. En mycket aktiv tillskyndare av att järnvägsnät i Sverige var Johan August Gripenstedt (1813 – 1874). Han var under perioden 1856 – 1866 finansminister, och fick då möjligheten att mycket aktivt verka för en utbyggnad av stambanenätet, vilket gjordes med kapital som lånats på den

FÖRSLAG

Dnr 432-4202-2019

internationella kapitalmarknaden. Västra och södra stambanan byggdes först. Västra stambanan förband Stockholm med Göteborg och började byggas år 1856, och hela banan var klar år 1862.

Järnvägen kom att dras genom de mer glesbyggda och måttligt befolkade delarna av landet. Järnvägen kom på så vis att skapa dynamik i samhället med omflyttningar och nya samhällsbildningar som följd. Närheten till järnvägen och goda transporter lockade också företagare till de nya samhällena. De s.k. järnvägsknutarna blev särskilt attraktiva, Hallsberg är ett sådant exempel. Hallsberg som tätort har sitt ursprung i den nya järnvägssträckningen, eller rättare sagt i den järnvägsstation som togs i bruk på platsen när Västra stambanan invigdes år 1862. Innan järnvägen drogs fram var området obebyggd skogsmark. Det var Hallsbergs kyrka och kyrkby, ca 5 km västerut, som var dåtidens centrum i bygden. År 1860 bodde endast ett 20-tal personer på platsen för järnvägsstationen. Hallsberg fick redan från början ett strategiskt läge i knutpunkten mellan två banor, Västra stambanan mellan Stockholm och Göteborg, och järnvägen mellan Hallsberg och Örebro, som också stod klar år 1862. År 1873 utvidgades banan med sträckningen Hallsberg – Motala – Mjölby som tidigare varit i privat ägo. Detta ledde till att Hallsbergs position som en viktig järnvägsknut stärktes.

Hallsberg utvecklades och blev municipalsamhälle år 1890, och Köping år 1908.

Järnvägens tidiga byggnader i Hallsberg

I samband med att själva Västra stambanan blev klar, uppfördes också ett antal byggnader som var nödvändiga för järnvägsdriften i Hallsberg. Här fanns bl.a. ett stationshus, järnvägshotell med restaurang, lokstall med vändskiva, vattentorn, smedja och vagnshus.

Hallsbergs betydelse som järnvägsknut och rangeringsstation för godstrafiken ökade snabbt. Det ursprungliga timrade stationshuset blev snart otillräckligt, och ett nytt stationshus togs i bruk år 1887. Bangården hade redan utökats år 1866, och ytterligare utökningar skedde succesivt. År 1887 fick bangården ett åttonde spår. Under tiden kring sekelskiftet 1900 ökade tågtrafiken dramatiskt i landet.

Lokstationen

FÖRSLAG

Dnr 432-4202-2019

År 1895 inköptes mark väster om stationsområdet för att anlägga en lokstation. Två år senare stod ett lokstall med sex lokplatser, ”Östra lokstallet”, och en vändskiva klart. Redan år 1899 började det Östra lokstallet (1) byggas till med 10 nya lokplatser. Det första lokstallet öster om stationen revs för att ge plats åt en utökad bangård, det ledde till att ett nytt lokstall med sex lokplatser byggdes, ”Västra lokstallet”. Det nya lokstallet stod klart år 1905 och utvidgades år 1920 med ytterligare 6 lokplatser. Förutom rena uppställningsplatser för loken innehöll lokstallarna olika typer av verkstäder, smedjor och personalutrymmen.

I samband med att Västra lokstallet byggdes, tillkom också ”Överliggningshuset”, en överliggnings- och expeditionsbyggnad som band samman de två lokstallarna. Byggnaden innehöll till en början också verkstadslokaler. Överliggningshuset fick en ny vindsvåning år 1918, som kom att inrymma tio nya övernattningsrum.

År 1907 uppfördes också en lokverkstad med ett ångpannerum (3). Den användes som verkstad fram till år 1930, då den till större delen byggdes om till badinrättning. Det var den enda av sitt slag i Hallsberg, och användes också av allmänheten. Den var i bruk ända fram till år 1967, då innevånarna i Hallsberg fick sin nya sim- och badinrättning Alléhallen.

Det behövdes vatten för att driva ångloken. Vattentorn, vattencisterner, och vattenhästar var fram till järnvägens elektrifiering karakteristiska inslag i stationsmiljöerna. Vattentornet (4) vid Hallsbergs lokstation byggdes år 1918, och det står fortfarande kvar i relativt oförändrat skick. En invändig förändring gjordes år 1967, då vattencisternen byggdes om till en oljeavskiljningsanläggning.

Till skillnad från de övriga byggnaderna på lokstationen känner vi här arkitekten. Det är Folke Zettervall (1862 – 1955) som ritade vattentornet. Zettervall anställdes 1890 vid Järnvägsstyrelsens arkitektbyrå och efterträdde år 1895 Adolf Wilhelm Edelsvärd som chefarkitekt. Zettervall var knuten till Järnvägsstyrelsen under hela sitt yrkesliv och var chefarkitekt fram till 1930. Hans produktion som arkitekt är därför koncentrerad på stationshus och andra typer av järnvägsbyggnader. Han ritade sammanlagt cirka 260 stationsbyggnader över hela landet. Däribland byggnadsminnet Kumla station, som hör till landets arkitekturhistoriskt mest intressanta stationsbyggnader.

Folke Zettervall var utbildad vid Tekniska skolan och Konstakademien i Köpenhamn och vid Konstakademien i Stockholm. Han hade också fått

FÖRSLAG

Dnr 432-4202-2019

grundläggande yrkesutbildning hos fadern, Helgo Zettervall, och praktik vid dennes sena kyrkoprojekt, bl.a. restaureringen Uppsala domkyrka.

Intill Vattentornet ligger en mycket välbevarad förrådsbyggnad av trä (5) som kompletterar bilden av den mycket innehållsrika järnvägshistoriska miljön – Hallsbergs lokstation.

Det Västra lokstallet har inte under senare år använts mer och mer extensivt och är idag i ett mycket dåligt tekniskt skick. Det ingår därför inte i byggnadsminnet. Enligt nuvarande planer kommer det att lämna plats för en ny lokverkstad.

Den mycket genomarbetade och välbevarade tegelarkitekturen karakteriserar lokverkstaden som byggnadsmiljö, trots de förändringar som skett med byggnaderna sedan de uppfördes.

Lokstationens roll i järnvägsdriften

På lokstationen skedde underhåll och reparation av lok, och de gjordes också klara för avgång. För de behoven fanns lokstallar, verkstäder, kolförråd, vattentorn och vattenhäst. På lokstationen arbetade ett arbetslag som bestod av bl.a. lokförare, lokmästare, lokeldare, verkstadsförmän och lokreparatörer. År 1917 hade 27 lokförare sin placering i Hallsberg, och behovet av övernattningsrum tillgodosågs i Överliggningsbyggnaden.

Bestämmelser som beslutet grundas på

Av 3 kap. 1 § KML framgår bl.a. att en byggnad som har ett synnerligen högt kulturhistoriskt värde får förklaras för byggnadsminne av länsstyrelsen. Enligt 3 kap. 2 § 1 st KML ska länsstyrelsen, när en byggnad förklaras för byggnadsminne, genom skyddsbestämmelser ange på vilket sätt byggnaden ska vårdas och underhållas samt i vilka avseenden den inte får ändras.

Enligt 3 kap. 2 § 2 st KML får föreskrifterna också innehålla bestämmelser om att ett område kring byggnaden ska hållas i sådant skick att byggnadsminnets utseende och karaktär inte förvanskas.

FÖRSLAG

Dnr 432-4202-2019

Motivering till beslutet

Förbättrade kommunikationer var en viktig del i den stora modernisering av Sverige som började genomföras under 1800-talet, och planerna på att bygga ett järnvägsnät började ta form under 1850-talet. Förslaget blev att staten skulle finansiera bygget av fem s.k. stambanor, som skulle binda samman hela landet med järnvägstrafik. Den Västra stambanan mellan Stockholm – Göteborg blev klar först, och här utvecklades Hallsberg till en ny tätort och en av landets mest betydande järnvägsknutar. Hallsbergs lokstation började byggas under slutet av 1800-talet, en tid då järnvägstrafiken ökade starkt i Sverige. Lokstationen växte sedan och fick omkring år 1920 de byggnader som ännu idag finns bevarade. Den representerar därför ett mycket stort järnvägshistoriskt värde.

Ett sammanhållande drag är den mycket genomarbetade och välbevarade tegelarkitekturen som präglar Lokstationen som byggnadsmiljö. Den lyfter fram Lokstationen som en tydlig historisk karaktärsmiljö i det omfattande järnvägslandskap som präglar orten Hallsberg. Det välbevarade vattentornet accentuerar också Lokstationens värde som en järnväghistorisk miljö av nationell dignitet.

Mot bakgrund härav finner Länsstyrelsen att Hallsbergs lokstation väl fyller kraven i 3 kap. 1 § KML – ”synnerligen högt kulturhistoriskt värde” – och får förklaras för byggnadsminne.

Länsstyrelsen beslutar därför att förklara Hallsbergs lokstation som byggnadsminne och meddelar samtidigt erforderliga skyddsbestämmelser.

I handläggningen av detta ärende har deltagit....., beslutande, länsjurist och, föredragande.