



byggnadsvård

Katrineholms lokstation

Katrineholm 4:1, Stora Malm socken, Katrineholms kommun, Södermanlands län



Antikvarisk förundersökning och projektering
Miljön och byggnaderna

Eva Wockatz och Kjell Taawo

Katrineholms lokstation

Katrineholm 4:1, Stora Malm socken, Katrineholms kommun, Södermanlands län

Antikvarisk förundersökning och projektering
Miljön och byggnaderna

Eva Wockatz och Kjell Taawo

Rapport 2008:1

© 2008 Sörmlands museum

Beställningar kan göras hos:
Landstinget Sörmland
Kultur & Utbildning Sörmland
SÖRMLANDS MUSEUM
Box 314, S-611 26 Nyköping
arkiv.bibliotek@dll.se
www.sorlandsmuseum.se

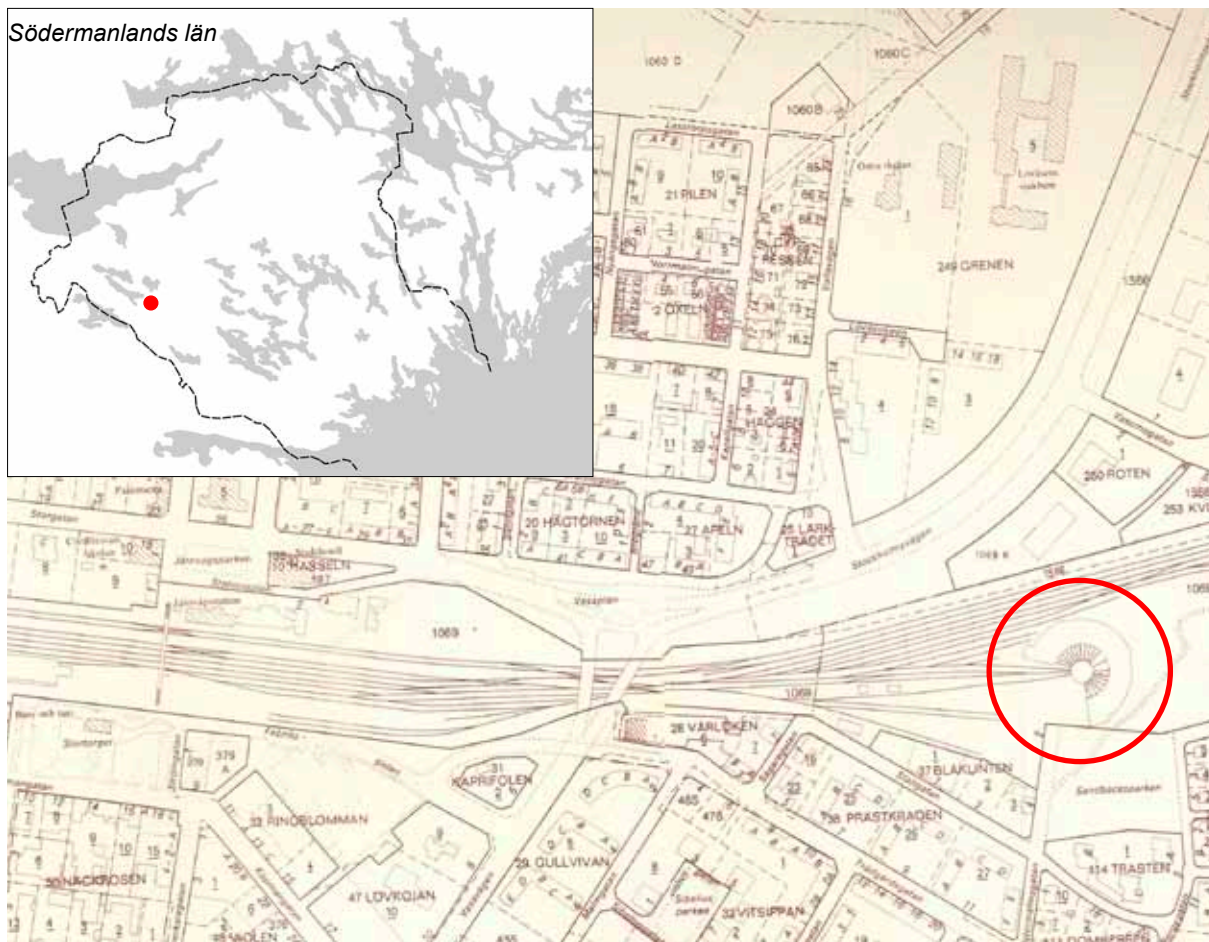
Författare: Eva Wockatz och Kjell Taawo, byggnadsantikvarier
Omslagsbild: Del av lokstallet och vändskivan. Eva Wockatz 2007.
Foto, där ej annat anges: Sörmlands museum, Eva Wockatz
Diarienummer: KN-KUS07-026

Allmänt kartmaterial: © Lantmäteriverket. Ärende nr MS 2006/01672

Nyköping 2008

Innehåll

FAKTAUPPGIFTER	4
INLEDNING	5
Översiktlig beskrivning	6
Allmänt om lokstationer i Sverige	6
Byggnadshistoria och renoveringar	7
KULTURHISTORISKA VÄRDEN OCH KVALITETER	
ATT TA TILLVARA	17
TEKNISK BESKRIVNING OCH SKADESTATUS	19
Anläggningen	19
Exteriör	19
Interiör	37
ÅTGÄRDSBESKRIVNINGAR	72
Exteriör	72
Interiör	73
KÄLLFÖRTECKNING	75
Litteratur	75
Muntliga uppgifter	75
Arkiv	75
RITNINGSBILAGOR	76



1 Läget för Katrineholms lokstation, markerat med röd linje. Utsnitt av "Karta över Katrineholm", upprättad 1966, reviderad 1975 och 1980.

FAKTAUPPGIFTER

Fastighetsbeteckning: Katrineholm 4:1

Ägare: Katrineholms kommun

Socken: Stora Malm

Kommun: Katrineholm

Län: Södermanlands län

Kulturhistoriskt skydd: Byggnaderna ligger i nuläget utanför detaljplanlagt område. En detaljplan för området planeras, men är ännu inte framtagen, varför byggnaderna i dag inte är skyddade. Enligt Sörmlands museum har lokstationen höga kulturhistoriska värden, varför den bör skyddas enligt PBL 12 § och får då inte heller förvanskas. Fråga är väckt om byggnadsminneförklaring av Katrineholms kommun.

Byggnaderna skall också enligt PBL 3 kap 13§ underhållas så att dess särart bevaras. "Underhållet skall anpassas till byggnadens värde från historisk, kulturhistorisk, miljömässig och konstnärlig synpunkt samt till omgivningens karaktär. Byggnader som avses i 12 § skall underhållas så att deras särart bevaras".

Enligt Plan och bygglagen, PBL, 3 kap 10§ skall ändringar av en byggnad utföras varsamt så att byggnadens särdrag beaktas och dess byggnadstekniska, historiska, kulturhistoriska, miljömässiga och konstnärliga värden tas tillvara.

Lokstationen ligger även inom område som är av riksintresse för kulturmiljövården, staden Katrineholm, nr D28, enligt 3 kap Miljöbalken. Motiveringen lyder att Katrineholm är en "stadsmiljö som tydligt speglar järnvägsbyggandet som samhällsbildande faktor och där utvecklingsstadierna från ren landsbygd till modern stad är läsbara". I uttrycket för riksintresset tas stadsplan och bebyggelse vid järnvägsstationen, järnvägsparken och Stora Torget upp.

INLEDNING

Detta är en antikvarisk-teknisk dokumentation och projektering av kommande arbeten på Katrineholms lokstation. Lokstationens upprustning har påbörjats i juni 2007 och kommer att fortsätta under de kommande åren.

Lokstationen består av sandtorn / f d vattentorn, lokstallar med personalutrymmen, vattentorn och vändskiva för looken och en vattenhäst.

Syftet med dokumentationen och projekteringen är att identifiera lokstationens kulturhistoriska värden och att ge konkreta åtgärdsförslag för kommande arbeten så att de utpekade värdena kan bevaras och tydliggöras.

Projekteringen innehåller åtgärdsförslag för exteriörer och interiörer. En planritning har gjorts av lokstallet med de äldre ritningarna som grund. Någon exakt uppmätning har dock inte utförts. Numreringen av stallplatserna baseras på nuvarande numrering av platserna, vilken skiljer sig från numreringen på de ursprungliga ritningarna.

Arbetet har utförts av byggnadsantikvarie Eva Wockatz och Kjell Taawo, Sörmlands museum under maj –december 2007.

Fotografier är tagna av Eva Wockatz, Sörmlands museum, där ej annat anges.



2 Del av Katrineholms lokstation med sandtornet till vänster i bild, ursprungligen byggt som vattentorn.

Översiktlig beskrivning

Katrineholms lokstation ligger ca 600 meter öster om Katrineholms station, sydost om spåren. Lokstallet är byggt som ett rundstall, med vändskivan som gör det möjligt att köra in loken i stallen i dess mittpunkt. I lokstationens centrum är marken plan och asfalterad och på lokstallets baksida i öster är marken kuperad och beväxt med träd och buskar. Söder om lokstationen är bostadsbebyggelse.

Lokstallet har 21 stallplatser. Vid mitten av lokstallets runda del är en högdelen i tre våningar, ursprungligen byggt som ett vattentorn. Ett kombinerat sandtorn och vattentorn i tre våningar är byggt i anslutning till lokstallets västra gavel, på stallets ”yttre” sida, i närheten av ingångsspåren. I anslutning till spåret står en vattenhäst som försåg ångloken med nytt vatten. Nära lokstallet finns två cykelställ av äldre datum, varav ett har flyttats hit från stationen.

Lokstallet med högdelen har sadeltak, som nyligen har belagts med svart fabrikslackerad pannplåt. Sandtornet har ett valmat sadeltak som är belagt med trapetskorrugerad

fabrikslackerad plåt. Fasaderna är murade av rött fasadtegel, som även utgör den bärande stommen. Fasaderna har utkragade överdelar och släta pilastrar, vilket ger de massiva fasaderna ett tilltalande exteriört utseende. Kraftiga murpelare av tegel är placerade mellan stallplatsernas ingångsportar.

Portarnas övre del består av spröjsade fönsterpartier, medan undre delen har grönmålad panelinklädnad. Stora spröjsade fönster på baksidan förser varje stallplats med dagsljus. Dörrar och fönster är idag täckta av träskivor.

Allmänt om lokstationer i Sverige

Lokstationerna behövdes för att förse ångloken med nytt kol och vatten, fylla på sand som användes för att öka friktionen på spåren, samt inte minst för att se över loken. Mindre underhåll kunde göras på lokstationerna, men behövdes större reparationer så gjordes det i speciella huvudverkstäder, såsom centralverkstaden i Örebro. Det fanns därför flera byggnadsfunktioner på lokstationen, såsom kolupplag, sandtorn, vattentorn och vattenhäst. Dessutom behövdes personalutrymmen för alla dem



3 Lokstationen med sandtornet, högdelen och lokstallar sett från söder, den 26 juni 2007.

som arbetade med loken. Ångloken kunde bara köra en mindre sträcka på en koltagning, innan de behövde fyllas på. Vatten fick man fylla på ännu oftare, varför det fanns ett flertal vattenhästar utefter banan. Innan loket backades in i någon av stallplatserna såg man till att loket fick ny påfyllning med vatten och kol, så att det var färdigt att köra med efter personalens översyn.

Lokstallarna byggdes oftast som rundstallar eller cirkelstallar kring en vändskiva, med centrum i vändskivan, vilket också gjorde att flera stallplatser lätt kunde byggas till efter behov. Stallen dimensionerades efter lokens storlek, med olika längd på rensgravarna. Även om rundstallen var vanligast, så förekom också rektangulära lokstall. De första lokstallen byggdes av trä. Uppvärmningen skedde från början med kaminer, som kunde eldas med kolrester från lokens sotskåp. Rundstallarna byggdes oftast som dubbelstallar, dvs två lok kunde stå bredvid varandra i varje stall. År 1904 fanns det 116 lokstallar vid statsbanorna, vilka anlades på ett avstånd av ca 50 - 60 km. År 1956 var antalet lokstallar i Sverige uppe i 1000 st.

Vattentornen byggdes nära huvudspåret, oftast av trä, men även med tegelstomme. I vattentornet placerades cisternen, som var försedd med rör och kran. I Katrineholms lokstation var från början en kamin placerad i vattentornets nedre del, där kaminens rör gick genom cisternen för att vattnet inte skulle frysa. Kaminerna ersattes senare med modernare uppvärmningsanordningar.

Malte Ljunggren har i boken ”Sveriges lokstationer” sammanställt förekomsten av lokstationer i Sverige år 1991. Antal rundstall i Sverige som då ännu inte var rivna var 160 stycken. Av dessa rundstall är det endast sex som har 21 stallplatser eller mer, nämligen Älmhult byggt 1877-1895, Katrineholm byggt 1889-1906, Gällivare byggt 1902-1920, Luleå byggt 1904-1915, Falköping byggt 1906-1912, samt Mjölby byggt 1914 och 1920. Luleå har en vändskiva på 21 meters diameter, alla övriga har en 20 meters vändskiva. Av dessa fem rundstall är det endast två rundstall som är byggda år 1889 eller tidigare. Det ena är Katrineholms lokstall och det andra är Älmhults lokstall. Älmhults lokstall har 22 platser och en vändskiva på 20 meter. Älmhults lokstall hade tidigare ett expeditions- och övernattningsrum i ett med stallet sammanbyggt hus, som dock revs 1986. Älmhults lokstall ägs idag av Jernhusen och i stallet är två lok inhyrda. Gällivare och Luleå lokstall ägs av Banverket och används för drift och underhåll av spår. Falköpings lokstall ägs av BS Mekaniska verkstad, som har verksamhet i lokalerna. Mjölby lokstall ägs också av Banverket, men är enligt Banverket i så pass dåligt skick att en rivning övervägs.

I Södermanland finns utöver Katrineholm, lokstall kvar i Gnesta, Flen, Oxelösund och Eskilstuna. Nyköpings lokstall revs 2007.

Ett enda lokstall i Sverige är byggnadsminne. Det är Nässjö lokstall som är byggt 1911, med tillbyggd ångcentral och vattentorn, som blev byggnadsminneförklarad enligt kulturminneslagen år 2006, där både exteriörerna och interiörerna är skyddade. Nässjö lokstall har 15 stallplatser och har enligt byggnadsminnesbeslutet en stor del av verkstadsutrustningen kvar och välbevarade interiörer med bland annat arbetsgravar, sänkgrav, smedässa och travers.

Byggnadshistoria och renoveringar

Västra stambanan mellan Stockholm och Göteborg invigdes den 3 november 1862. En av stationerna på stambanan valdes att läggas i Stora Malms socken. Stationen byggdes på mark som tillhörde Stensätters gård, som ingick i Ericsbergs fideikommiss och Mauritztorp, som tillhörde Stora Djulö. Stationen fick dock namn efter den närliggande gården Cathrineholm. Placeringen visade sig bli helt avgörande för samhällets tillkomst. När sedan även sträckningen Östra stambanan byggdes och delen Katrineholm - Norrköping anslöts och öppnades för allmän trafik år 1866, blev Katrineholm en viktig knutpunkt för järnvägen. Det var därför naturligt att flera industrier etablerades och bostäder efter hand anlades runt järnvägsområdet, och Katrineholms industrisamhälle växte fram. Katrineholm blev så municipalsamhälle år 1898 och 1917 blev samhället stad.

År 1862 då västra stambanan var klar byggdes också stationshuset och järnvägsrestaurangen. Dessa ritades av Statens Järnvägars chefsarkitekt Adolf Wilhelm Edelsvärd, som även ritade de senare ombyggnaderna. Även det första lokstallet byggdes 1862, se bild 4 och 5. Detta lokstall, som hade en vändskiva på 12 meters diameter och 11 platser, revs 1912. Lokstallet låg snett emot stationshuset, vid nuvarande Statoils bensinstation.

År 1889 påbörjades byggnationen av det nuvarande lokstallet. Vändskivans diameter var till en början 15 meter och lokstallet bestod av ett vattentorn och fyra stallplatser. Lokstallarna byggdes ut med fler stallplatser under åren 1900-1906 till dagens 21 platser.

Lokstationens ritningar är utförda vid Statens Järnvägars arkitektkontor, vars arkitekter ritade byggnader utefter de nyanlagda banorna. Arkitektkontoret växte fram omkring år 1855, då A. W. Edelsvärd blev anställd som arkitekt vid Statens Järnvägsbyggnader och kom sedan

att bli ansvarig för verksamheten i 40 år. Ritningar till stationshus, banvaktarstugor, lokstall, hotell, godsmagasin, vatten-torn, pumphus mm gjordes på kontoret, men kontoret var även med vid ombyggnader och underhåll av befintliga anläggningar. Edelsvärd ritade oftast byggnader med en stomme av trä, vilket det också är i Katrineholms stationshus och restaurang. År 1860 anställdes arkitekten Axel Kumlin och år 1890 anställdes arkitekten Folke Zettervall, son till den kända kyrkoarkitekten Helgo Zettervall. Zettervall blev handplockad av Edelsvärd, som förstod vikten av att järnvägsbyggnaderna utöver det funktionella även behövde ett estetiskt yttre. Folke Zettervall efterträdde Edelsvärd som chef över arkitektkontoret från år 1895 och fram till år 1931. Han ritade ca 260 stationshus och ett otal andra byggnader med anknytning till järnvägen. Zettervall var född 1862 och hade studerat på "det Tekniska Selskabs skole" och "Kunst-Akademiets Arkitekturskole" i Köpenhamn. Hans studier i Danmark kan anas i vissa av hans verk, såsom t ex stationshusen i Vagnhärad, Lästringe och Nyköping, utefter banan Åby – Järna i Södermanland.

Järnvägarna hade växt fram i Sverige från 1850-talet, men det var tiden omkring sekelskiftet 1900 som var järnvägens storhetstid. Järnvägen hade en god ekonomi

och förknippades med det trygga och stabila. Detta återspeglades i arkitekturen, som representerade det stadiga och gedigna. Vid byggnationerna användes äkta material och arkitekturen utefter de olika bandelarna fick ofta en lokal särprägel, även om de var påverkade av de nationella arkitekturidealen.

Zettervall ritade Krylbo, numera Avesta-Krylbo, stationshus år 1899 som var ett av Sveriges större stationshus och som uppmärksammades internationellt för sin rika arkitektur. Flens stationshus som byggdes 1892, var en föregångare till Krylbo stationshus. Zettervall ritade år 1901 Partille stationshus, med en utpräglad jugendstil som har kommit att kallas för landets första egentliga järnvägsstation. Han gjorde även ombyggnader till Göteborgs, Malmös och Stockholms centralstationer under 1920-talet.

Karaktéristiskt för Zettervalls arkitektur och det som kommit att kallas för järnvägsarkitekturen är bl a att byggnadens funktion får styra mycket av det exteriöra utseendet och att portar och fönster tydligt markeras i fasaderna. Ofta är de höga tegelfasaderna utkragade i de övre delarna. Zettervall ritade inte bara själva huskroppen, utan var även med vid utformningen av



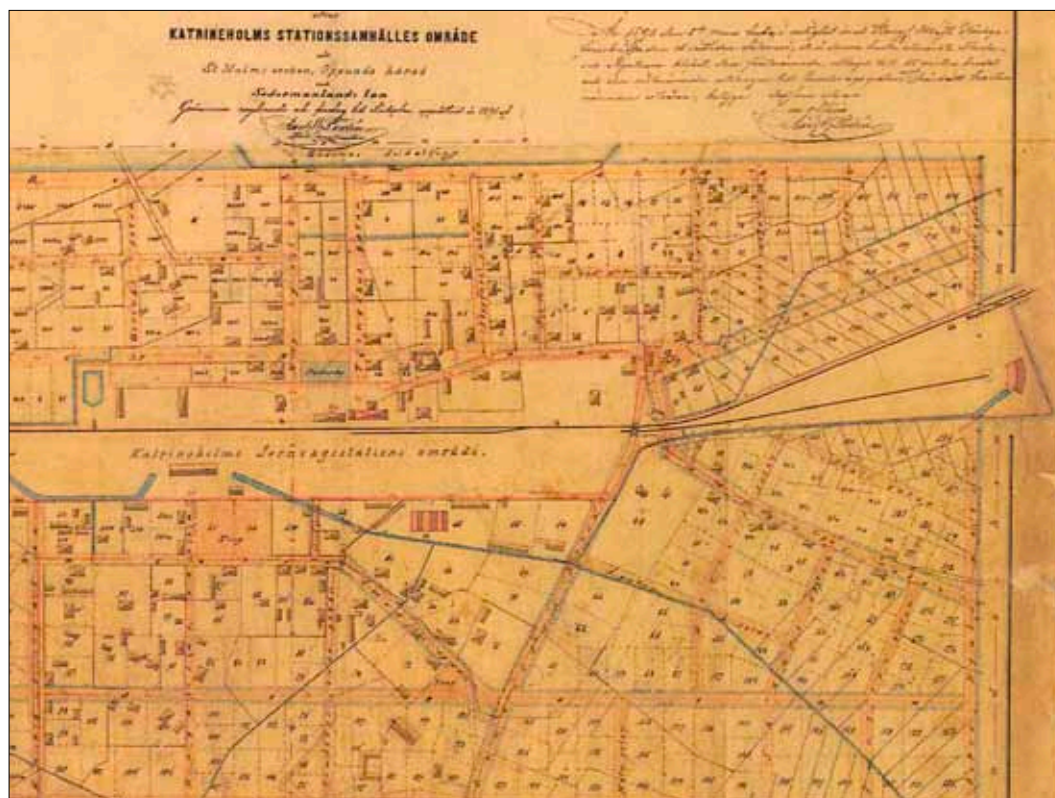
4 Del av vykort daterat år 1883, där det tidigare lokstallet som byggdes år 1862 är med i bild. Sörmlands museums arkiv. Bildnr M022896.



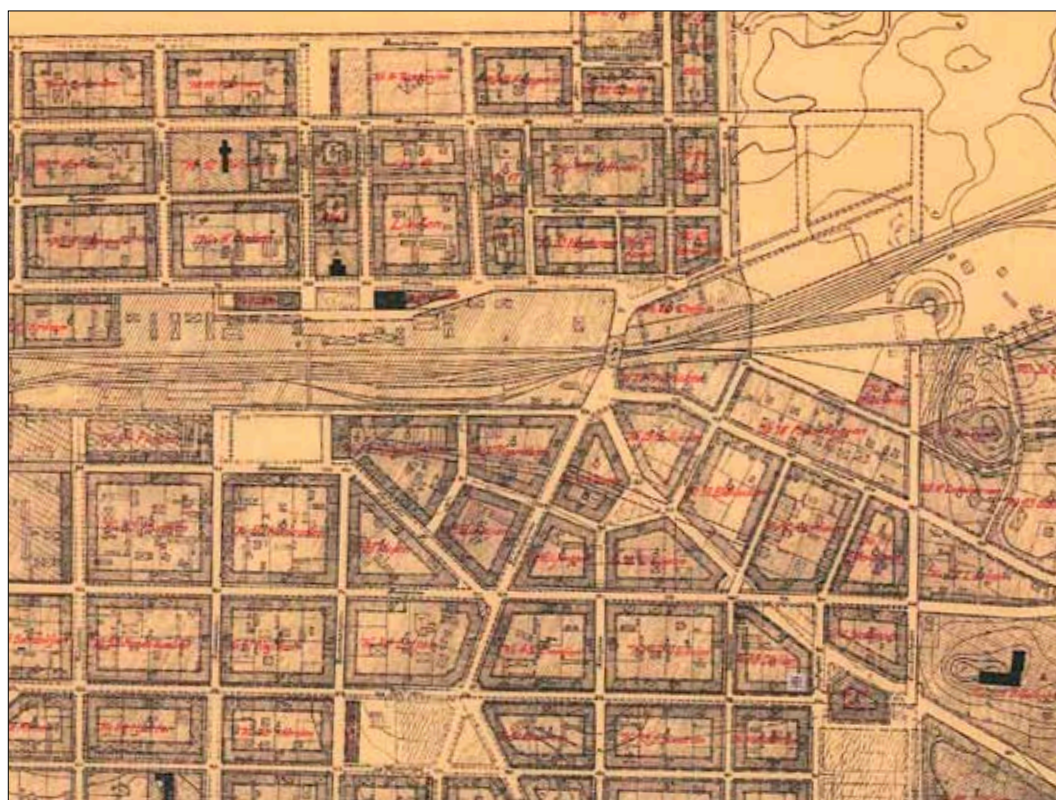
5 *Katrineholms första lokstall som byggdes 1862 och som revs 1912. Fotografi inlånat från Västra Sörmlands Järnvägshistoriska Sällskap. Okänd fotograf, okänt årtal.*



6 *Rivning av Katrineholms första lokstall år 1912. Fotografi från Katrineholms kommunarkiv.*



7 Del av plan över Katrineholms samhälle från år 1893, akt 04-KAS-124, Lantmäteriet. Det nya lokstallet syns till höger i bild.



8 Del av stadsplan över Katrineholm från år 1928. Lokstationen är fullt utbyggd. Akt nr 04-KAS-548, Lantmäteriet.

detaljerna i byggnaden, såsom räcken, trappuppgångar, möbler mm. Byggnaderna präglas också av noggrant utvalda material och detaljerna har ofta utformats med stor omsorg. De första ritningarna på Katrineholms lokstall från 1889 är osignerade, men ritningarna från år 1900 är undertecknade arkitekt Folke Zettervall.

”Generaldirektör greve Cronstedt åtföljd af öfverdirektör Sparre m.fl. högre järnvägstjänstemän inspekterade i går det nyuppförda lokomotivstallet härstädes samt järnvägsbron vid Fiskeby (---)”, kunde man läsa i Katrineholms Tidning den 19 januari 1890.

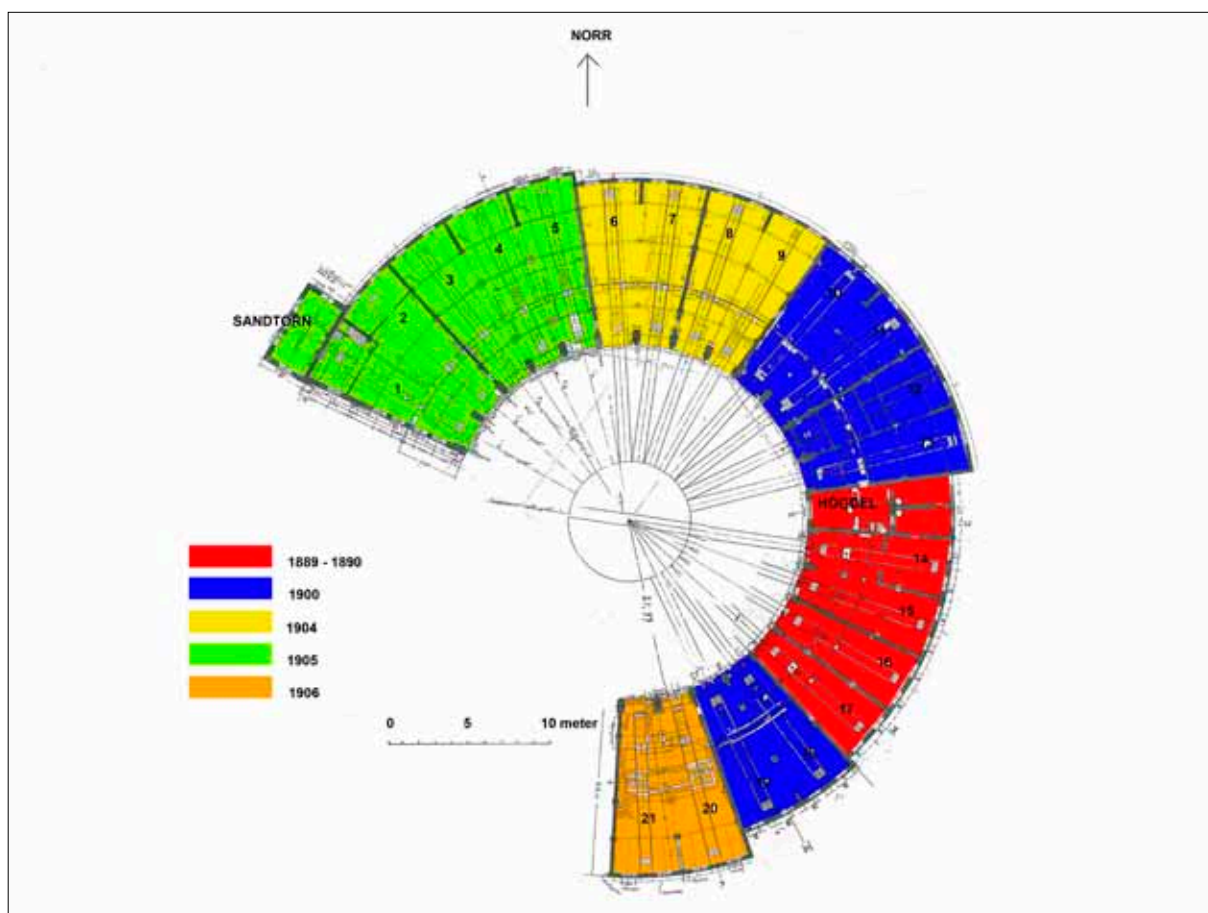
På ett äldre fotografi av lokstallet från år 1905 kan man ana att lokstallets tak var belagt med pannplåt eller möjligen med skivtäckning. Takplåten ser med ledning av fotografierna ut att inte ha varit svartmålad, utan var möjligen målad i en grön eller röd nyans. Varje stallplats var försedd med en hög skorsten, där röken från ångloken leddes ut. Skorstenens höjd anpassades efter lokets höjd, men var oftast ca 2 meter. Ett sexrutigt takfönster med öppningsmekanik fanns även på det ”bakre” takfallet över varje spår, för att kunna släppa ut rök och ånga. Murade skorstenar vid nock drog ut röken från järnkaminerna som var placerade på var sida om

den murade mellanväggen i stallarna.

Högdelen ritades 1889, ursprungligen som ett vattentorn, och såg något annorlunda ut, då det från början var 2 1/2 våningar högt och takfallet över stallplatserna fortsatte framför högdelen västra fasad. Även fönsteröppningarna hade ett annat utseende. På ritningarna av vattentornet är kakelugnar inritade i de flesta rummen, vissa dock med järnkaminer.

En kolbrygga med tippvagnar tillkom i början av 1900-talet. ”Den nyuppförda kolelevatoren i närheten af de nya järnvägsstallarne i Katrineholm afprovades i lördags i närvaro af baningeniören, löjtnant Åberg med flere järnvägstjänstemän. Resultatet af provningen blev godt. Tre fullastade decauvillevagnar vinchades med lätthet upp på en gång. Kolbryggan rymmer ej mindre än 15 dylika vagnar och fyllandet af en tender med kol efter detta nya kollastningssystem kan ske på förvånandsvårt kort tid.” Katrineholms Tidning den 8 november 1904.

År 1905 ritades ett nytt vattentorn vid sydvästra gaveln, senare använt som sandtorn. På ritningarna är det angivet att mellanvåningen i vattentornet ”inredes till badrum”. Badrummet fick användas av de som bodde



9 Lokstallets planlösning och olika utbyggnadsetapper, med äldre ritningar som underlag, Sörmlands museum. Norr uppåt i bild.

i järnvägsbostäderna, som var byggda nordost om lokstationen. Dessa bostäder revs omkring 1970. År 1956 hade vattentornet börjat användas till sandtorn, och badrummen var borttagna. Då fick de boende istället bada i lokmästarexpeditionen, ett annex som var byggt söder om lokstationen. På nedervåningen var det expeditioner i öster och mot väster var det omklädningsrum. På annexets övervåning var det fikarum, med bland annat ett bordtennisbord.

Högdelen, med det ursprungliga vattentornet, byggdes om år 1910, och det var vid detta tillfälle som det murades på i höjd och i djup in mot vändskivan och fönsteröppningarna förändrades.

Vändskivans diameter utökades till 20 meter år 1909, då man i Katrineholms Tidning den 12 oktober, kunde läsa: ”En större vändskifva om ej mindre än 20 meter i diameter håller för närvarande på att inläggas vid nya lokomotivstallarna härstädes. Den nya, större skivan har blifvit en nödvändighet genom den nya loktypen ”A”, havars storlek medfört svårigheter att vända på den gamla skivan. ”

Vidare berättade man om installationen av elektrisk belysning, den 26 juni 1911 i Katrineholms tidning:

”Elektrisk belysning har i dagarna införts i lokomotiv mästarexpeditionen jämte reservrum, förrådsrum och badhus i Katrineholm.”

1926 elektrifierades stambanan, då man gick över till eldrift. År 1930 anordnades manskaps- och dagrum mm i stall nr 12, med ny ”sanitär inredning”. Då togs spåret bort liksom porten, vilken istället ersattes med ett stort fönster in mot vändskivan och enligt kostnadsförslaget 1929 fylldes revisionsgraven igen.

Lokstallets uppvärmning ändrades omkring år 1930, då man övergick till koleldning och en ångcentral byggdes. Sannolikt togs järnkaminerna bort då. Ångcentralen finns med på en ritning från 1927. I händelse av att uppvärmningen inte fungerade, sattes ett ånglok in som reserv. På äldre fotografier syns en hög, rund, uppåt avsmalnande murad skorsten, som hade en diameter på 0.6 meter och en höjd av 25 meter. Den murade skorstenen ersattes någon gång efter 1973 med en metallskorsten. Lokstallen eldades med olja från omkring 1959, då värmepannan byttes ut. Vid samma tillfälle sattes isolering upp i tak över stallplatserna.

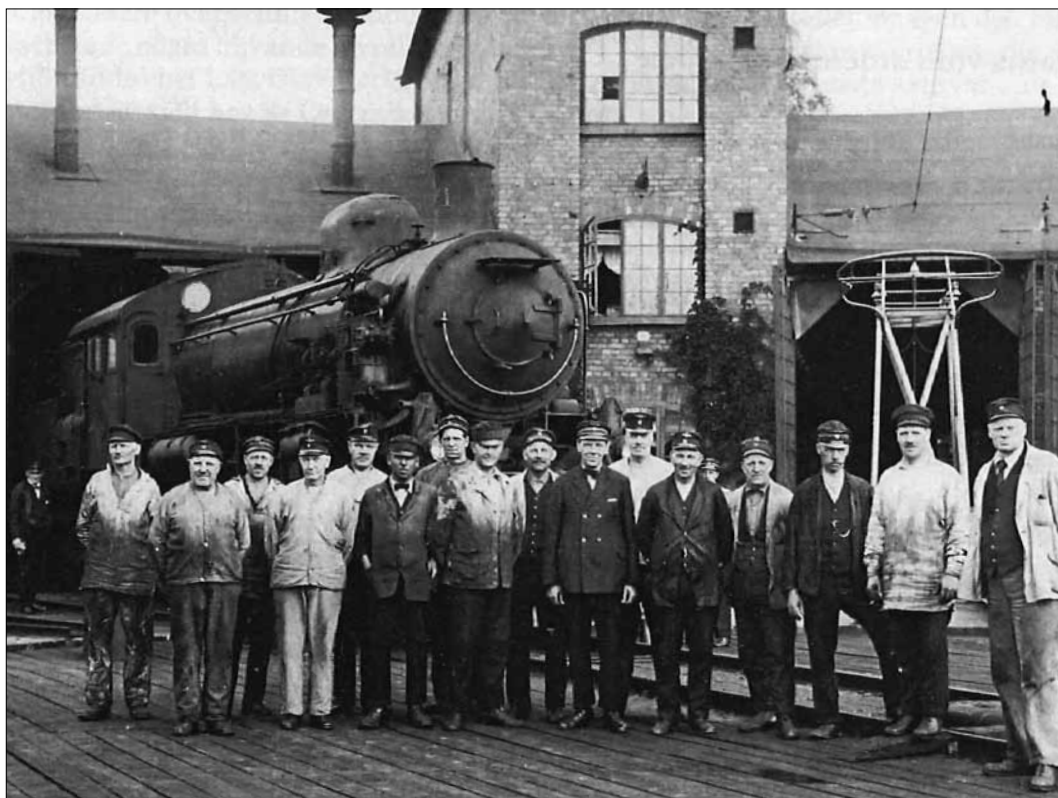
Eternittaket lades sannolikt på någon gång under 1950-talet. 1956 fanns det fortfarande en rökskorsten kvar



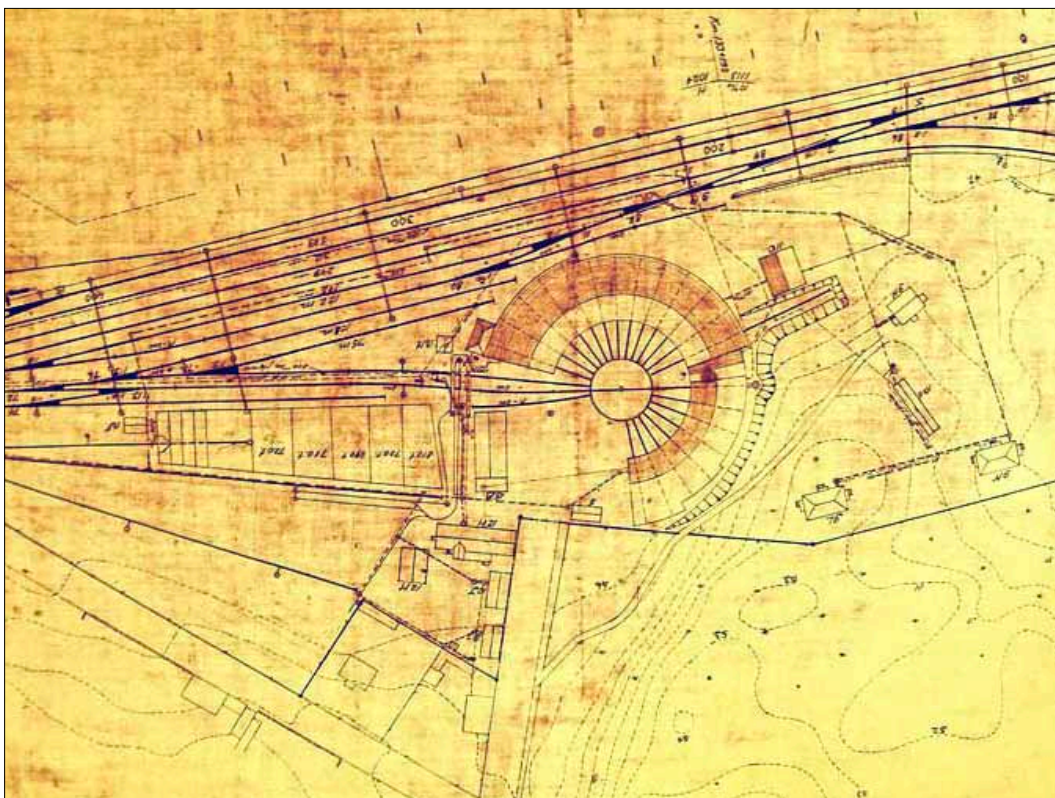
10 Lokstallets mittparti sett från vändskivan år 1905. Före vattentornets påbyggnad samt med ursprunglig takbeläggning och ursprungliga skorstenar. Okänd fotograf, Sörmlands museums arkiv. Bildnr M022927.



11 Lokstationen sedd från väster, 1917. Delförstoring av bild över Vasabron. Fotografi från Katrineholms kommunarkiv.



12 Delar av maskinavdelningens personal framför ångloket B 1141 år 1929. Fotograf Karl Lindström.



13 Spårplan över Katrineholms lokstation år 1926. Situationsplan från Svenska Järnvägsklubbens arkiv.



14 Vattentornet är påbyggt och lokstall 12 är ombyggt till dagrum för lokpersonalen. Den 25 meter höga skorstenen som byggdes ca 1930 är med, bilden troligen tagen från kolbryggan. Fotografi från Stig Nybergs samling, Sveriges järnvägsmuseum, 1930.



15 *Expeditionsbyggnaden, med expedition för lokmästaren, som var byggt söder om lokstationen. Fotografi från Sveriges järnvägmuseum, 1950-tal.*



16 *Ett växellok (typ Ub) framför sandtornet. Sandtornets tak ser ut att vara belagt med papp. Fotograf Lars Larsson, VSJS, 1970-tal.*

ovanför stall 5 eller 6, där ett ånglok var placerat. Kolkranen, vilken var placerad väster om stallet, se bild 18, fanns fortfarande kvar 1956. Med kolkranen lyftes svarta lådor som innehöll kol upp på ångloken kolförråd. Däremot var kolbron då redan riven.

Ångloksdriften slutade enligt muntlig uppgift 1958, men fanns dock kvar som reserv för de andra loken en bit in på 1960-talet. Reservångloket var en B-maskin som stod påeldad med så kallad backfyr, dvs man hade bara en liten eldhård innanför luckorna. Den som hade passning i stallet fick underhålla brasan, så att loket omedelbart kunde tas i bruk vid eventuellt elavbrott. En eller möjligen två andra B-maskiner fanns också, men stod nedsläckta. Ett annat ånglok, en E-maskin fanns också omkring 1959-60, vilken ibland användes i växlingen och för att dra de så kallade ”aptågen”, vagnar som användes vid elarbeten. Den kalla och snörika vintern 1965-66, blev det brist på lok och man försökte elda igång det sista reservångloket, vilket dock inte lyckades.

1966 togs ett beslut att lokstallet skulle läggas ned. Under tidigt 1980-tal var det dock fortfarande verksamhet kvar. Från omkring 1955 fram till 1970-talet användes stall 17-18 som garage för SJ:s bussar och stall 19 som bussverkstad. Några stall användes i senare tid som tvätthall för bilar.

Elledningarna togs ned för ca tio år sedan. Nuvarande ägaren Katrineholms kommun, köpte fastigheten år 2006 av Banverket.

Under 2007 har lokstallarna och högdelen renoverats. Arbeten har främst bestått av takomläggning.



17 Lokstationen fotograferad 1972. Fotograf Hans Nyberg.

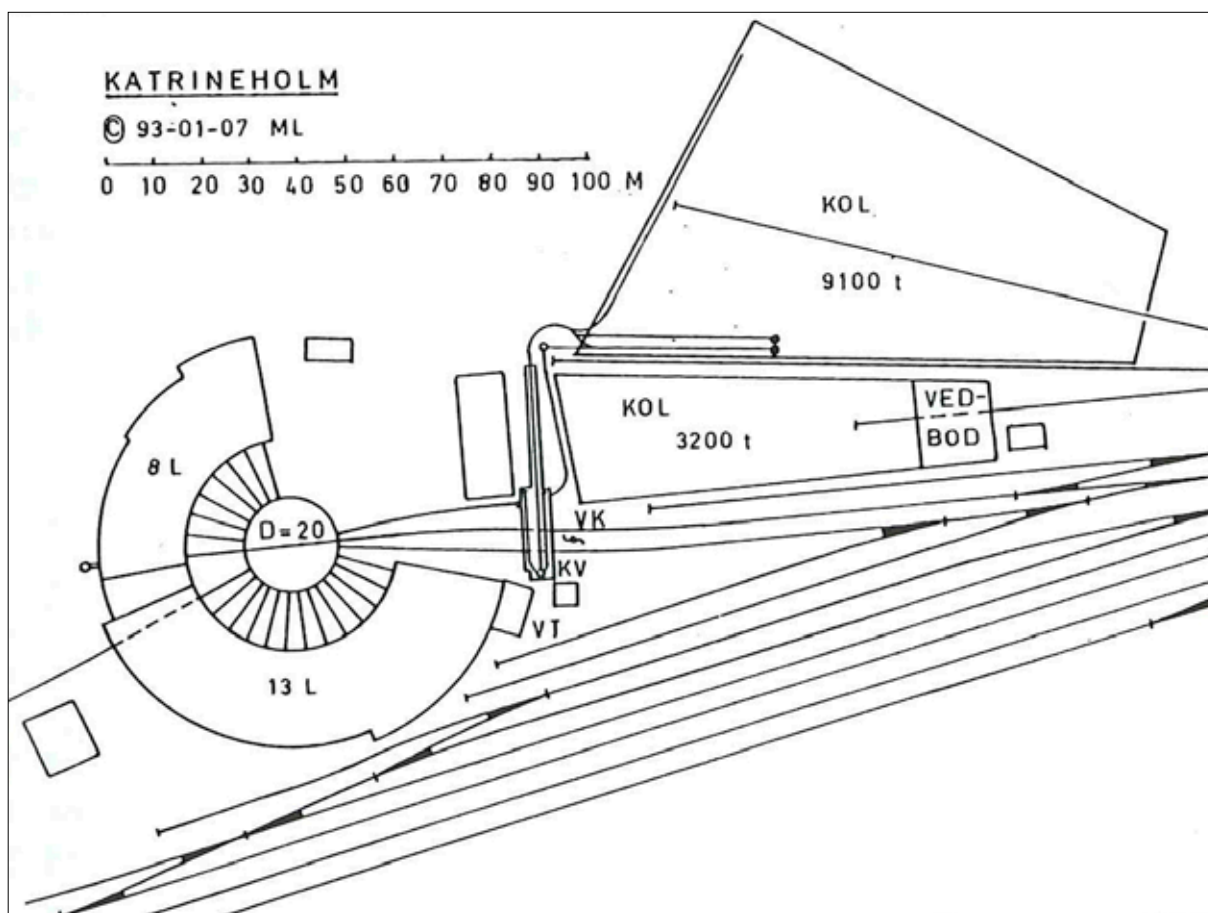
KULTURHISTORISKA VÄRDEN OCH KVALITETER ATT TA TILLVARA

Lokstallet och vattentornet är byggt med synligt rött tegel i fasaderna, där murningen med synliga pilastrar, utkragad takfot, rundbågar ovanför fönster, samt valvbågar ovanför fönsteröppningarna dels har en viktig konstruktiv uppgift, men också är ett medvetet val för att byggnaden ska få ett tilltalande utvändigt uttryck. Lokstationen är placerad i nära anslutning till banan och byggnaderna är väl synliga för tågresenärerna. Lokstationen har därför liksom övriga byggnader som uppförts inom statens järnvägars regi fått en gedigen och medveten utformning. Materialen är representativa för sekelskiftets stationsbyggnader, med synliga naturmaterial, såsom huggna granitsocklar, synligt rött murtegel, fönsterbågar av gjutjärn och gjutna trekantiga hörnstycken med tre kronors vapen i relief som flankerar stallplatsernas öppningar. Lokstationen är ritad och tillbyggd av Folke Zettervall, som efter 1895 övertog rollen som chefsarkitekt efter Edelsvärd på Statens järnvägars arkitektkontor.

Zettervall var utbildad arkitekt och hade under sin utbildning studerat i Danmark, vilket delvis påverkat hans arkitekturstil.

Lokstallets uppbyggnad är typisk för rundstallarna, med stallplatserna byggda kring vändskivans mitt och där man tydligt kan se hur stallplatserna har byggts till efter hand och med olika längd för att passa de nya ånglokens storlekar. Katrineholms lokstall är unikt av de bevarade rundstallen i Sverige, för att det är byggt så pass tidigt, har så många stallplatser och för att vattentorn, vattenhäst, vändskiva och högdel med rum för personal fortfarande finns kvar.

Katrineholm har växt fram i samband med dragningen av Västra stambanan Stockholm-Göteborg, genom att en station förlades i Stora Malms socken. Invigningen av Västra stambanan genomfördes år 1862 och år 1866 anslöts Östra stambanan mot Norrköping. Runt järnvägsknuten växte samhället fram. Stationsmiljön med dess byggnader är därför ovärderliga för förståelsen av Katrineholms historia och har ett självklart symbolvärde för Katrineholms stad. Lokstationen ingår som en viktig del i stadens stationsmiljö.



18 Situationsplan från "Sveriges lokstationer", Malte Ljunggren, där lokstall (L), vändskiva (D=20), kolupplag, vattentorn (VT), vedbod, vattenkastare (VK) och kolbrygga med tippvagnar (KV) är utritade. Norr nedåt.

Lokstationen har ett viktigt teknikhistoriskt värde då den berättar om järnvägens guldålder, då utbyggandet av Sveriges järnvägsnät var omfattande. Genom anläggningen ser man utvecklingen från år 1889 fram till modern tid, där delvis nya driftfunktioner har installerats i lokstallet och byggnaden har anpassats därefter.

Anläggningen ger också en inblick i hur ånglokens drift- och underhåll sköttes och berättar om det stora antalet personer som gjorde det möjligt att transportera gods- och personer vid järnvägarna. År 1950 var en lokmästare chef över kontorist, 28 lokförare, 15 lokeldare, 26 lokbiträden, 4 reparatörer, samt 17 personer som arbetade i stallet och 17 personer som arbetade med vagnarna. Lokstationen har därför ett stort social- och arbetslivshistoriskt värde.

Sammanfattningsvis kan sägas att lokstationen utgör en väsentlig del i Katrineholms stationsmiljö och är därmed en viktig kugge i Katrineholms historia. Byggnaden som är ritad av arkitekten Folke Zettervall är representativ för landets lokstallsbyggnader med höga ambitioner vad gäller materialval och arkitektoniska detaljer, som exponeras mot järnvägen. Lokstationen tillhör också Zettervalls tidigare verk. Rundstallet är unikt i det avseendet att det finns så många som 21 stallplatser, det är byggt så pass tidigt och är föga ombyggt under senare år. Lokstallet har därför höga kulturhistoriska värden.

Lokstationen är byggd under de sista åren av 1800-talet, med tillbyggnaderna tillkomna vid tidigt 1900-tal. Exteriören med det synliga röda teglet, fasadernas utformningar med utkragande överdelar, konstruktiva och dekorativa pilastrar, samt välhuggna granitsocklar visar tydligt att byggnaden är ett barn av sekelskiftets omsorg om detaljer och naturliga byggnadsmaterial.

Det är därför av stor vikt att vid den kommande

upprustningen och renoveringen och vid dess framtida underhåll, skydda och ta tillvara dessa kvaliteter och det kulturhistoriska värdet som lokstationen har.

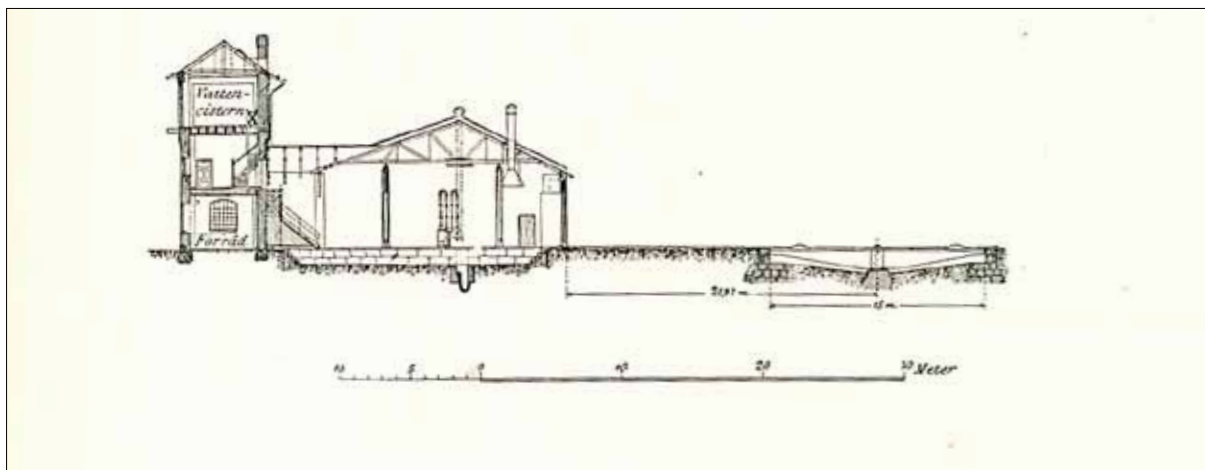
Exteriört är det önskvärt att med tiden återgå till lokstallets ursprungliga utseende, med höga skorstenar av plåt, som var viktiga för att leda ut ånglokenes rök. Även takavvattningssystemet, med ståndrännor och stuprör med raka knän är betydelsefulla för byggnadens utseende.

Vid återställande av fasadernas synliga murverk är det viktigt att ha en hög kvalitets- och ambitionsnivå vad det gäller murningstekniken, med distinkta rundfogar.

Fönster och portar, med de smäckra spröjsade fönsterpartierna, som släpper in dagsljus i stallarna bör återställas. Befintliga ståldörrspartier bör ersättas med nytillverkade träportar med de äldre som förlaga.

Det är viktigt att spara den inredning som finns bevarad i lokstallet och vattentornet, såsom maskiner och verktyg som är bevarade från tiden då lokstationen var i drift, äldre skåpinredningar, armaturer, sanitetsporslin, och originaldörrar.

Även ursprunglig färgsättning med användande av traditionella material, såsom limfärg, oljefärg och kalkfärg bör eftersträvas.



19 Sektion av Katrineholms lokstall. Ritning från Statens järnvägar 1856-1906, band II.

TEKNISK BESKRIVNING OCH

Exteriör

SKADESTATUS

Anläggningen

Lokstationen är belägen ca 600 meter öster om Katrineholms station, i direkt anslutning till spåren, på dess sydöstra sida. Infartsspåret från väster är anlagt fram till vändskivan i lokstallets mitt. Öster om lokstationen är terrängen kuperad och området är beväxt med träd och buskar. Söder om lokstallet är marken plan och asfalterad. Ytterligare söder om lokstationen ligger bostadsbebyggelse. Ett stängsel är idag uppsatt kring området.

Det cirkulära lokstallet består av 21 stallplatser, som alla är byggda runt en vändskiva i stallets mitt. Vid lokstallets mittparti finns en personalbyggnad i tre våningar, vilken benämns högdelen. Ett sandtorn, ursprungligen byggt som vattentorn, i tre våningar är byggt i anslutning till lokstallets gavel mot sydväst.

Lokstallen

TAK - Stallplatserna är täckta av ett sadeltak. Taket var fram till hösten 2007 belagt med sinuskorruerade eternitplattor, som då togs bort på de två stallplatserna på vardera sidan om högdelen, samt på högdelen. På resterande stallplatserna fick eternittaket ligga kvar under den nya läktningen. Taken fick ny beläggning av fabrikslackerad svartmålad pannplåt. Små låga skorstenar murade av tegel är placerade utefternocken. Låga ventilationshuvor av plåt är placerade på baksidans takfall.

FASADER - Fasaderna är uppförda i synligt rött tegel, murade i kryssförband med rundfogar. Gaveln mot sydväst är dekorativt utformad med tre murade kraftiga släta pilastrar. Ett slätt murat parti som löper utefter takfoten är delvis utkragat och ansluter till pilastrarna. Mellan pilastrarna är stickbågiga fönsteröppningar infogade. Under nock sitter ett cirkulärt fönster. Gaveln mot väster är murad helt utan några öppningar. Fem strävpelare/murpelare stödjer gavelpartiet, den norra



20 Lokstallets baksida sedd från söder i december 2006. Fotografi Kjell Taawo, Sörmlands museum.



21 Lokstallets västra del. Fotot taget strax innan takomläggningen 2007.



22 Skorsten som är placerad vidnock ovanför stallarna.



23 Äldre stuprör med konisk trätt vid gaveln mot sydväst.



24 Gaveln mot väster på lokstallet. Det cirkulära hålet är en ventilationsöppning.



25 De flesta fönsterbågarna är av gjutjärn.



26 Skylt uppsatt på fasad mot spåren, i närheten av sandtornet.

murpelaren är betydligt bredare än de övriga. Fasaden in mot vändskivan har synliga kraftiga utkragade murpelare placerade mellan portarna. Sockeln är murad av huggen granit. Stuprören har rundade knän. Ett äldre galvaniserat stuprör finns kvar på nordvästra gaveln mellan sandtornet och lokstallet, och har en profilerad tratt och raka knän.

FÖNSTER – Varje lokstall har en fönsteröppning som förser rummet med ljus. Fönsteröppningar finns även i den sydvästra gaveln. Samtliga fönsteröppningar är murade med stickbågiga enstensvalv. Fönsterbågarna är gjorda av trä i de först byggda stallen, nr 14-17 och av gjutjärn i resterande stall. Vissa fönster består av fyra bågar och vissa av en båge. En del av järnbågarna är kittade på insidan och en del på utsidan. Bågarna är svartmålade. Fönstren är idag försatta med träskivor. Fönsterblecken är av rödmålad plåt, vissa i småformat.

PORTAR – Varje lokstall har en port med tresidigt avslut upptill. Porten är vertikalt indelad i fyra partier. Övre delen av porten består av fyra spröjsade fönsterbågar. Portens nedre partier är klädda med parvis snedställd grönmålad panel. Ett av partierna är öppningsbart och utgör gångdörren. I portöppningens övre hörn, i

triangeln som bildas mellan portbladet och murpelaren, är en trekant av gjutjärn monterad på tegelmuren med en rundel och tre kronors vapen. Gjutjärnsvapnen är målade med oljefärg i grå kulör.

ÖVRIGT - På fasaderna sitter äldre armaturer och isolatorer.

SKADOR - Yttertaket var innan omläggningen 2007 svårt skadat. Mindre slyn växte på taket.

Äldre plåtbeslag är rostiga.

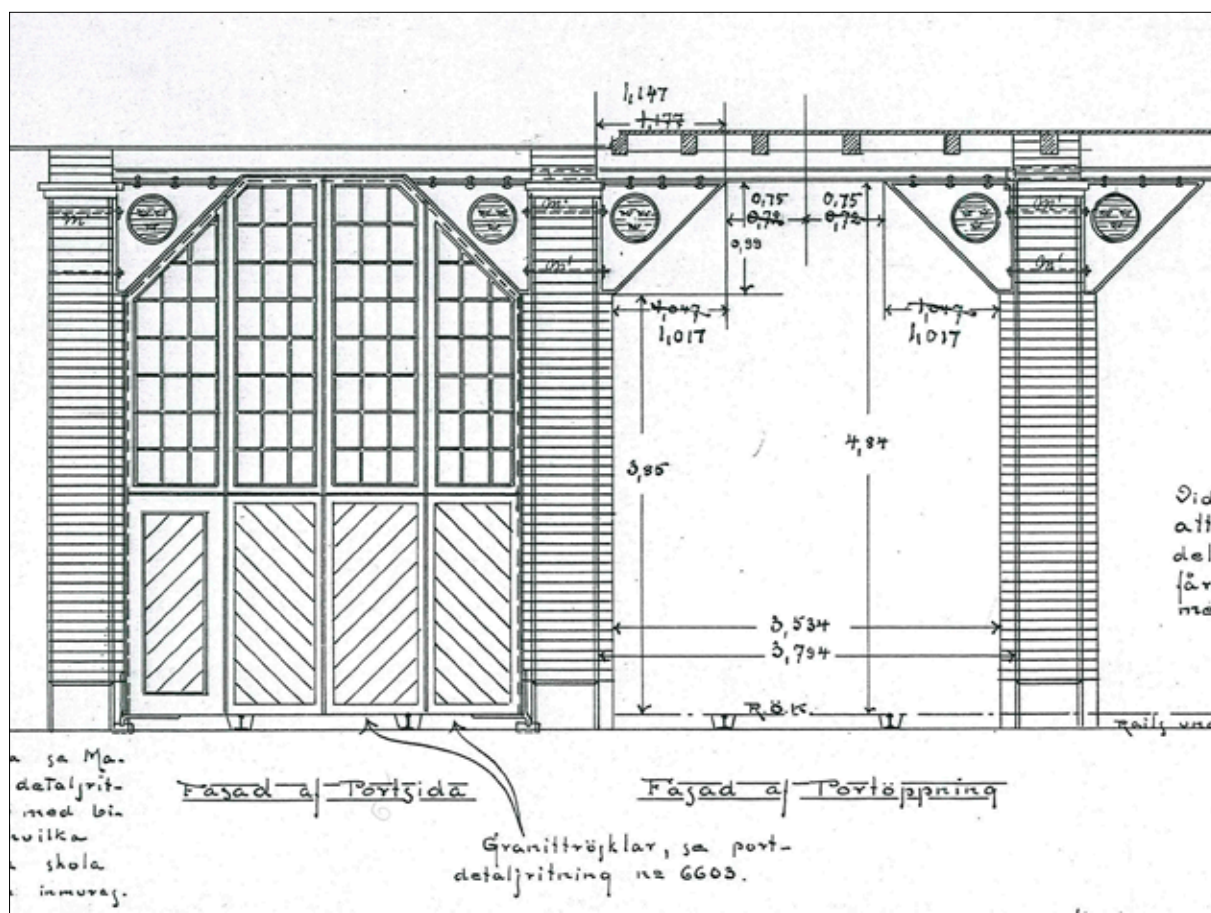
Sprickor förekommer i fasaderna.

På fasaderna finns rostiga detaljer, såsom ankarslutar och synliga bärande balkar.

Skorstenarna har delvis bortfallet fogbruk.

Stora delar av fasaderna har ytor med sönderfruset tegel, framförallt murpelarna vid stall 1-4, 7-9 och 13-14. Baksidan av byggnaden är delvis nedklottrad.

Några gjutjärnsvapen saknas eller är spruckna.



27 Del av ritning nr E-1754A, Kongliga Jernvägsstyrelsen Arkitektkontoret, Folke Zettervall, detalj av portarna. Landsarkivet i Göteborg.



28 *Detalj av väggarmatur placerad på murpelaren mellan ingångsportarna i lokstallet.*



29 *Detalj av tre kronors vapen i gjutjärn som flankerar varje port.*



30 *Ingångsportar till stallplats 1 och 2, närmast sydvästra gaveln. De glasade fönsterpartierna är förtäckta med träskivor.*



31 Sönderfrusna tegelmurar, sydvästra gaveln av lokstallet och stall 1-4.



32 Den murade pelaren mellan portarna. Rötter från buskar som växer på taket har trängt in i muren. Högra gjutjärnsplattan har spruckit.



33 Fönsterparti mot baksidan. Glaset är krossat. Delar av fasaderna är nedklottrade.



34 Rötskadade takstolskonstruktioner ovanför lokstall 13 under pågående reparationsarbeten.



35 Spricka i lokstallets gavel mot väster.

De flesta fönstren är försatta med skivor, många glastrutor saknas eller är krossade. Gjutjärnsbågarna är rostiga. Träbågarna är uttorkade och har i flera fall trasiga spröjsar och andra mekaniska skador. Fönsterblecken är ytrostade.

Portarna har uttorkad och delvis rötskadad panel. Glaspartierna är försatta med skivor, många glastrutor saknas och vissa spröjsar är skadade. Portarna till stall nr 15, nr 18 - 21 är ersatta med plåtportar.

Armaturer på väggarna är skadade.

Sandtornet / Vattentornet

TAK - Taket är ett valmat sadeltak som är klätt med svart fabrikslackerad trapetskorrugerad plåt. Stuprör saknas delvis.

FASADER - Sockeln är av huggen granit. Fasaderna har synligt rött murtegel, flera märkta "WALLA 1.6", vilket hänvisar till Valla tegelbruk som anlades mellan åren 1865 - 1889. Tegelfasaderna är fogade med rundfog. Sandtornets övre del kragar ut med en sten. Övre delen bärs upp av stickbågiga valvbågar. Även muren under

takfoten är utkragad. På västra fasaden är ankarslutarna synliga, rektangulära plattor som är skruvade med muttrar. På sandtornets övre del är I-balkarnas ändrar synliga i fasad.

FÖNSTER - Fönstren är stickbågiga och har spröjsade fönsterbågar av trä. Fönsterblecken är av plåt. Fönstren är idag försatta med träskivor.

PORTAR - Ingång finns på västra fasaden. Dörren är en rak pardörr med ett fönsteröverstycke som är träspröjsat, stickbågigt och svartmålat. Dörrbladen är utförda med plankstomme, med fasade regler synliga på insidan. Utsidan är klädd med smal snedställd pärlspontad panel. Dörrbladen är målade med svart oljefärg, men ser ut att tidigare ha varit trätjärade. I västra fasadens övre våning finns en större igensatt dörröppning.

ÖVRIGT - På västra fasaden finns grönmålade järnfästen, samt en lodrät skena på södra fasaden, vars funktion haft med elledningarna att göra.

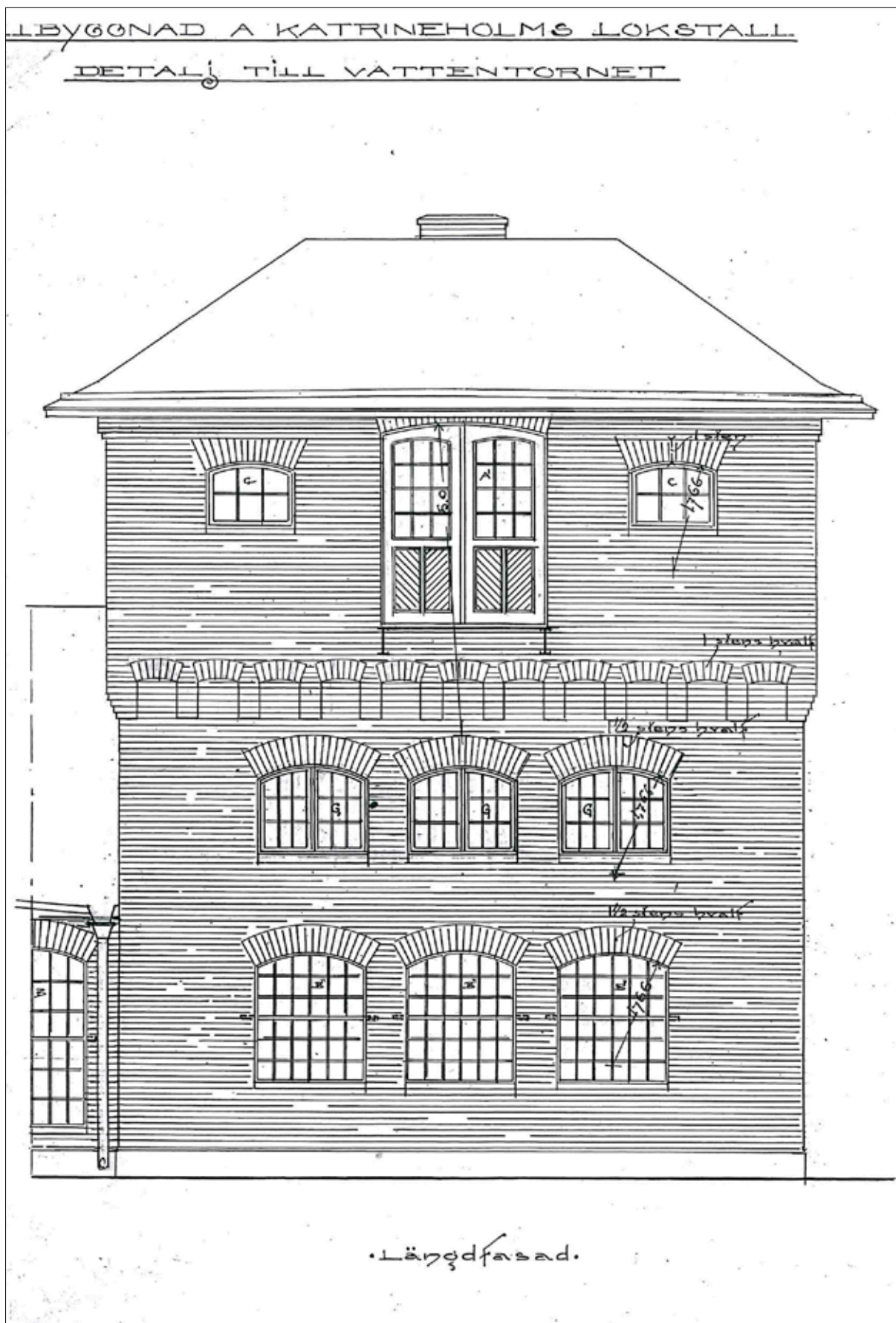
På vardera sidan om ingångsspåret har torn varit placerade, från vilka man fyllde på sand till loken. Någon slags påfyllningsanordning måste ha funnits från sandtornet till dessa två torn.



36 Sandtornet sett från väster. Fönsteröppningarna på nedersta våningen är idag igenmurade.



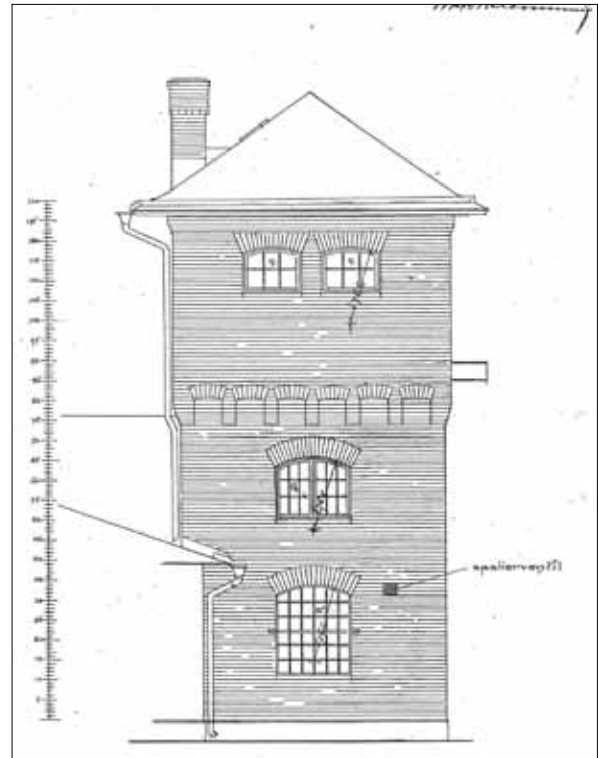
37 Sandtornet / vattentornet sett från spårsidan. Fotografi Kjell Taawo, Sörmlands museum.



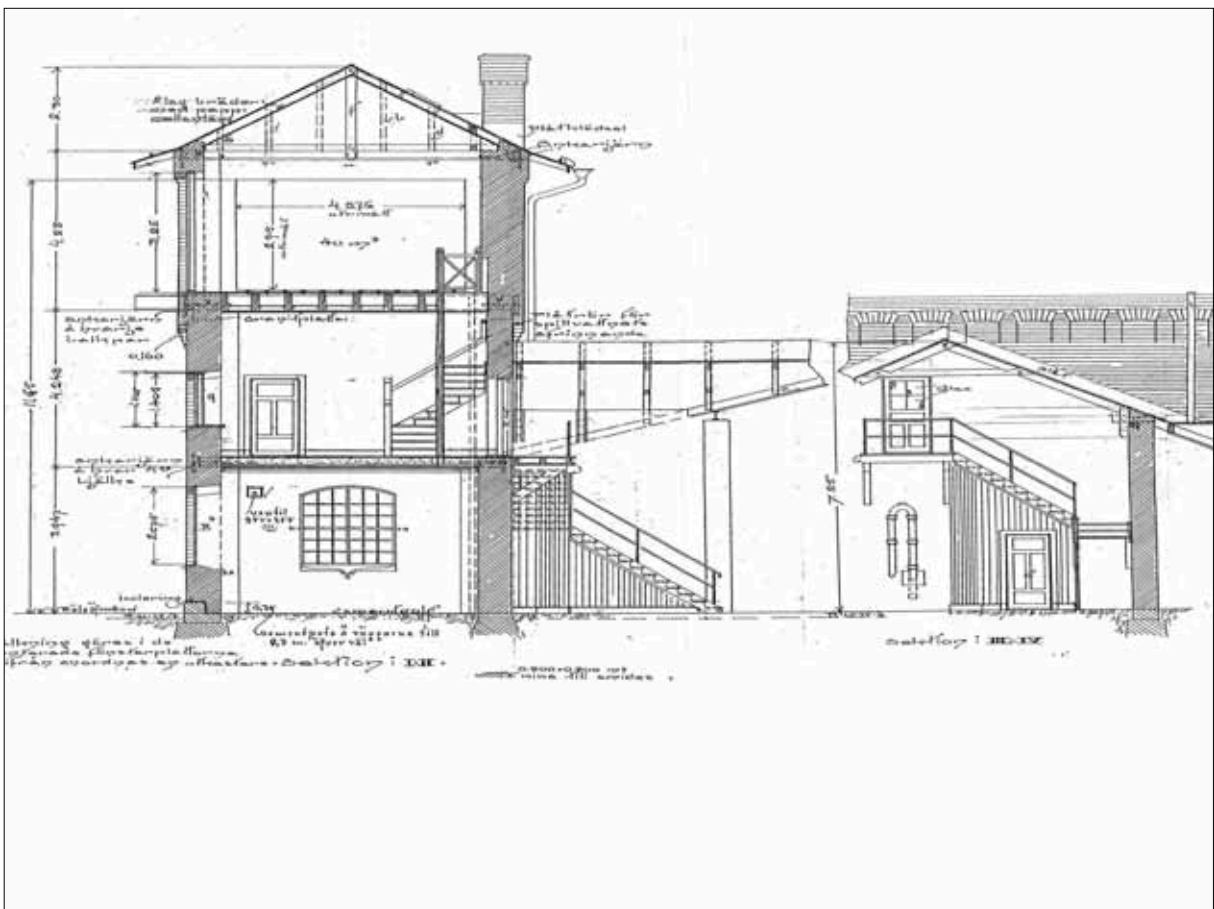
38 Del av fasadritning E-2501A, Kongliga Jernvägsstyrelsen Arkitektkontoret, sept 1905, sandtornets / vattentornets västra fasad, Landsarkivet i Göteborg.



39 Vissa tegelstenar är märkta "WALLA10" och vissa "WK1.6".



40 Fasadritning E-2501A, Kongliga Jernvägsstyrelsen Arkitektkontoret, sept 1905, vattentornets norra fasad. Landsarkivet i Göteborg.



41 Sektion genom det nyare vattentornet. Observera uppgången från lokstallet, vilken numera är borttagen. Ritning E-2501B, Kongliga Jernvägsstyrelsen Arkitektkontoret, sept 1905. Landsarkivet i Göteborg.

På västra fasaden finns också ett hål med synligt virke med okänd funktion. På sydöstra fasaden finns ett rostigt rör, troligen avsett för vattenavrinning.

SKADOR - Nedre delen av fasaderna är nedklottrade.

Fönsteröppningarna är försatta med skivor.

Stupröret vid nordvästra hörnet slutar mitt på fasaden. En del av fönsterblecket saknas vid nedre fönsteröppningen på södra fasaden.

Västfasadens port har skadad och uttorkad panel.

Högdelen / gamla vattentornet

TAK – Högdelen är täckt av ett sadeltak. Taket var liksom stallplatsernas tak fram till hösten 2007 belagt med sinuskorrugerade eternitplattor, som då togs bort och belades med fabrikslackerad pannplåt. Två smala rektangulära utkragade skorstenar av tegel är placerade vidnock.

FASADER – Högdelen är byggd i tre våningar. Östra

gavelfasaden har två släta hörnpilastrar, som är murade i liv med övre delens utkragning. Utkragningen följer takfallets lutning, så att en trappstegsform bildas. Ett strömskift delar av fasaden i höjd med bjälklaget mellan andra och tredje våningen. Fasaderna är murade med rundfogar.

FÖNSTER – På fasaden som vetter mot vändskivan är det breda stickbågiga fönster på samtliga våningar. På östra fasaden är det två breda stickbågiga fönsteröppningar på första och andra våningen. På tredje våningen är det tre smala rundbågiga fönsteröppningar, som är placerade under dekorativa valvbågar av utkragat tegel. Fönsterblecken bärs upp av utkragade stenar, som markeras ytterligare med en tegelsten på vardera sidan. Blecken är av rödmålad plåt. Fönsterbågarna är spröjsade och av trä. Fönstren är idag försatta med träskivor.

ÖVRIGT - På gavelfasaderna finns ventilationsöppningar med gjutjärnsgaller. På södra delen av östra gavelfasaden i höjd med tredje våningen är en uttappningsränna. Ovanför fönstren på västra fasaden är en cirkulär öppning där en klocka har varit monterad.

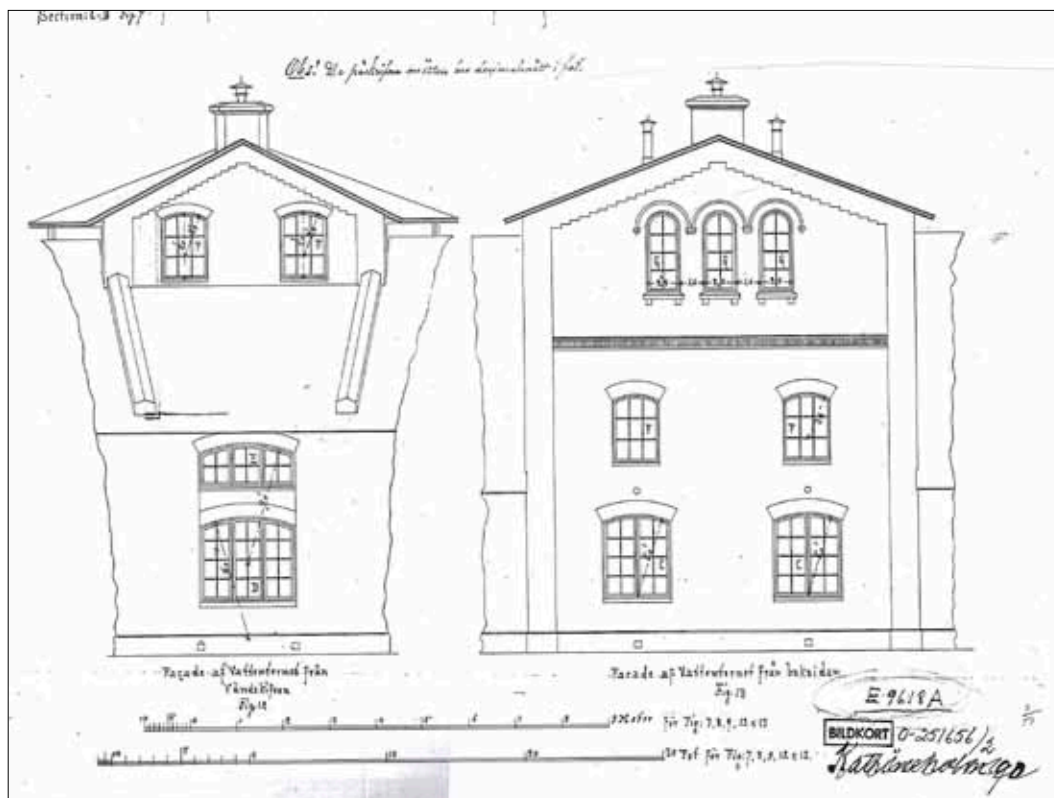
SKADOR - Taket hade före omläggningen stora skador,



42 Högdelen östra fasad.



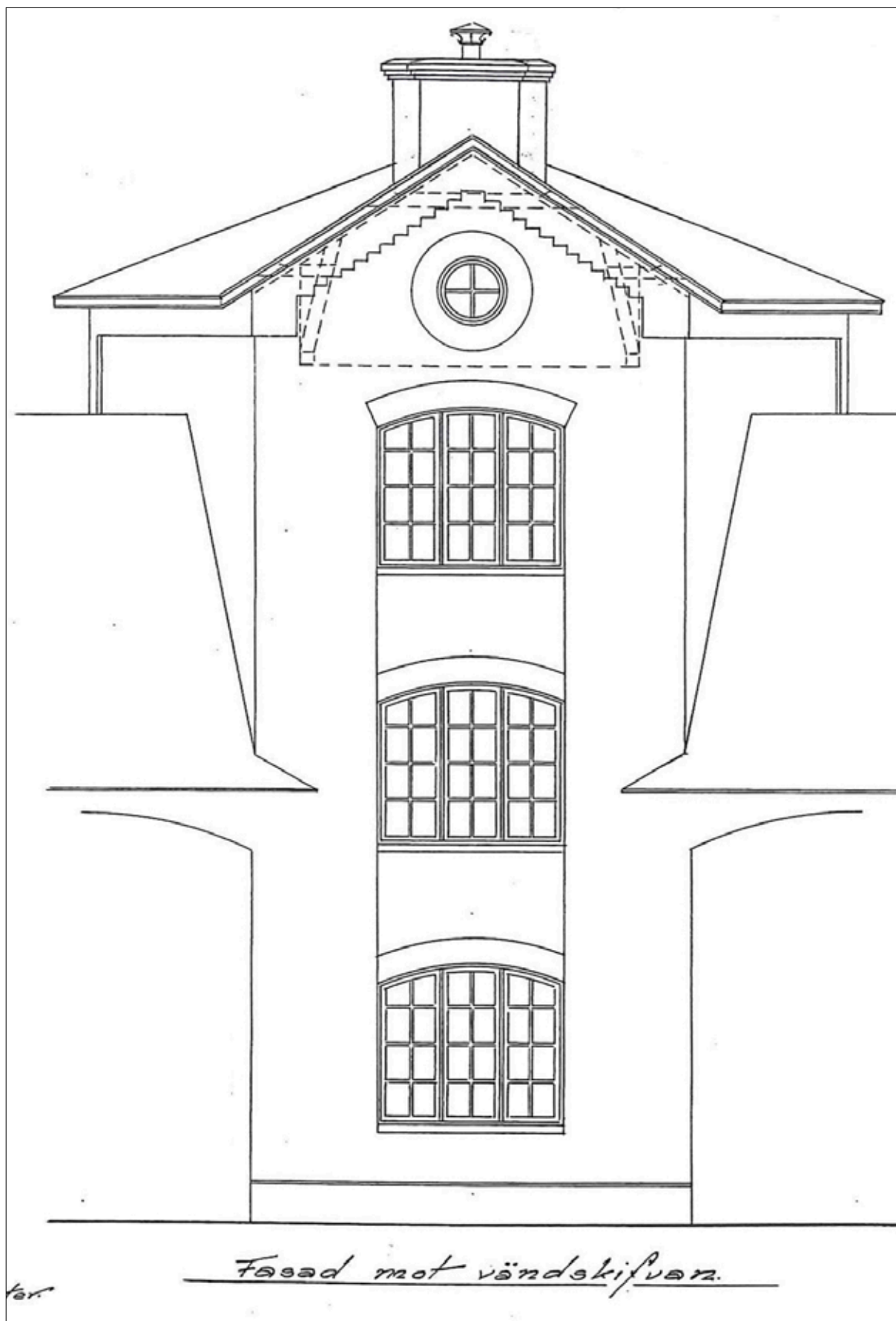
43 Högdelen sedd från vändskivan. Fotografi Kjell Taawo i december 2006, Sörmlands museum.



44 Del av fasadritning E-9618A, Kongliga Jernvägsstyrelsen Arkitektkontoret, det första vattentornet som var lägre, 21/12 år 1889. Landsarkivet i Göteborg.



45 Detalj av tredje våningens fönsterparti mot öster med det dekorativa strömskiftet på fasaden.



46 Del av fasadritning 3266-E, Kungliga Jernvägsstyrelsen Arkitektkontoret, sept 1910, det påbyggda vattentornet. Landsarkivet i Göteborg.

även på takstolskonstruktionerna. Läckage har orsakat att de nedanförliggande bjälklagen har rasat in.

Fasaderna har ytor med sönderfruset tegel, huvudsak närmast mark.

Fönstren är delvis försatta med skivor. Några fönsterbågar saknas och andra har trasiga spröjsar. Glas saknas i stor utsträckning.

Gjutjärnsgaller till ventilationsöppningarna på baksidan är trasiga.

Vändskivan

Vändskivan består av ett trädäck med räls i mitten. Vändskivan användes för att kunna rulla in loken till de olika stallplatserna. Storleken på vändskivan anpassades och dimensionerades efter de största lokens totala axelavstånd. I centrum av skivan är en rundel av gjutjärn märkt "CENTRALVERKSTÄDERNA ANNO 1909 ÖREBRO". Vändskivan drevs först för hand, men mekaniserades mellan åren 1915 och 1917.

SKADOR - Vändskivan med motor och drivutrustning

är intakt. Manöverdonen är dock vandaliserade. I dagsläget körs vändskivan med hjälp av elmatning med en skarvkabel och en portabel manöverutrustning.

Vattenhäst

Strax sydväst om lokstallet, mellan de båda ingångsspåren är "vattenhästen" placerad. Vattenhästen skulle förse ångloken med vatten. Vattenhästen har en övre pådragsarm och är tillverkad av gjutjärn och målad i grön kulör.

Vattenhästen fungerade för några år sedan, men dess skick är idag okänt.

Cykelställ

Både söder och norr om lokstallet är cykelställ placerade. Cykelställerna är tillverkade av järnprofiler. Grönmålad pannplåt ligger på de svagt rundade bågformade taken. Ett av cykelställerna är flyttat från stationen till lokstationen.



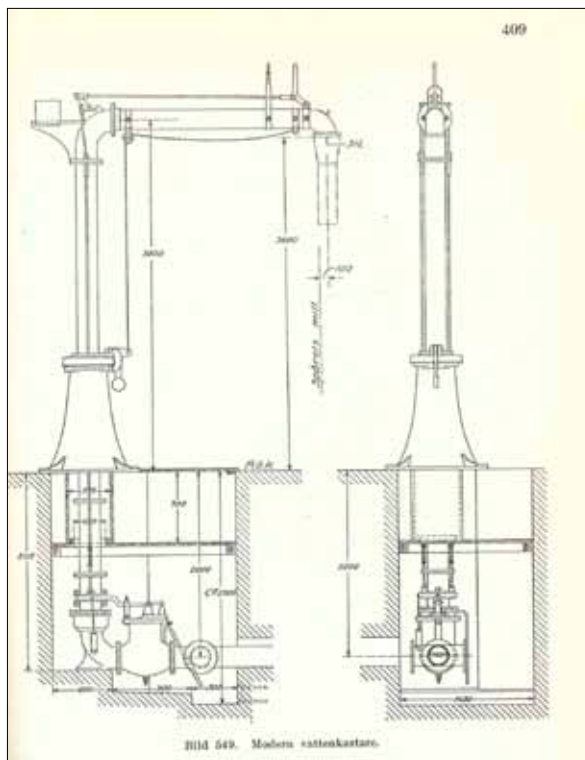
47 Vändskivan sedd från söder.



48 *Vattenhästen.*



49 Trasigt ventilationsgaller i högdelen.



50 Detaljritning av en modern vattenhäst, från boken *Banlära*, första bandet, år 1915.



51 Cykelställ placerat på lokstallets baksida, belagt med grönmalad pannplåt.

Interiör

Lokstallen med högdelen och sandtornet allmänt

STOMME - Stommen utgörs av tegelmurar. Taket bärs upp av takstolskonstruktioner som vilar på de murade väggarna, murpelare mellan portarna och järnkolonner i lokstallen.

GOLV - Golven är gjutna. I golven är ca 15 meter långa inspektionsgravar, rensgravar, nedsänkta med trappsteg och sidor av granit. Under lokstallet löper kvadratiska kanaler, 1.5 meter breda, som har använts för vattenledningar. En vattenpost fanns tidigare i varje stall.

VÄGGAR - Tegelväggarna är putsade med slätputs. Putsen är i de flesta lokstallen målade med oljefärg och kalkfärg, men i vissa stall med limfärg. I flera av lokstallen är mellanväggar av trä uppsatta mellan stallplatserna.

TAK - Runda järnkolonner bär upp takstolarna. Ett flertal lokstallar har synliga takstolskonstruktioner. I många av stallen är taken dock nätade och isolerade med mineralull och eternitskivor. Ett sexrutigt takfönster med öppningsmekanik var från början monterat över

bakre takfallet på varje stallplats.

PORTAR - En port är monterad i varje stalls frontfasad.

FÖNSTER - Ett fönster sitter i bakre väggen i varje stall.

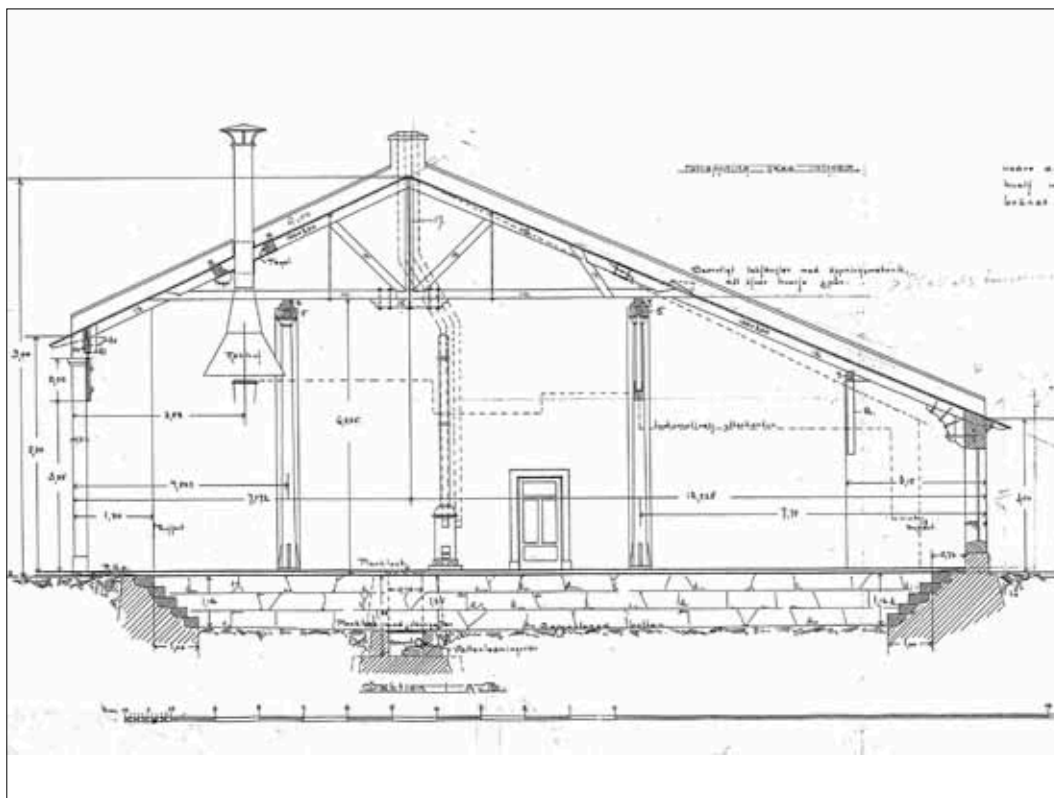
PLANLÖSNING - Planlösningen för lokstallet syns på bild 53. Lokstallet har 21 stallplatser.

ÖVRIGT - Eldstadspipor för kaminer fanns tidigare på varje sida av mellanväggarna i stallet. Kakelugnar och kaminer har varit placerade i högdelen.

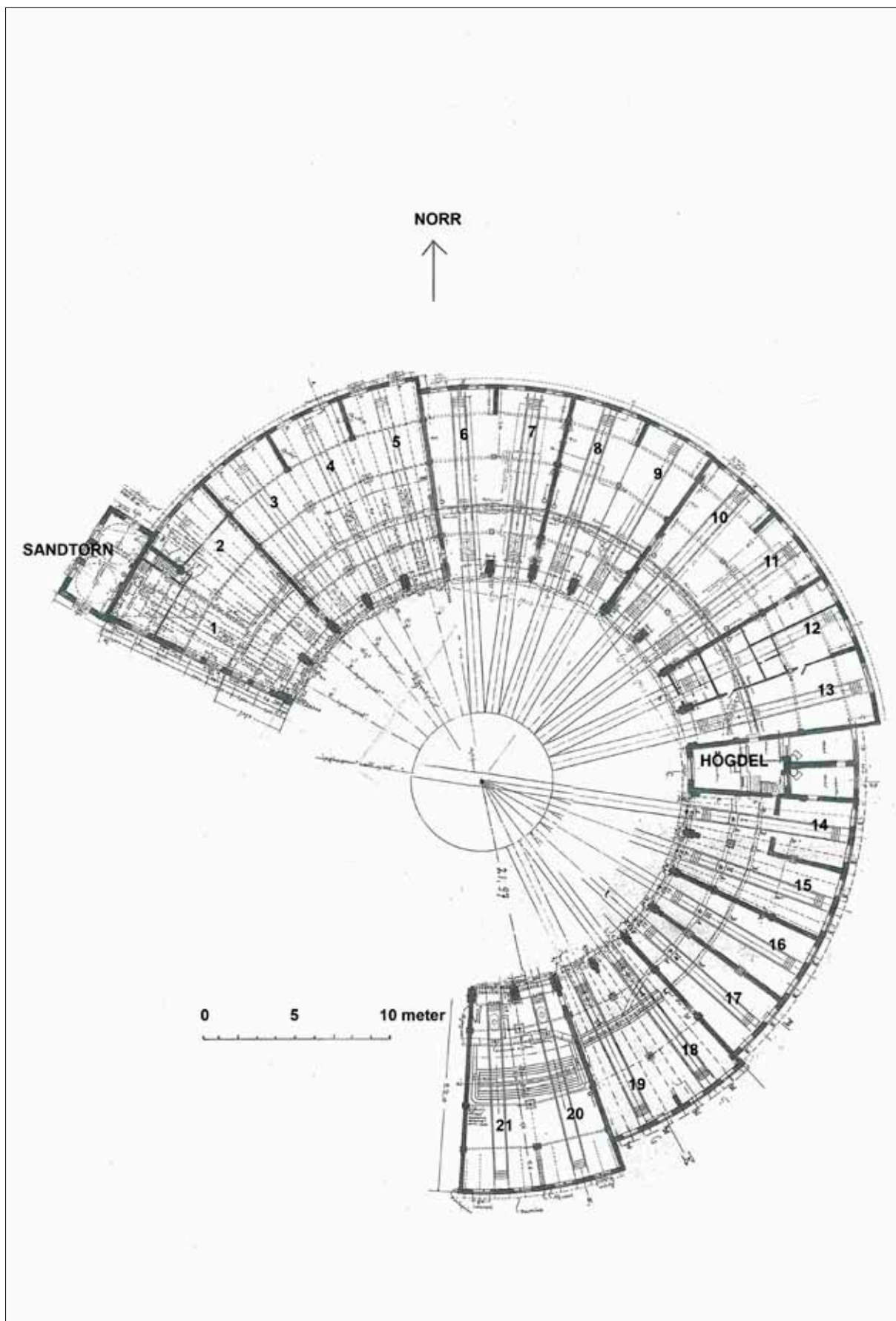
SKADOR - Takkonstruktionerna är på flera ställen kraftigt rötskadade, även underlagstak.

Vissa väggpartier, främst in mot vändskivan, har ytor med sönderfruset tegel, framförallt murpelarna vid stall 1-4, 7-9 och 13-14. Vissa väggar är nedklottrade. Putsen på innerväggarna har på flera ställen fallit ned eller fått skador. Vissa väggar som är uppbyggda av trä är rötskadade.

Vissa golv har senare igjutningar. Golven ser ut att vara i förhållandevis bra skick. Vissa gravar är fyllda med grus eller är igengjutna.



52 Del av ritning E-1754A, Kongliga Jernvägsstyrelsen Arkitektkontoret, Folke Zettervall, sektion A-B genom stallplats 12. Landsarkivet i Göteborg.



53 Planritning med numrerade stallplatser. Norr är uppåt i bild. Ritningen sammanställd med hjälp av äldre planritningar från Landsarkivet i Göteborg. Sörmlands museum.



54 Del av ritning E-1754A, Kongliga Jernvägsstyrelsen Arkitektkontoret, Folke Zettervall, plan av stall 10 - 13. Landsarkivet i Göteborg.

Rum nr	Funktion	Våning	Byggnad
Lokstall 1 - 2, 1A, 1B, 2A	Stall, verkstad	BV	Stalldel

Historik

Lokstallen är byggda 1905. Stallplatserna är avsedda för de längsta loken. I stall 1-2 ställdes Ha och Hb lok upp, kortare lok som användes i Lokaltågen.

I lokstallens bakre del var en slangverkstad inredd år 1956, vilken omkring 1960 flyttades till stall 16. I rum 1A var brandsprutan, som skulle släcka eventuella bränder på banan, placerad. Senare stod en dressin här. 1B har använts som förråd. 2A var verkstaden. Efter slangverkstadens flytt användes troligen rum 1A, 1B och 2A som förråd.

Materialbeskrivning

Golv	Gjutet. Granit i rensgravarna. 2A: Golvet något förhöjt och täckt med brädor.
Vägg	Putsade tegelväggar. Nordvästra väggen i stall 1 och 2 är en trävägg, klädd med pärlspontpanel. Nedre partierna på väggarna, drygt 2 meter ovan golv, är målade i mörkgrön oljefärg, övre partierna är målade med vit kalkfärg. Järnkolonnerna är målade med oljefärg. 1A: Ytterväggarna är putsade tegelväggar, innerväggarna är klädda med slät panel. Vägg mellan 1A och 1B går inte ända upp till tak. Väggar är målade med mörkt brun oljefärg nedtill och ovan det ljusare brun. 1B: Omålad slät träpanel. 2A: Ytterväggarna är putsade tegelväggar, innerväggarna är klädda med slät panel. Nedre partier, drygt 2 meter ovan golv, är målade i mörkgrön oljefärg, ovanför det är det vitmålat.
Tak	Synliga vitmålade takstolskonstruktioner. Slät panel i tak. Takstolarna vilar på naturvuxna granknän. Isoleringsplattor i taket ovanför lokplatserna. 1A och 2A: Taket klätt med slät vitmålad panel.
Dörrar	Port i stall med fyra dörrblad, nedtill snedställd panel. Träspröjsade glaspartier upptill. Dörr till 1A saknas. 1A: Stickbågig ytterdörr i södra väggen, horisontell grönmålad pärlspontpanel, spröjsat fönsterparti upptill. Dörr mellan 1A och 1B saknas, samt mellan 1B och 2. Dörr mellan stall 2 och 2A är en stickbågig pardörr, varje dörrblad med tre speglar, försatt med skivor på ena sidan.
Fönster	Fyra stickbågiga fönster mot söder och två mot väster. Spröjsade järnbågar med 6x6 rutor, kittade på insidan. Svartmålade. Fönsteröppningarnas underkanter är gjutna och har nedsänkta kondensrännor av plåt.
Övrigt	1A: En grav som är täckt med träbrädor i golvet. 1B: Hyllor är uppsatta. En järnstång är uppsatt på södra väggen. 2A: Hyllor och skåp är uppsatta utefter väggarna.

Skador

Stall 1 - 2: Vissa puts-skador på murpelare och yttervägg. Vägg mot 1A, 1B och 1C skadad. Mycket putsnedfall på vägg mot stall 3, med sönderfruset tegel på murpelare. Karm vid skjutdörr mot stall 3 skadad av träskade-insekter.

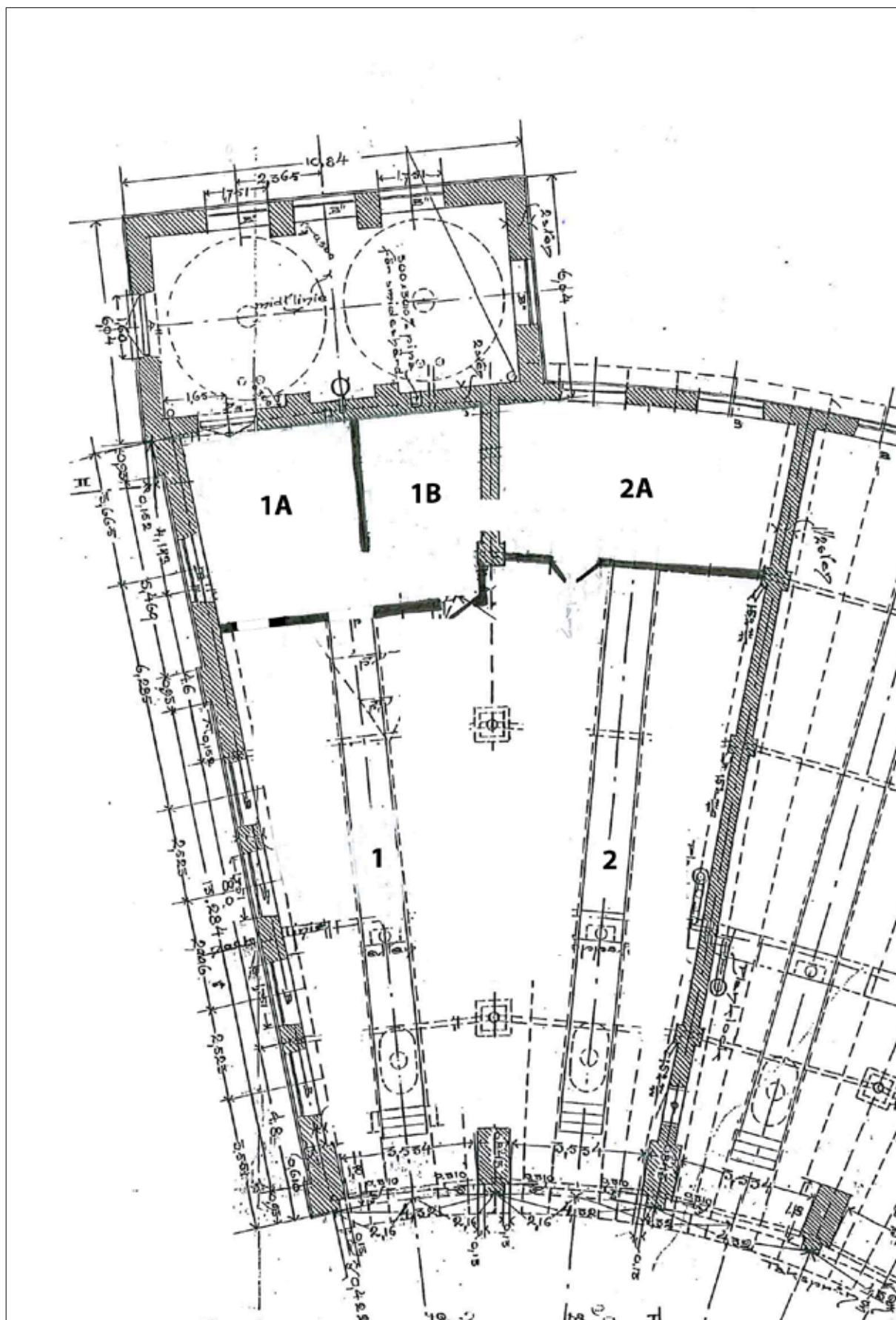
1A: Delvis nedrasat brädtak. Röttskadat bjälklag. Vägg mot lokstall delvis rasad. Delvis nedrasad puts och mycket flagad färg. Brädor fattas i golvlucka. Dörrprofilering skadad. Dörr saknas mot 1B.

1B: Vissa skador i putsen. Dörrkarm skadad mot 2A.

2A: Vissa skador i putsen. Färg flagar. Bräddaket är något fuktskadat. Dörrkarm skadad mot 1B och dörr saknas mot 1B.

Kulturhistoriska detaljer att ta tillvara

Originaltytor med gjutna golv, granitdetaljer och putsade väggar. Bevarad planlösning för slangverkstaden. "Naturvuxna granknän". Originaldörrar, fönster och fast inredning med hyllor och skåp. Armaturer.



55 Planritning av lokstall 1 och 2, med de senare inredda rummen 1A, 1B och 2A för slangverkstaden. Del av ritning E-2501, Kongliga Jernvägsstyrelsen Arkitektkontoret, 1905.



56 Stall 1 sett mot väster.



57 Rum 1A. Här inne stod på 1950-talet en brand-spruta och senare en dressin.



58 Rum 1B, förråd till slangverkstaden.



59 Rum 2A, slangverkstaden. Hyllor är placerade utefter väggarna.

Rum nr	Funktion	Våning	Byggnad
Lokstall 3 - 5	Stall	BV	Stalldel

Historik

Lokstallen är byggda 1905. Stallplatserna är avsedda för de längsta loken.

Materialbeskrivning

Golv	Gjutet. Granit i rensgravarna.
Väggar	Putsade tegelväggar. Väggarnas nedre partier, ca 2 meter ovan golv, är målade i grå oljefärg, övre partier är målade med vit kalkfärg. Järnkolonnerna är målade med oljefärg.
Tak	Synliga vitmålade takstolskonstruktioner. Slät gråmålad panel i tak. Takstolarna vilar på naturvuxna granknän. Isoleringsplattor i taket ovanför lokplatserna.
Dörrar	Port i stallar med fyra dörrblad, nedtill snedställd panel. Träspröjsade glaspartier upptill. Skjutdörr mellan stall 5 och 6.
Fönster	Stickbågiga fönster i bakre väggen, spröjsade järnbågar med 6x6 rutor, kittade på insidan. Svartmålade. Fönsteröppningarnas underkanter är gjutna och har nedsänkta kondensrännor av plåt.
Övrigt	Lokstall 3 har i bakre delen på vardera sidan en behållare av trä, som är fylld med sågspån, luckorna saknas. Liknande behållare har tidigare funnits i varje stall. I stall 4 är ett litet förråd byggt, med väggar av svartmålad pärlspontpanel.

Skador

Stall 3 - 5: Bräddtakets ser rötskadat ut. Delvis putsnedfall på vägg mot stall 2. Putsnedfall på övre del av vägg mot stall 6. Dörrkarm mellan stall 5 och 6 skadad.

Kulturhistoriska detaljer att ta tillvara

Originaltytor med gjutna golv, granitdetaljer och putsade väggar. Originaldörrar och fönster och fast inredning med fack för spån. "Naturvuxna granknän".



60 Vy upp i lokstall 3.



61 Takstolarnas upplag i lokstall 3.

Rum nr	Funktion	Våning	Byggnad
Lokstall 6 - 9	Stall	BV	Stalldel

Historik

Lokstallen är byggda 1904.

Materialbeskrivning

Golv	Gjutet. Granit i rensgravarna.
Väggar	Putsade tegelväggar. Väggarnas nedre partier, ca 2 meter ovan golv, är målade i mörkgrön oljefärg, övre partier är målade med vit kalkfärg. Stall 8 och 9 har gul färg upptill, väggarna verkar vara målade med limfärg. Järnkolonnerna är målade med oljefärg. En ca 2 meter hög omålad skiljevägg är uppsatt mellan stall 8 och 9. Lucka i vägg mellan stall 9 och 10.
Tak	Synliga vitmålade / svartmålade takstolskonstruktioner. I stall 6 och 7 är det isolerat under takkonstruktionerna, bakom hönsnät. Stall 8 och 9 är klädda med slät gråmålad panel. Takstolarna vilar på naturvuxna granknän. Isoleringsplattor i taket ovanför lokplatserna.
Dörrar	Port i stallar med fyra dörrblad, nedtill snedställd panel. Träspröjsade glaspartier upptill. Mellan stall 9 och 10 är en gråmålad spegeldörr med fem speglar.
Fönster	Stickbågiga fönster mot norr, spröjsade järnbågar med 6x6 rutor, kittade på insidan. Svartmålade. Fönsteröppningarnas underkanter är gjutna och har nedsänkta kondensrännor av plåt, förutom i stall 6, där kondensrännor saknas.
Övrigt	På väggarna i stall 9 sitter en stång med lösa krokar, samt hyllor i nordöstra hörnet.

Skador

Stall 5: Delvis putsnedfall på övre del av vägg mot stall 4. Färg flagar.

Stall 6 och 7: Nedfallen puts på väggarna närmast portarna. Murpelare delvis nedrasad mellan stall 7 och 8.

Stall 8: Kraftiga murverksskador på vägg närmast port. Murpelare delvis nedrasad mellan stall 7 och 8. I övrigt en del nedrasad puts och kraftigt flagad färg. Bräddaket ser rötskadat ut. Fågelträck.

Stall 9: Nedrasad puts på delar av vägg, särskilt närmast port. Kraftigt flagad färg. Bräddaket och takkonstruktioner ser rötskadade ut. Fågelträck.

Kulturhistoriska detaljer att ta tillvara

Originalytor med gjutna golv, granitdetaljer och putsade väggar. ”Naturvuxna granknän”. Originaldörrar och fönster och fast inredning med hyllor och stång. Lamparmaturer.



62 Lokstall 8 sett från vändskivan.



63 Lokstall 9 sett mot vändskivan.

Rum nr	Funktion	Våning	Byggnad
Lokstall 10, 11, 13	Stall	BV	Stalldel

Historik

Lokstallen är byggda 1900. Stall 10-11 var vagnverkstad. Omkring 1973 flyttade spårsvetsarna från banavdelningen in.

Materialbeskrivning

Golv	Gjutet. Granit i rensgravar. Rensgrav i stall 11 är fylld med grus i norra delen.
Vägg	Putsade tegelväggar. Väggarnas nedre partier, ca 2 meter ovan golv, är målade i mörkgrön oljefärg, övre partier är målade med vit kalkfärg. Lucka i stall 13, på vägg mot stall 12, vetter mot ett ovanför stall 12 liggande förråd.
Tak	Synliga vitmålade takstolskonstruktioner. Isolerat under takkonstruktionerna, bakom hönsnät. Isoleringsplattor i taket ovanför lokplatserna. Taket ovanför stall 11 har en glaslanternin med nätat glas.
Dörrar	Port i stallar med fyra dörrblad, nedtill snedställd panel. Träspröjsade glaspartier upptill. En nyare port är insatt i norra delen av stall 13. Ovanför dörren är tre vitmålade träspröjsade fönsterbågar.
Fönster	Stickbågiga fönster. Spröjsade järnbågar med 6x6 rutor, som är kittade på insidan. Ljust gråmålade och svartmålade. Fönsteröppningarnas underkanter är gjutna och har nedsänkta kondensrännor av plåt.
Övrigt	I nordöstra hörnet av stall 11 är två slipmaskiner/smärglar placerade. Ett järnrör för ventilation finns också uppsatt här. I östra delen av stall 11 finns en svarv. Hållare för järnrör och trähyllor sitter på södra väggen i stall 11. I stall 13 är spåret genomgående, för att en vagn ska kunna åka genom stallet och fylla på lokolja till oljeförrådet, som var byggt bakom högdelen.

Skador

Stall 10 - 11: Delvis putsnedfall på väggarna. Färg flagar. Takkonstruktioner ser rötskadade ut.

Stall 13: Murverksskador på vägg i stall 13, mot baksidan. Delvis putsnedfall på väggarna. Skador på port mot baksidan.

Kulturhistoriska detaljer att ta tillvara

Originaltytor med gjutna golv, granitdetaljer och putsade väggar. Originaldörrar och fönster och fast inredning såsom svarv, slipmaskin, hyllor mm.



64 Stall 11.



65 Lokstall 13 sett mot öster, där spåret fortsätter ut mot oljeförrådet.

Rum nr	Funktion	Våning	Byggnad
Lokstall 12, 12A - 12F	Stall, personalutrymmen	BV	Stalldel

Historik

Lokstallet är byggt 1900. Lokstallet byggdes om till dagrum och omklädningsrum mm 1930. Vägg mellan rum 12A och 12B är senare uppsatt. Rum 12A-12B användes som dagrum och orderrum för förare. 12A användes för jourpersonal i väntan på tjänst. I rum 12B, orderrummet, satt turlistor monterade. Rum 12C var tvättrum, 12D duschrum, 12E omklädningsrum, 12F avsett för transformator och omformare.

Materialbeskrivning

Golv	Gjutet.
Väggar	Putsade tegelväggar. 12B, 12C, 12D: Nedre hälften av väggarna är kaklade. Väggarna i omklädningsrummet är klädda med träfiberskivor.
Tak	Putsat i tak. Träfiberskivor.
Dörrar	Masonitklädda spegeldörrar.
Fönster	Stickbågiga vitmålade träfönster mot vändskivan.
Övrigt	Skåpinredning av stål i omklädningsrummet 12E. I nordöstra delen av stall 12E är ett WC inrett.

Skador

12A: Fuktfläckar och svartmögelangrepp på väggar över kaklet. Flagad färg i tak.

12B: Flagad färg på väggar och tak. Igensatt dörr mellan 12B och 12C är söndersparkad / trasig.

12C: Igensatt dörr mellan 12B och 12C är söndersparkad / trasig.

Kulturhistoriska detaljer att ta tillvara

Originalytor med gjutna golv och putsade väggar Originaldörrar och fönster. Personalutrymmen med skåpinredning, kakel på väggarna och sanitetsporslin.



66 *Planritning av lokstall 12, med de senare inredda rummen 12A - 12F för personalen. Del av ritning E-1754A, Kongliga Jernvägsstyrelsen Arkitektkontoret, Folke Zettervall.*



67 *Dagrummet, rum 12A, i stall 12. Fotografi Kjell Taawo, Sörmlands museum.*



68 *Rum 12B sett mot rum 12A. Fotografi Kjell Taawo, Sörmlands museum.*



69 Rum innanför dagrummet. På hållaren till vänster satt turlistorna, rum 12B.



70 Varmvattenberedare i duschen innanför omklädningsrummet i stall 12, rum 12D.



71 Omklädningsrummet i stall 12, rum 12E.

Rum nr	Funktion	Våning	Byggnad
Lokstall 14 - 17	Stall	BV	Stalldel

Historik

Lokstallen är byggda 1889 - 1890 och är de fyra första stallen som byggdes ihop med högdelen, det första vattentornet. Stall 14 är förkortat, då det har använts som pannrum, först för koleldning och från omkring 1959 för oljeeldning. Den som hade stallskötseln eldade pannan.

Stall 16 användes som slangverkstad från omkring 1960, efter det att slangverkstaden flyttades från stall 1 och 2. Senare nyttjades stall 16 som tvätthall för bussar. Omkring 1968-69 byggdes här en spolplatta för bussar. Ännu senare användes stallet som tvätthall för bilar.

Stall 17 användes som bussgarage från omkring 1954-55, då man lade trägolv så att en jämn platta erhöles.

Materialbeskrivning

Golv	Gjutet. Rensgraven i stall 14 har förhöjda spår, sannolikt en åtgärd för att få in kolvagnar till värme-pannan. Östra delen av rensgraven i stall 15 är gjuten och västra delen är fylld med grus. I stall 16 är ett hål i golvet. Över rensgrav i stall 17 är ett järngaller.
Väggar	Putsade tegelväggar. Övre väggpartiet mellan stall 16 och 17 av vitmålad panel. Nedre partier av väggarna, ca 2 meter ovan golv, är målade med mörkgrön oljefärg, övre partier är målade med vit kalkfärg. Under nuvarande färglager syns gul kalkfärg. Båda stallen är delvis målade med vit plastfärg, med en grå bröstning. Järnkolonnerna är målade med oljefärg.
Tak	Synliga vitmålade takstolskonstruktioner. Isolerat under takkonstruktionerna, bakom hönsnät. Isoleringsplattor i taket ovanför lokplatserna, utom i stall 16.
Dörrar	Fyra dörrblad, nedtill snedställd panel. Träspröjsade glaspartier upptill. I stall 15 är porten utbytt mot ett ståldörrparti.
Fönster	Stickbågiga fönster. Spröjsade träbågar med mittpost och 6x5 rutor, gråmålade och grönmålade. Kondensrännor saknas. Ett ventilationsgaller av järn är insatt i det västra fönstret i stall 15.
Övrigt	I östra delen av stall 14 är ett pannrum inrett. På norra väggen i stall 14 (vägg mot högdelen) är en mätsticka placerad. Mätstickan har möjligen använts för att avläsa vattennivån i tanken som ingick i lokstallets ånguppvärmning. Äldre lamparmaturer är uppsatta. Luftvärmerör i södra delen av stall 17.

Skador

Stall 14 - 15: Tak inrasat, rötskador i konstruktioner. Vissa murverksskador på vägg mot högdelen och mot stall 16, samt nedfallen puts. Klotter på väggar i stall 15. Putsnedfall på väggarna. Färg flagar.

Stall 16 - 17: Putsnedfall på väggarna. Klotter på vägg i stall 16 och 17. Färg flagar.

Kulturhistoriska detaljer att ta tillvara

Stallen är de första som byggdes, vilket syns på fönsterbågarna av trä, som endast förekommer i dessa stalldelar. Originalytor med gjutna golv, granitdetaljer och putsade väggar. Originaldörrar och fönster, samt fast inredning såsom äldre vattenledningsrör, mätstickan och armaturer.



72 Lokstall 14 och 15 sett mot vändskivan.



73 Lokstall 14 med oljepannan.

Rum nr	Funktion	Våning	Byggnad
Lokstall 18 - 19	Stall	BV	Stalldel

Historik

Lokstallen är byggda 1900.

Stall 18 användes som bussgarage från omkring 1954-55, då man lade trägolv så att en jämn platta erhöles.

Lokstall 19 användes som bussverkstad från omkring 1954-55.

Materialbeskrivning

Golv	Gjutet. Rensgravar i båda stallen.
Vägg	Putsade tegelväggar. Nedre partier av väggarna, ca 2 meter ovan golv, är målade med mörkgrön oljefärg, övre partier är målade med vit kalkfärg. Under nuvarande färglager syns gul kalkfärg. Båda stallen målade med vit plastfärg, med en grå bröstning. Vitmålad pärlspontad panel sitter ovanför portarna. Järnkolonnerna är målade med oljefärg.
Tak	Synliga vitmålade takstolskonstruktioner. Isolerat under takkonstruktionerna, bakom hönsnät. Asbestplattor i taket ovanför lokplatserna.
Dörrar	Portarna är utbytta mot ståldörrspartier. Mot stall 20 är en skjutdörr. Dörr saknas mot stall 17.
Fönster	Stickbågiga fönster. I varje öppning är fyra spröjsade järnbågar, kittade på utsidan, de nedre med 3x3 rutor och de övre med 3x2 rutor. Ljust gråmålade och svartmålade. Fönsteröppningarnas underkanter är gjutna och har nedsänkta kondensrännor av plåt.
Övrigt	Äldre lamparmaturer är uppsatta. En inbyggnad är gjord i sydöstra delen av stall 18.

Skador

Stall 18 - 19: Färg flagar. Klotter på väggar i stall 19.

Kulturhistoriska detaljer att ta tillvara

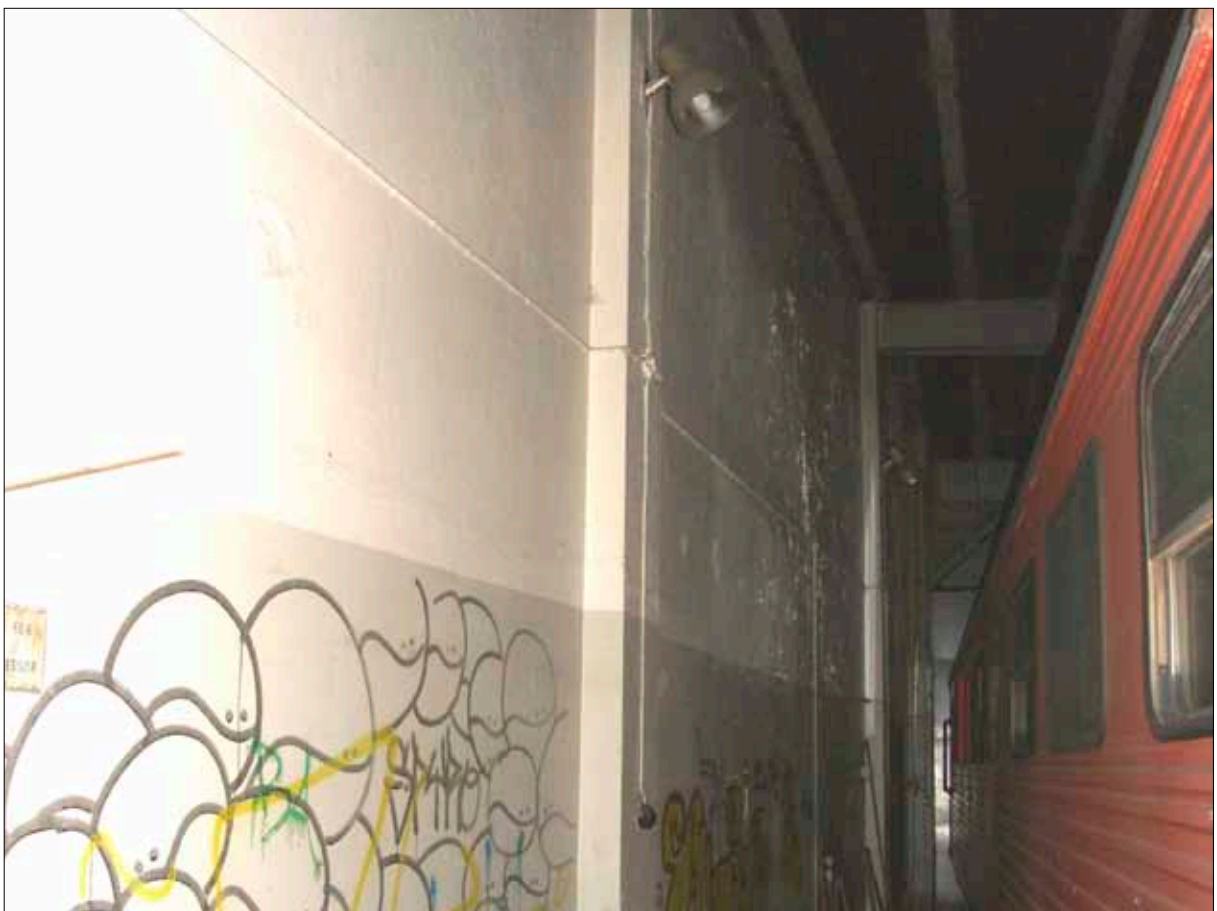
Originaltytor med gjutna golv, granitdetaljer och putsade väggar. Originaldörrar och fönster, samt fast inredning såsom vattenledningsrör, vattenpost och lamparmaturer.



74 Fönsteröppning i stall 19. Fotografi Kjell Taawo, Sörmlands museum.



75 Stall 19 sett mot spårsidan. Fotografi Kjell Taawo, Sörmlands museum.



76 Stall 19 sett mot spårsidan. Fotografi Kjell Taawo, Sörmlands museum.

Rum nr	Funktion	Våning	Byggnad
Lokstall 20 - 21	Stall	BV	Stalldel

Historik

Lokstallen är byggda 1906 och är de två sista stallplatserna som byggdes. Stallen har använts som lokverkstad. Stall 20 var lokomotorverkstad. Här lagades lokomotorer, motorvagnar (rälsbussar), och perrongtruckar, vilka hade bensin eller dieselmotorer. Här fanns först två reparatörer, men sen bara en. Längst in i stallet fanns en svetsavdelning vilken var avskild med ett skynke. Stall 21 var ellöksverkstad. På ritningen syns att det är planerat för någon sänkgrav för hjularbeten. Fyra personer arbetade med loken.

Materialbeskrivning

Golv	Gjutet. I stall 21 är en grav. Graven i stall 20 är igengjuten. En tvärgående grav är byggd i de båda stallens mittparti, möjligen en sänkgrav. Graven har en synlig granitomfattning.
Väggar	Putsade tegelväggar. Nedre partier av väggarna i stall 21, ca 2 meter ovan golv, är målade med mörkgrön oljefärg, övre partier är målade med vit kalkfärg. Under nuvarande färglager syns gul kalkfärg. Stall 20 är delvis målad med vit plastfärg, med en grå bröstning. Järnkolonnerna är målade med oljefärg.
Tak	Synliga vitmålade takstolskonstruktioner. Takstolarna vilar på naturvuxna granknän. Isolerat under takkonstruktionerna, bakom hönsnät. Asbestplattor i taket ovanför lokplatserna.
Dörrar	Portarna är utbytta mot ståldörrspartier. En dörr är insatt i fönsteröppningen i stall 20. Mot stall 19 finns en skjutdörr.
Fönster	Stickbågiga fönster. Spröjsade järnbågar med 6x6 rutor i stall 21, som är kittade på insidan. Svartmålade. Östra fönsteröppningen i stall 20 försatt med skivor. I västra fönsteröppningen i stall 20 är ett träparti med en enkeldörr insatt. Fönsteröppningarnas underkanter är gjutna och har nedsänkta kondensrännor av plåt.
Övrigt	I södra delen av stall 20 var en svetsavdelning, som var avskild med ett skynke. I södra delen av stall 21 är en travers, enligt inskriptionen möjligen från 1966, dimensionerad för 1500 kg. Här står också ett arbetsbord. Vid södra pelaren mellan de båda stallen är en slipmaskin placerad. En bänk är placerad mellan de båda pelarna. I södra delen av stall 21 är en "Aerotemper" (ett värmepaket med cirkulerande varmt vatten, genom vilket en fläkt blåser luft) placerad. Här var också ett fikarum för personalen.

Skador

Stall 20 - 21: Nedfallen puts på delar av väggarna. Färg flagar. Takkonstruktioner är rötskadade.

Kulturhistoriska detaljer att ta tillvara

Originaltytor med gjutna golv, granitdetaljer, sänkgraven och putsade väggar. "Naturvuxna granknän". Originaldörrar och fönster, samt fast inredning, såsom äldre vattenledningsrör, vattenpost, travers, bänk och slipmaskin/smärgel.



77 Stall 21, detalj av fönsteröppningen. Fotografi Kjell Taawo, Sörmlands museum.



78 Stall 20, detalj av takstolens upplag. Fotografi Kjell Taawo, Sörmlands museum.



79 Stall 21 sett mot spårsidan. Fotografi Kjell Taawo, Sörmlands museum.

Rum nr	Funktion	Våning	Byggnad
Sandtorn / Vattentorn	Sandtorn före detta vattentorn	1 - 3	

Historik

Vattentornet byggdes 1905. Första planet inreddes till bad- och omklädningsrum. Tornet byggdes senare om till sandtorn.

Materialbeskrivning

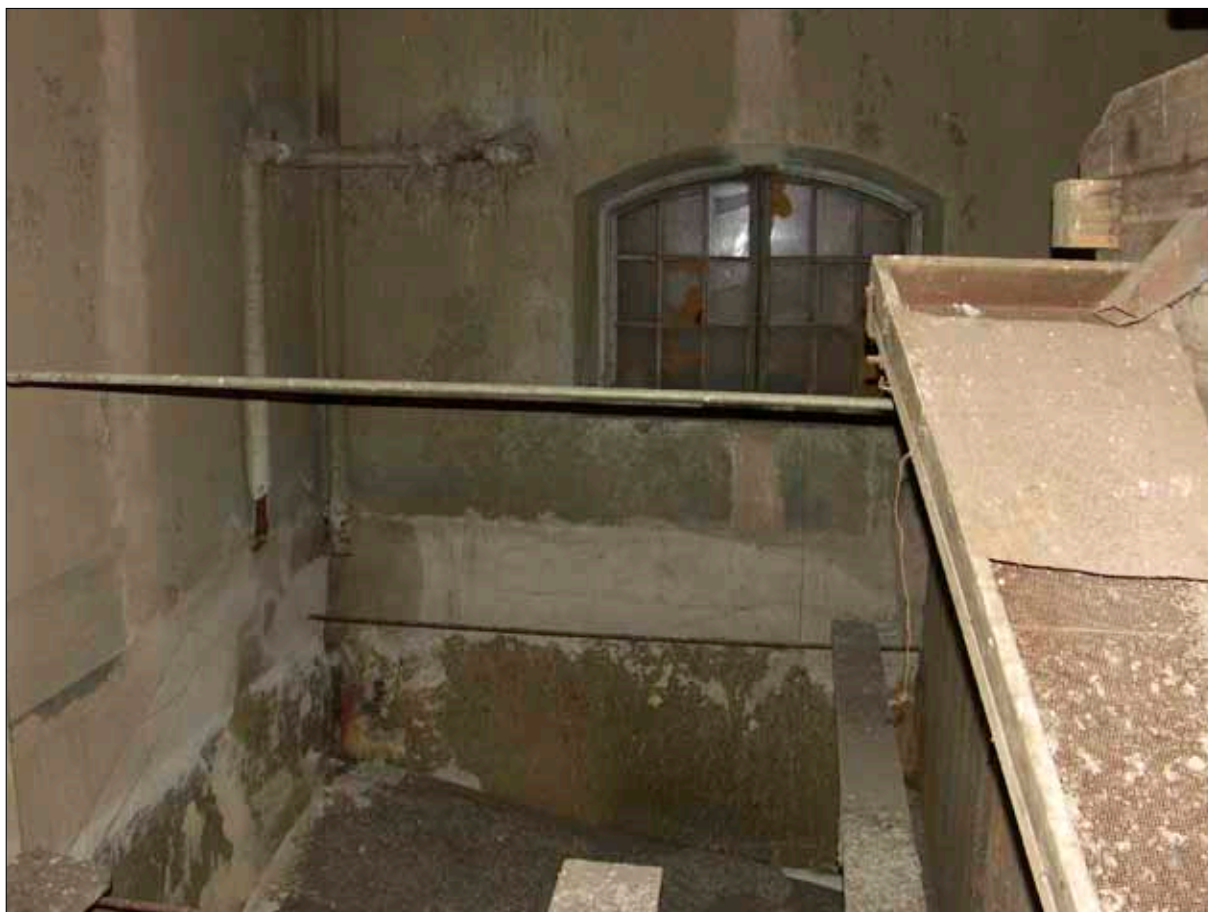
Golv	Gjutet.
Väggar	Putsade tegelväggar. På nedre våningen är nedre delen av väggen, ca 4 meter målad med svart oljefärg. Övre väggpartier är målade med gul oljefärg. Högre upp i tornet ser väggarna ut att vara omålade.
Tak	Putsade. Delvis träbjälklag.
Dörrar	Stickbågiga. Ytterdörren är en rak pardörr med spröjsat fönsterparti.
Fönster	Stickbågiga, träspröjsade och vitmålade.
Övrigt	Bottenvåningen är fylld med ett gruslager. En trästege leder upp till en avsats som består av ett träbjälklag. I sandtornets övre del syns två cisterner av järn. Cisternerna vilar på kraftiga, rostiga I-balkar. Sanden transporterades till övre våningen med ett paternosterverk, små metallskopor som sitter monterade på en kraftig läderrem. Sanden har silats över ett såll och fylldes sedan på mindre sandtorn som var placerade på var sida om ingångsspåret.

Skador

Rostiga vattencisterner. Rostiga balkar. Vissa putsskador på väggarna. Färg flagar.

Kulturhistoriska detaljer att ta tillvara

Originaltytor med gjutna golv och putsade väggar. Originaldörrar och fönster, samt fast inredning såsom paternosterverk, såll, cisterner.



80 Silen där sanden sållades. Fotografi Kjell Taawo, Sörmlands museum.



81 Cisternerna som vilar på I-balkar.



82 Detalj av "paternosterverket" som transporterar sanden till övre våningen.

Rum nr	Funktion	Våning	Byggnad
HöA - HöD, Trappa	Personalutrymmen	BV	Högdelen

Historik

Högdelen byggdes som ett vattentorn 1889 - 1900 i två våningar, men byggdes på med en våning 1910.

Rum HöA: Rummet avsett för lokförman 1890 och förrådsmästare 1910.

Rum HöB: Rummet avsett för pumprum 1890, då väggen mellan trappan och rummet inte fanns. Rummet benämns tambur 1910.

Rum HöC: Rummet avsett som förråd 1910. Senast använt som oljeförråd med oljetankar.

Rum HöD: Rummet avsett som förråd 1910. Ser ut att senast ha använts som omklädningsrum.

Materialbeskrivning

Golv Gjutna. Linoleummatta ovanpå.

Väggar Putsade tegelväggar. Väggarna är målade med oljefärg i rummen, med bröstslist.

Tak Putsade. Vitmålade.

Dörrar HöB och HöG: Dörrar klädda med skivor.

Fönster Stickbågiga fönsterbågar av trä. Vitmålade.

Övrigt I rum HöC är oljetankarna placerade. Hyllor och bänkar är placerade i HöD.

Skador

HöA: Uppstämpat tak. Kraftigt flagad färg.

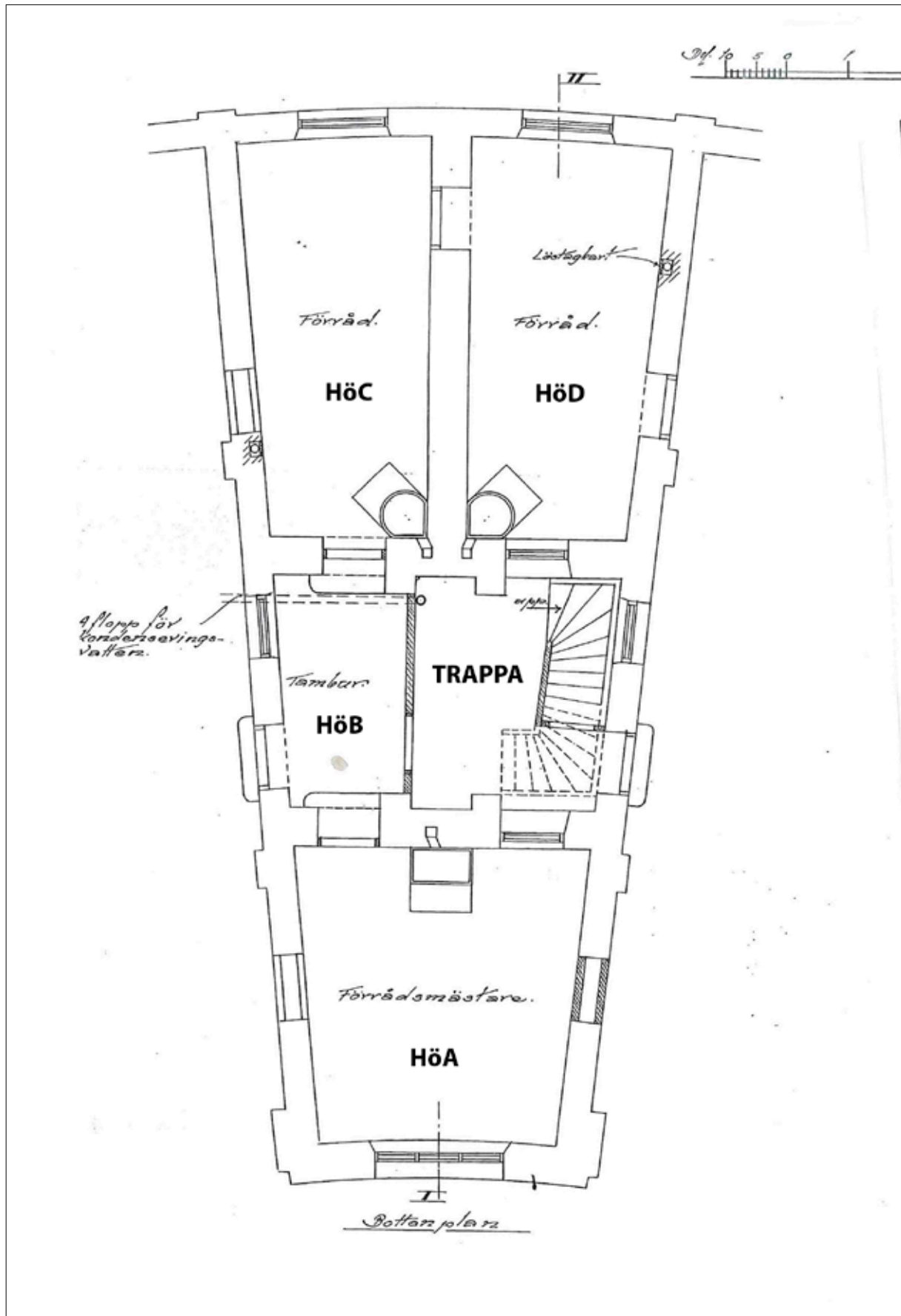
HöB: Flagad färg. Färg flagar på dörrfoder och smygpaneler.

HöC: Vissa murverksskador, samt putsskador. Färg flagar på dörrfoder och smygpaneler.

HöD: Färg flagar.

Kulturhistoriska detaljer att ta tillvara

Originalytor med gjutna golv, putsade väggar, lister och foder. Originaldörrar och fönster, samt fast inredning såsom bevarad skåpinredning, hyllor, bänkar och oljetankar.



83 Vattentornets bottenvåning. Del av ritning 3266E, Kungliga Jernvägsstyrelsen Arkitektkontoret, Folke Zettervall, 1910. Landsarkivet i Göteborg.



84 Fikarum för personalen, rum HöA.



85 Oljeförråd i högdelen, HöC.



86 Dörröppning mellan HöB och HöC. Fotografi Kjell Taawo, Sörmlands museum.



87 Omklädningsrum i högdelen, HöD.



88 Trapploppet.



89 Trappan upp i högdelen.

Rum nr	Funktion	Våning	Byggnad
HöE - HöH, Trappa	Personalutrymmen	1	Högdelen

Historik

Högdelen byggdes som ett vattentorn 1889 - 1900 i två våningar, men byggdes 1910 på med en våning.

Rum HöE: Rummet avsett för stins 1910. Under senare tid använt som dagrum för jourpersonal.

Rum HöF: Rummet benämns tambur 1910. Senast använt som kök för personal.

Rum HöG: Rummet avsett som skrifrum 1910. Under senare tid använt som övernattningsrum.

Rum HöH: Rummet avsett som dagrum 1910. Under senare tid använt som övernattningsrum.

Materialbeskrivning

Golv	Gjutna. Golv i köket, rum HöF, och rum HöG och HöH lumppapp.
Väggar	Putsade tegelväggar. Väggarna är målade med oljefärg i rummen. Grå färg nedtill och vitmålat upptill i rum HöE, senare tapetserat. Profilerad golvsockel i rum HöE. Rum HöF vitmålat, kaklat ovanför diskbänken. Rum HöG målat vitt. Rum HöH målat grönt nedtill och vitt upptill, med smal röd bröstningslist, ovanför tapetserat. Enkla golvlistor i rum HöG och HöH.
Tak	Putsade. Vitmålade. Puts i rum HöE på spikad vassmatta.
Dörrar	Dörr i rum E med glasat övre parti. Skivor är uppsatta på dörrarna i rum HöF, HöG och HöH.
Fönster	Stickbågiga fönsterbågar av trä. Vitmålade.
Övrigt	Köksinredning från 1950-talet i köket, rum HöF. I rum HöG finns en liten hall och en garderob. I rum HöE och HöG finns en radiator av gjutjärn.

Skador

HöE: Delvis nedfallen puts på väggarna. Golvlisten delvis skadad. Bjälklaget har rasat in och sedan rivits. Duvor flyger fritt i rummet.

HöF: Vissa skador i putsen på väggarna. Färg flagar.

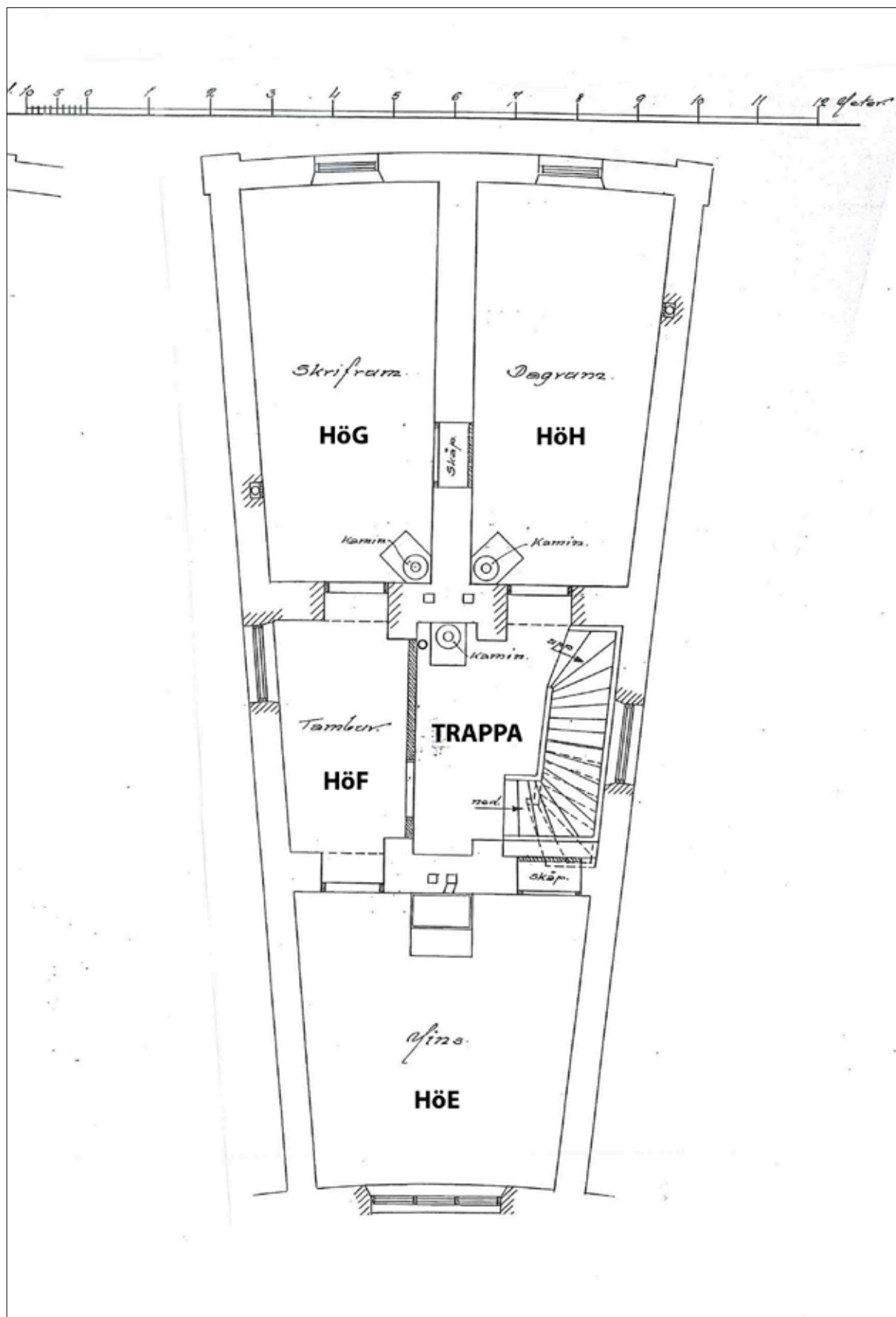
HöG: Delar av bjälklaget har rasat in. Delvis nedfallen puts. Färg flagar.

HöH: Vissa skador i putsen på väggarna. Färg flagar.

Trappan: Klotter. Färg flagar.

Kulturhistoriska detaljer att ta tillvara

Originalytor med gjutna golv, putsade väggar, lister och foder. Originaldörrar och fönster, samt fast inredning, såsom köksinredning, skåpinredning och hyllor. Radiatorer. Trappan med ledstång och räcken.



90 Vattentornets första våning. Del av ritning 3266E, Kungliga Jernvägsstyrelsen Arkitektkontoret, Folke Zettervall, 1910. Landsarkivet i Göteborg.



91 Rum HöF, som idag är inrett till kök. Fotografi Kjell Taawo, Sörmlands museum.



92 Rum HöH. Fotografi Kjell Taawo, Sörmlands museum.



93 Rum HöG.



94 Köket i högdelen, HöF.



95 Nedrasat bjälklag i rum HöE.

Rum nr	Funktion	Våning	Byggnad
HöI - HöK	Personalutrymmen	2	Högdelen

Historik

Högdelen byggdes som ett vattentorn 1889 - 1900 i två våningar, men byggdes 1910 på med en våning.

Rum HöI: Rummet avsett för öfverliggningsrum för reservpersonal 1910.

Rum HöJ: Rummet avsett för en vattencistern 1910.

Rum HöK: Rummet avsett för två vattencisterner 1910.

Materialbeskrivning

Golv Gjutet.

Väggar Putsade tegelväggar, målade med oljefärg.

Tak Putsade.

Dörrar -

Fönster Stickbågiga fönsterbågar av trä. Vitmålade.

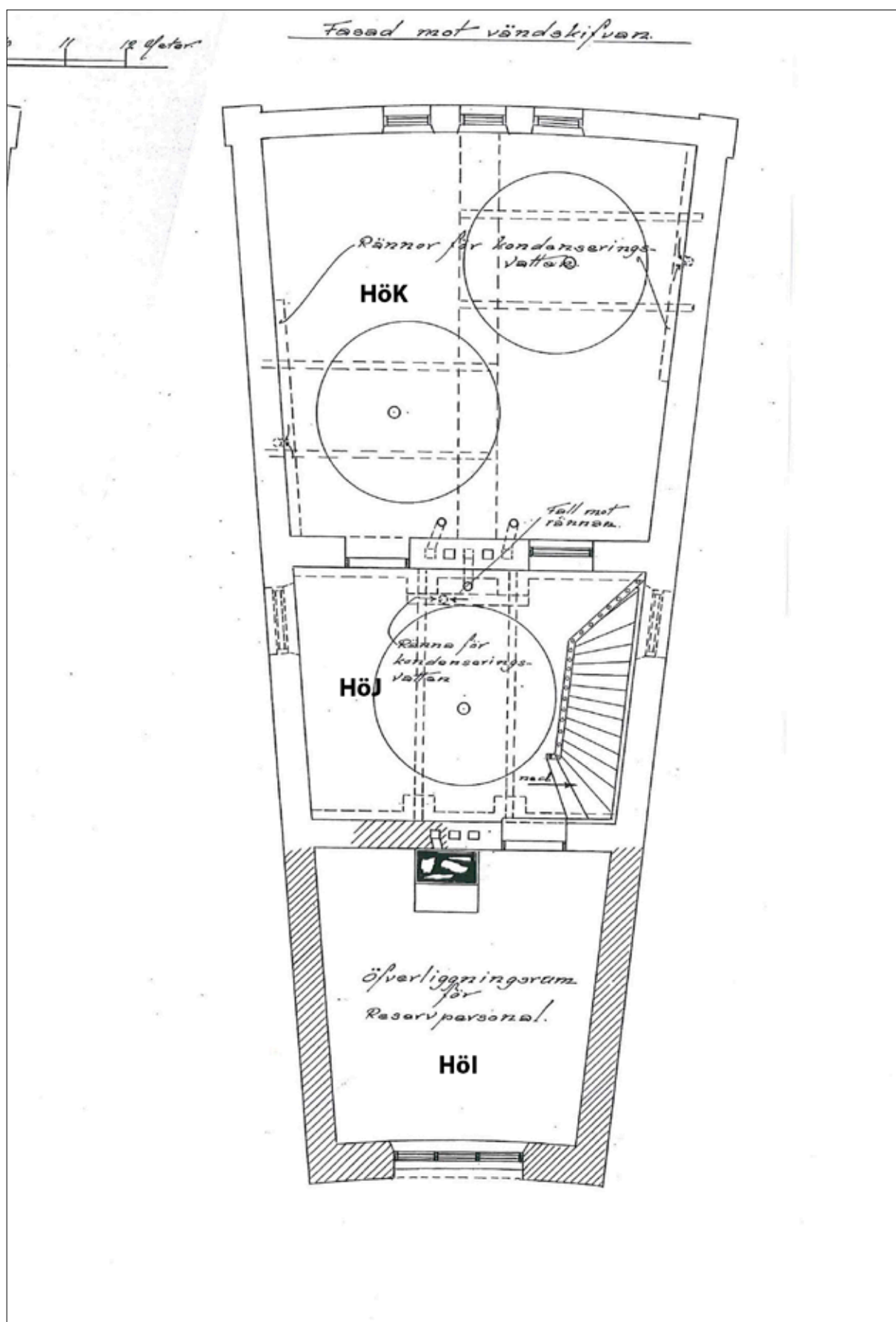
Övrigt I HöJ ligger delar av en vit kakelugn, samt en mörkläggningsgardin från kriget. Vattencisterner av järn är kvar.

Skador

HöI - HöK: Stora delar av bjälklaget har rasat in.

Kulturhistoriska detaljer att ta tillvara

Originaltytor med gjutna golv, putsade väggar, lister och foder. Originaldörrar och fönster, samt fast inredning, såsom vattencisterner. Del av kakelugnen och mörkläggningsgardinen.



96 Vattentornets andra våning. Del av ritning 3266E, Kungliga Jernvägsstyrelsen Arkitektkontoret, Folke Zettervall, 1910. Landsarkivet i Göteborg.

ÅTGÄRDSBESKRIVNINGAR

Exteriör

Åtgärder Mark

Sly som växt upp intill byggnaden röjs bort. Marknivån sänks om behövt.

Åtgärder Sockel

Klottrade ytor rengörs. Prov på rengöringsmetod ska utföras och utvärderas.

Åtgärder Fasader / stomme

Klottrade ytor rengörs. Prov på rengöringsmetod ska utföras och utvärderas. Innan eventuell kemikalie provas ska tegelfasaderna förvattnas.

Vittrade och frostsadade stenar huggs bort till ett djup av minst 2" och ersätts med nytt tegel i format lika befintligt. Murning och fogning utförs med hydrauliskt kalkbruk. (Vid pågående arbeten har Maxit Serpo 158 Hydrauliskt Kalkbruk Grov 0-4 mm använts)
Fogning utförs med rundfog lika befintligt utförande.

Åtgärder Fönsterbågar av trä

På fönster som trälagas ska samtliga rutor glasas ur varsamt med kittlampan. Glas ska återanvändas, trasiga rutor byts mot likvärdigt glas (ej planglas).

Innan bågen demonteras ska den mallas av eller diagonalmätas noggrant för att inte formförändras.

Se även **Åtgärder portar ALTERNATIV 2.**

Löst sittande och krackelerad färg skrapas ned till fast yta, uppskrapning av gråträ, övriga ytor matteras endast och färgkanter jämnas ut med fint slippapper.

Eventuellt rötat och skadat trä i bågar och spröjsar skarvas i, alternativt "halvsulas", med nytt virke av hög kvalitet, d v s furu med hög kärnvedsandel, högt kådinhåll, täta årsringar i splinten och hög densitet. Kärnsidan ska vändas utåt. Skarvning utförs med så lång anliggningsyta som möjligt, d v s snedskarvas. Limning utförs med vattenfast trälim.
Profiler och detaljer ska vara lika de befintliga.

Eventuellt lösa hörnbeslag tas bort varefter hålen i bågen borrar upp till 2/3 av bågens tjocklek och träpluggas

(ej centrumplugg) innan det renskrapade beslaget återmonteras. Detsamma gäller trasiga, utkrypande hörnpluggar.

Gammalt torrt och löst kitt skrapas bort från glasfalsen innan falsen halvolyas.

Renskrapade beslag grundas med linoljeblymönja.

Hela bågen grundmålas med linoljefärg innan kittning.

Borttagna glas återmonteras och stiftas.

Kittning utförs med linoljekitt.

Mellan- och slutstrykning utförs med linoljefärg. Linoljefärgen skall strykas ut mycket tunt.

Åtgärder Fönsterbågar av järn

Sprucket och löst sittande kitt avlägsnas. Därefter ska bågarna skrapas, stålborstas, avfettas med kallavfettningssmedel och tvättas med Målartvätt innan målning. Grundning utförs med linoljebaserad blymönjefärg innan komplettering av trasiga och saknade glas med glas lika befintliga (ej planglas). Kittning utförs med linoljekitt. Mellan- och slutstrykning utförs med linoljefärg i kulör lika befintlig.

Se även **Åtgärder portar ALTERNATIV 2.**

Åtgärder portar

Ytor tvättas med Målartvätt, löst sittande och flagande färg skrapas ned till fast yta, uppskrapning av gråträ, övriga ytor matteras endast och färgkanter jämnas ut med fint slippapper.

Rötat och skadat trä ersätts med nytt virke av hög kvalitet, se **Åtgärder Fönsterbågar av trä.**

Profiler och detaljer ska vara lika de befintliga.

Spikskallar, smidesbeslag, gångjärn o dyl stålborstas, tvättas och grundas med linoljeblymönja innan mellan- och färdigstrykning lika övriga ytor.

Glasade ytor i portarna åtgärdas lika **Åtgärder fönsterbågar av trä.**

Målning utförs med linoljefärg enligt fabrikantens anvisningar i kulör lika befintlig. Linoljefärgen skall strykas ut mycket tunt.

Ståldörrspartier ersätts med nytillverkade portar av trä och glasade partier lika originalen.

ALTERNATIV 2 - Eventuellt ska fönsterglas i portar och fönsterbågar (både av järn och trä) ersättas med tillklippta plåtar p g a risken för skadegörelse. Enligt detta alternativ tas befintliga glas ur varsamt och lagras för återanvändning. Därefter utförs åtgärder lika ovanstående.

Åtgärder Tak

Taket har från början varit pannplåt, som sannolikt har varit oljemålad i röd eller grön kulör. Taken har haft höga rökhuvar i plåt och spröjsade öppningsbara fönster mot baksidan.

Taket har nyss belagts med modern fabrikslackerad svart pannplåt. Vid kommande renoveringar bör man överväga att blåstra taket rent från den moderna färgen och penselstryka taket med äkta linoljefärg.

Åtgärder plåtaavtäckningar

All lös färg bortskrapas, ytorna avfettas och rengörs med målartvätt. Grundstrykning utförs med zinkfosfatprimer. Mellan- och slutstrykning med linoljefärg, kulör bestäms på plats.

Saknade bleck nytillverkas av galvaniserad plåt med mått och utförande lika befintligt.

Åtgärder Ventilationshuvar

Det skulle vara mycket positivt för det exteriöra utseendet om de höga rökhuvarna kunde återställas igen, med de äldre ritningarna och fotografierna som förlagor. Huvarna ska då tillverkas av galvaniserad plåt.

Åtgärder takavvattning

Stuprör med skarpa knän behålls, övriga stuprör nytillverkas av galvaniserad plåt med det bevarade äldre stupröret vid sandtornet som förlaga.

Åtgärder skorstenar

Krönavtäckningar ses över.

Fogning kompletteras. Fogningen utförs med hydrauliskt kalkbruk med rundfog lika befintligt.

Interiör

Åtgärder ytskikt

Ytskikt som endast är nedsotade eller uppvisar mindre flagning är ej självklart att åtgärda på grund av att spåren av driften i sig besitter ett värde. Ställning till detta får tas efterhand när man vet mer om lokstationens framtida användning.

Eventuella åtgärder på ytskikt, såsom tvättning eller ommålning, ska föregås av en noggrannare undersökning av ytskikten, med efterföljande beslut om vilket färdigt resultat som ska uppnås. Val av färgtyp och kulör görs med hänsyn tagen till lokstationens framtida användning.

Åtgärder putsade väggar

Klottrade ytor rengörs. Proov på rengöringsmetod ska utföras och utvärderas.

Sprucken eller löst sittande puts borthugges. Putsning utförs med luftkalkbruk, som brädrives till en yta lika befintlig.

Beslut får tas från fall till fall hur målning ska utföras. Generellt målas dock med linoljefärg på bröstning och limfärg däröver, alternativt med kalkfärg.

Åtgärder putsade innertak

Nedfallen puts, sprucken eller löst sittande puts borthugges. Högdelen nedre våningar är putsade på vassmattor, medan den övre våningens takputs är lagd på ståltrådmatta. Ny putsbärare ska vara lika befintligt. Putsning utförs med luftkalkbruk, som brädrives till en yta lika befintlig.

Målning utförs med limfärg.

Åtgärder bjälklag och väggar av trä

Skadade partier och lister lagas upp med nytt trä. På flera ställen i lokstallet innebär detta hyvlad pärlspontpanel. Virket ska vara av hög kvalitet. Skarvningar undviks. Dimensioner, profiler, detaljer och ytbehandlingar ska vara lika de befintliga.

Nya lagningar och trä med flagad färg skrapas och målas enligt **Åtgärder Fönsterbågar av trä**.

Bjälklaget byggs upp som ursprungligt. Isolering ska vara sågspån, kutterspån eller ekofiberisolering.

Åtgärder innerdörrar, smygpaneler och golvsockel

Skadade partier och lister lagas upp med nytt trä. På flera ställen i lokstallet innebär detta hyvlad pärlspontpanel.

Virket ska vara av hög kvalitet, d v s furu med hög kärnvedsandel och täta årsringar i splinten. Eventuella skarvningar utförs med så lång anliggningsyta som möjligt, d v s snedskarvas. Limning utförs med vattenfast trälim. Dimensioner, profiler, detaljer och ytbehandlingar ska vara lika de befintliga.

Nya lagningar och trä med flagad färg skrapas och målas enligt **Åtgärder Fönsterbågar av trä.**

Åtgärder äldre gjutjärnsradiatorer

Äldre radiatorer av gjutjärn som är placerade i högdelen bör behållas. Radiatorerna måste provtryckas för att undersöka om de är täta.

KÄLLFÖRTECKNING

Litteratur

Bebyggelsehistorisk tidskrift. *Järnväg, bygd och bebyggelse*. Nr 12, 1986.
Folke Zettervall. Statens järnvägars arkitekt. Nybyggda stationshus 1895–1931. C-uppsats, institutionen för konstvetenskap. Umeå universitet, HT 1988. Peter Hagren.
Fornvännen 1972. *Stationshus 1855-1895. A. W-Edelsvärd som järnvägsarkitekt*.
Längs spåret. Stockholm – Göteborg. SJ Stab Information. 1989.
Skånes hembygdsförbunds årsbok 1978. Skånska industriminnen. ”*Stationsarkitektur ur geografisk miljösynpunkt*”. Lennart Améen och Thomas Tägil.
Statens Järnvägar 1856-1906. Historisk-Teknisk-Ekonomisk Beskrifning. Band I, Historik. Band II, Bana och byggnader. Järnvägsstyrelsen.
Statens Järnvägar 125 år. K. W. Gullers, Lars Olov Karlsson. 1981.
Järnvägen 150 år - ett jubileum för hela Sverige. Banverket. 2005.
Sveriges lokstationer. Maskintjänstens anläggningar 1856-1992. Malte Ljunggren. Svenska Järnvägsklubben skriftserie nr 60. 1993.
Sörmlandsbygden 1988:2. Södermanlands hembygdsförbunds årsbok.
VSJS-NYTT. Västra Sörmlands Järnvägssällskaps nyhetsbrev.

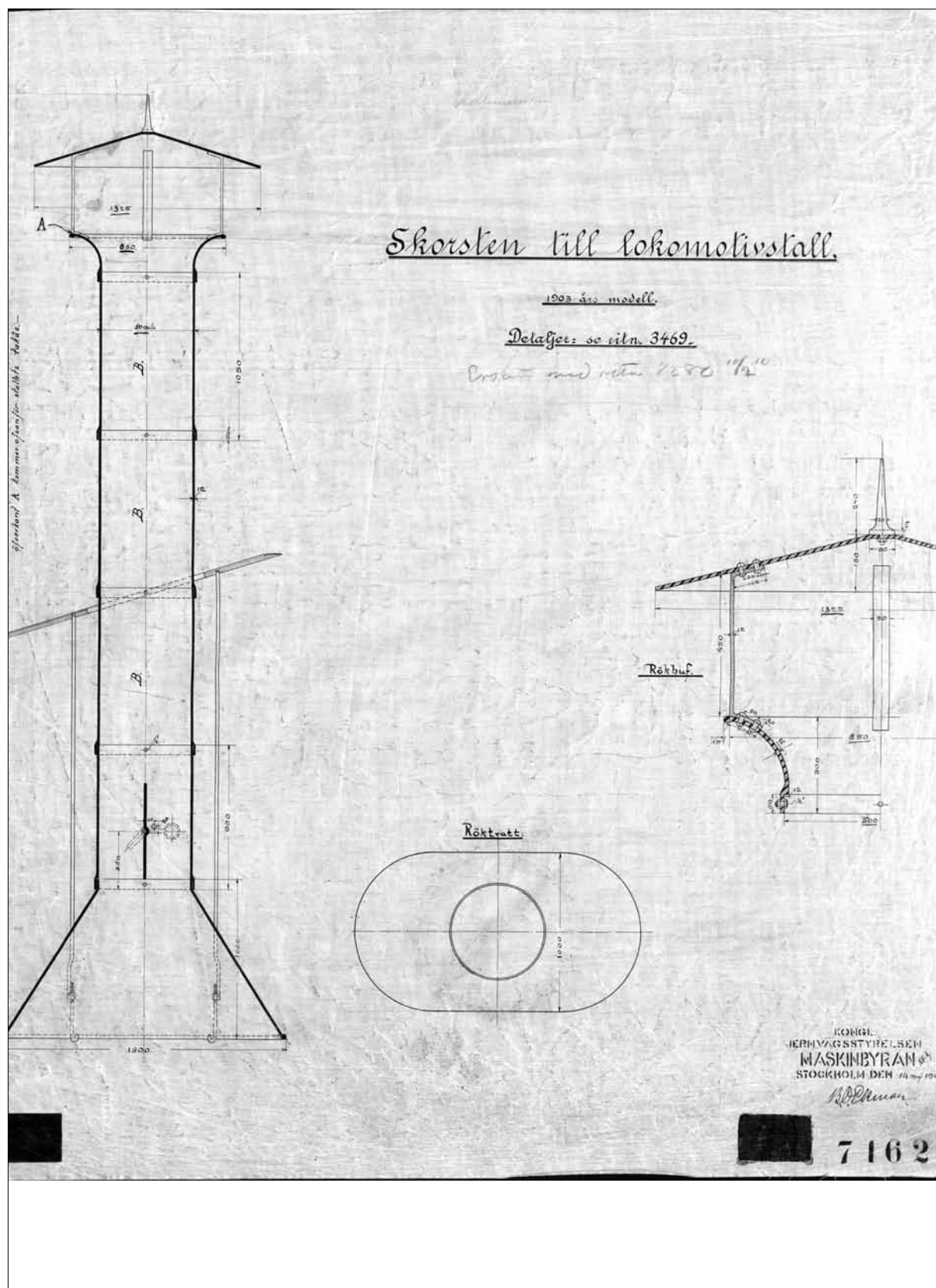
Muntliga uppgifter

Banverket, Göran Andersson.
Jernhusen, Göran Gustafsson.
Järnvägmuseet Gävle, Ida Sixtensson, Robert Herpai.
KJF, Katrineholms Järnvägshistoriska Förening, Jöran Lindhagen.
Katrineholms kommun, Roger Persson.
Nässjö järnvägmuseum, Peter Hagren, Bengt Svensson.
VSJS, Västra Sörmlands Järnvägshistoriska sällskap, Lars Larsson, Bernt Gustavsson, Kjell Gustafsson, Bo Jonsson.

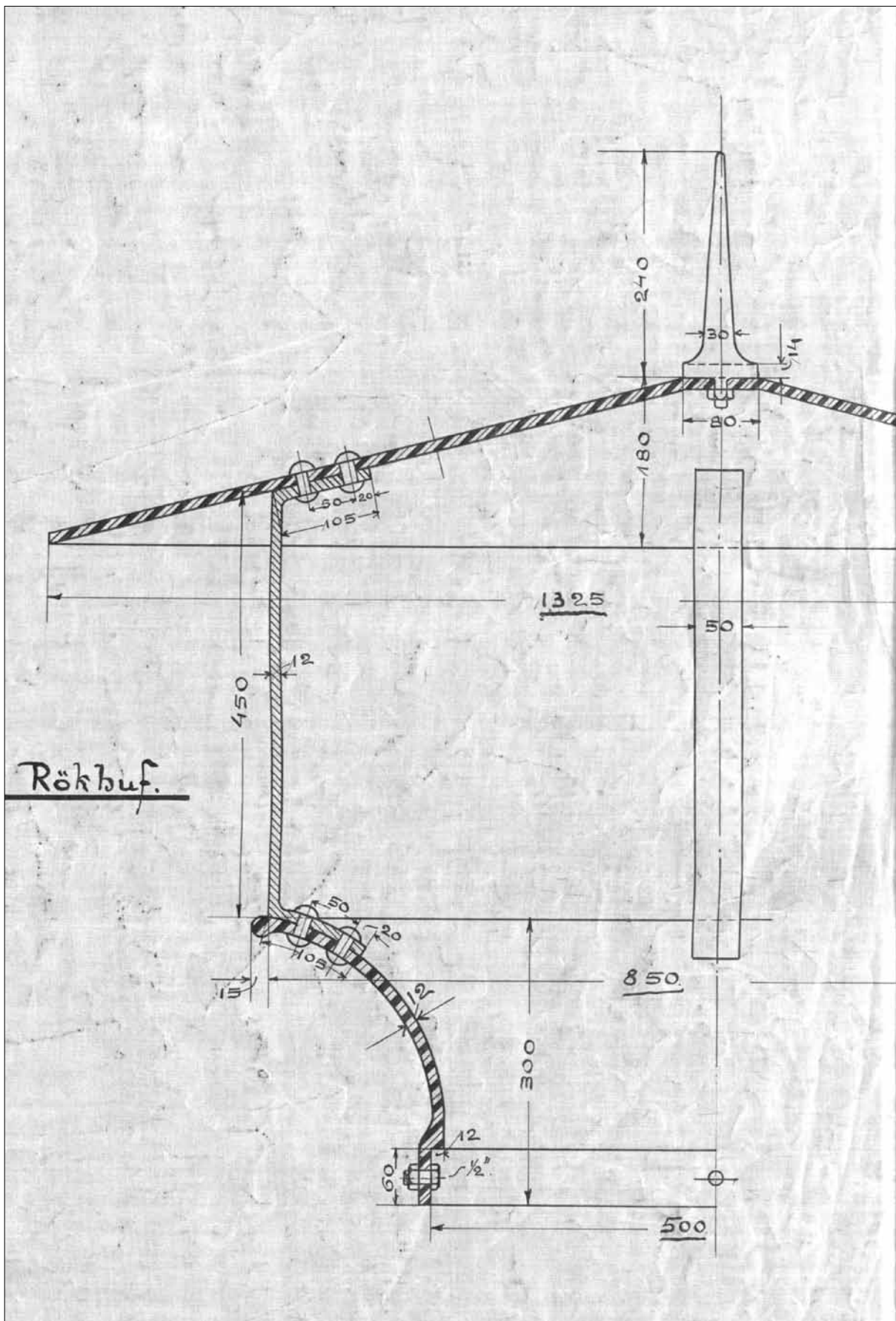
Arkiv

Katrineholms kommunarkiv, Roland Blomkvist.
Landsarkivet i Göteborg, Magnus Hansson.
Riksarkivet, Roger Munck.
Svenska Järnvägsklubben arkiv.
Sörmlands museums arkiv.

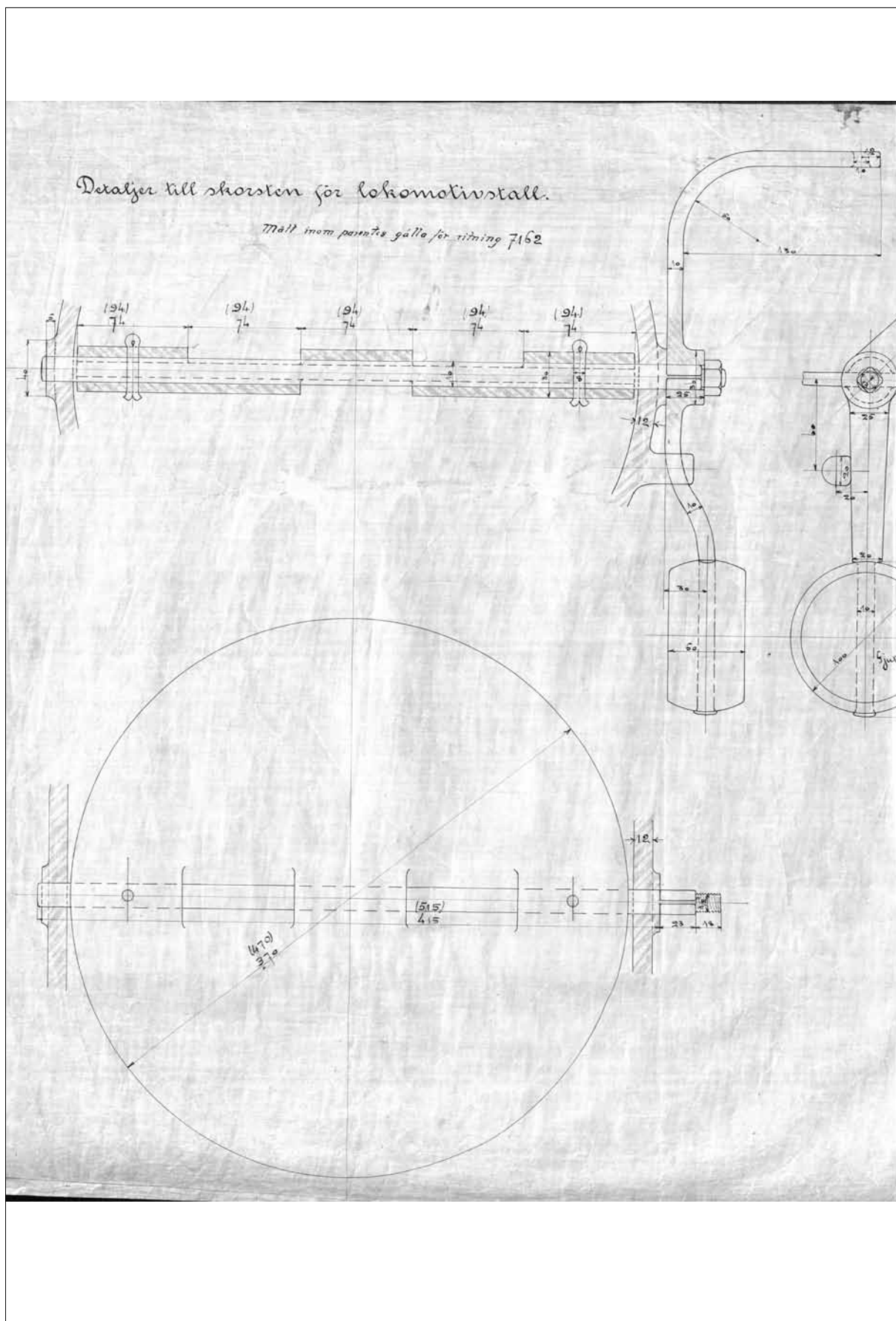
RITNINGSBILAGOR



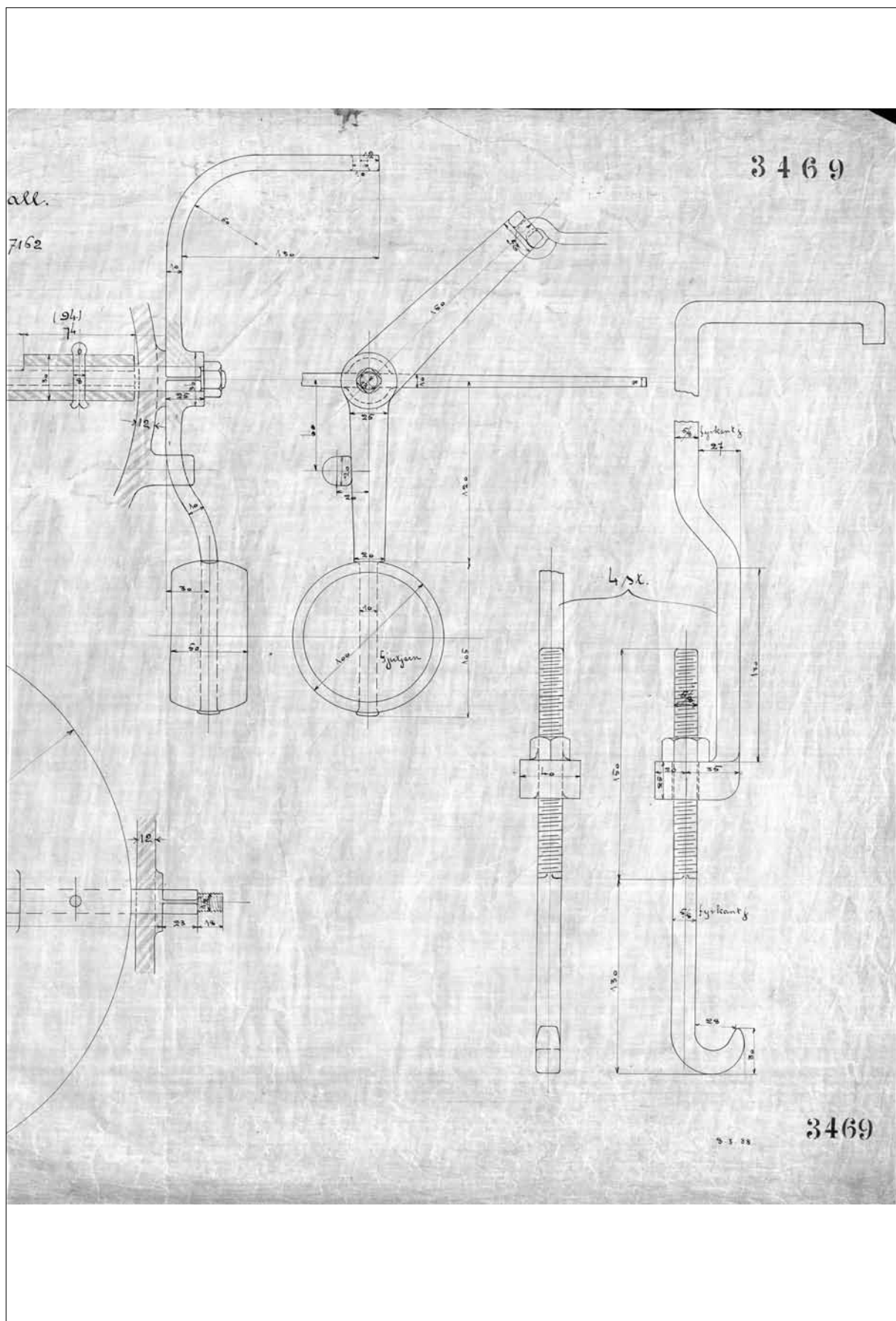
97 "Skorsten till lokomotivstall". 1903 års modell. Ritning Kongliga Jernvägsstyrelsen Maskinbyrån, nr 7162. Riksarkivet.



98 Uppförstoring av rökhuven. Från ritning Kongliga Jernvägsstyrelsen Maskinbyrån, nr 7162. Riksarkivet.



99 Detaljer till skorstenen. Ritning Kongliga Jernvägsstyrelsen Maskinbyrån, nr 3469. Riksarkivet.



100 Detaljer till skorstenen. Ritning Kongliga Jernvägsstyrelsen Maskinbyrån, fortsättning på ritning nr 3469. Riksarkivet.