



LOKSTALLET, MJÖLBY 39:4 OCH 40:13, MJÖLBY KOMMUN

ANTIKVARISK UTREDNING

INFÖR NY DETALJPLAN

2020-11-30

UPPDRAGSNAMN

Antikvarisk förundersökning inför detaljplan,
Lokstallet, Mjölby 39:4, Mjölby kommun

UPPDRAGSANSVARIG

Felix Lotz

DATUM

2020-11-30

FÖRFATTARE

Lisa Berglund

ÄNDRINGSDATUM**GRANSKARE**

Felix Lotz

BESTÄLLARE

Mjölby kommun



FREDRIKSSON
arkitektkontor ab

Skolgatan 1a 60225 Norrköping
011-100066 fax 011-365402
fredrikssonarkitektkontor.se

INNEHÅLL

1. ÖVERBLICK	5
BAKGRUND OCH SYFTE	6
METOD	6
UPPDRAG OCH AVGRÄNSNING	6
BEFINTLIGA STÄLLNINGSTAGANDEN	8
2. KULTURHISTORISK VÄRDERING	11
VÄRDEBESKRIVNING	12
VÄRDEBÄRANDE DELAR	13
3. REKOMMENDATIONER	17
5. NULÄGESBESKRIVNING	21
6. HISTORIK	31
7. REFERENSER	41
BILAGA	
BOVERKETS FÖRESKRIFTER FÖR SÄRSKILT VÄRDEFULL BYGGNAD (BFS 2016:6, 1:2213)	43

I Överblick

UPPDRAG, SYFTE OCH METOD

BAKGRUND OCH SYFTE

Mjölby kommun har inlett en planprocess gällande ny detaljplan för området Svartå strand etapp 2. Planområdet omfattar delar av det sydvästra järnvägsområdet som bland annat inhyser ett rundloksstall uppfört 1915. I planprocessen finns behov av ett kunskapsunderlag i form av en antikvarisk utredning som ska skapa förståelse för platsens kulturhistoriska värden och kvalitéer för att dessa ska kunna tillvaratas och vidareutvecklas i kommande detaljplan.

Fredriksson arkitektkontor blivit ombudda att upprätta en kortfattad och översiktlig utredning gällande fastigheterna Mjölby 39:4 och Mjölby 40:13.

METOD

Den kulturhistoriska värderingen av miljön följer de råd och rekommendationer som ges i Boverkets författningssamling (BFS 2016:6) gällande enskilda byggnaders och den sammansatta bebyggelsens värde.

Utredningen tar stöd i Riksantikvarieämbetets (RAÄ) *Plattform för Kulturhistorisk värdering och urval* (2015) där byggnadens bärande berättelser och dess fysiska uttryck identifieras och en bedömning av hur fullständig och relevant byggnaden är ur kulturhistorisk synvinkel. Därefter kan rekommendationer ges för hur kommande åtgärder bör förhålla sig till dessa med utgångspunkt i Plan- och bygglagens krav.

Metoden för utredningen har grundat sig i en liten arkiv-, kart- och litteraturstudie samt i en fältinventering som inkluderat miljön och bebyggelse inom fastigheterna Mjölby 39:4 och Mjölby 40:13. Utifrån studierna har miljöns bärande berättelse identifierats och beskrivits.

UPPDRAG

Uppdraget har bestått i att ta fram ett översiktligt kunskapsunderlag i form av en kortfattad antikvarisk utredning som ska möta Mjölby kommuns kunskapsbehov i kommande förändringsprocess. Den antikvariska utredningen presenteras i en rapport som redogör för miljöns förutsättningar och kulturhistoriska värden.

Utredningen ska:

- Utredda och värdera byggnadens och direkt omgivande miljöns kulturhistoriska värde och förutsättningar.
- Kortfattat sammanställa miljöns och byggnadens historik och historiska kontext.
- Översiktligt exteriört dokumentera fastigheten i dess nuvarande utförande.
- Utpeka behov av skydd att säkerställa i detaljplan.
- Ge rekommendationer för vidare förvaltning och utveckling.

Uppdraget utfördes under oktober-november 2020 av Lisa Berglund, byggnadsantikvarie/certifierad sakkunnig kulturvärden – behörighet K och Felix Lotz, restaureringsarkitekt.

AVGRÄNSNING

Utredningen har geografiskt avgränsats till fastigheterna Mjölby 39:4 och Mjölby 40:13. Lokstallet har endast inventerats och bedömts exteriört.

Utredningen är inte omfattat arkeologi.

BEFINTLIGA STÄLLNINGSTAGANDEN

Gällande detaljplan och Plan- och bygglagen (2010:900)

För området gäller en stadsplan från 1971. Området kring lokstallet och spåren utgör specialområde för järnvägsändamål.

Några uttryckta skydds- eller varsamhetsbestämmelser för kulturvärden finns inte angivet i planen. Oavsett om skyddsbestämmelser finns uttryckt i plan eller ej gäller förbud mot förvanskning för byggnader, anläggningar, tomter, allmänna platser och bebyggelseområden som är särskilt värdefulla från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt (8 kap. 13 § Plan- och bygglagen).

Enligt varsamhetskravet i 8 kap. 17 § PBL ska ändringar av byggnader utföras varsamt så att man tar hänsyn till byggnadernas karaktärsdrag och tar till vara byggnadernas tekniska, historiska, kulturhistoriska, miljömässiga och konstnärliga värden.

Vidare gäller underhållskrav enligt 8 kap. 14 § PBL: ett byggnadsverk ska hållas i vårdat skick och underhållas så att dess utformning och de tekniska egenskaper som avses i 4 § i huvudsak bevaras. Underhållet ska anpassas till omgivningens karaktär och miljöns värde från historisk, kulturhistorisk, miljömässig och konstnärlig synpunkt.

Översiktsplan för Mjölby kommun

I *Översiktsplan för Mjölby kommun antagen av kommunfullmäktige 2011-08-23*, § 73 anges under ”Goda Livsmiljöer” (s. 35) riktlinjer för samhällsbyggnad. I riktlinjerna anges bland annat att bebyggelsens karaktärsdrag ska tas tillvara och utvecklas. Under rubriken ”Kulturmiljöer” (s.36) anges att kulturmiljöer ska förvaltas för kommande generationer och utvecklas med nya byggnader och tillägg som samspelar med omgivningens karaktär. Nybyggnad intill eller inom områden med befintlig bebyggelse eller allmänna platser med höga kulturhistoriska värden ska utföras på ett sätt som stärker och bidrar till platsens specifika karaktär. Traditionella färger, material och byggnadsvolymer

rekommenderas, liksom hänsyn och kvaliteter. Kulturmiljöer ska göras välkända och lätt tillgängliga. Kvaliteter och karaktärsdrag angivna i kommunens byggnadsinventering ska bevakas. Byggnader och platser med höga kulturhistoriska värden bör skyddas vid detaljplaneläggning.

Kulturmiljöinventering Mjölby kommun 2020

Byggnaden är i Mjölbys kommuns kulturmiljöinventering utförd 2020 utpekad som byggnad av mycket högt kulturhistoriskt värde, vilket motsvarar särskilt värdefull byggnad som avses i 8 kap. 13 § PBL. Rivningsförbud och skyddsbestämmelse enligt värdebärande karaktärsdrag rekommenderas.

FÖRSLAG TILL ÄNDRING AV STADSPLANEN FÖR DEL AV RINGVÄGEN - JÄRNVÄGSGATAN MJÖLBY KOMMUN

GRUNDKARTAN UPPRÄTTAD ÅR 1968
REVIDERAD ÅR 1970
AV
STADSSINGENJÖR AXEL LINHARST
OMRITNING AV GRUNDKARTAN HAR VERKSTÄLLTS

STADSPLANEKARTAN UPPRÄTTAD
DEN 8 JANUARI 1971
AV

STADSARKITEKTORENT I MJÖLBY
LEIF HILDEBERG
STADSARKITEKT
HAI OSTEENSSON
PLANASSISTENT

STADSPLANEKARTAN REVIDERAD
DEN 22.12.1971.

LEIF HILDEBERG
UNDANTAG FRÅN ANTAGANDE
ENL. KOMMUNFULLMÄKTIGES BESLUT
DEN 28.8.1973 (44)

GRUNDKARTAN TILLHÖRANDE BETECKNINGAR:

- Fästighetegränser
- Huvudbyggnad med uthus
- Vägar
- Tvåkurser
- Järnvägsstråk med växel

STADSPLANEKARTAN TILLHÖRANDE BETECKNINGAR:

- Längs befägen 3 (tr.) meter utanför det område förslaget över
- Gällande områdes- och fasthetsgränser avseende att utgå
- Gatu- och vägar- och annan områdesgränser
- Bärkraft områdesgränser, förbud mot körbar in- och utfart
- Beaktande områdesgränser
- Gärdeslinje ej avseende att fastställas

- Allmän plats, gata
- Allmän plats, park
- Område för allmänt ändamål, byggnadszonen
- Område för hotelländamål, byggnadszonen
- Område för bostads- och handelsändamål, byggnadszonen
- Område för bostadsändamål, friliggande hus, byggnadszonen
- Område för arbetslivsändamål, byggnadszonen
- Område för skolor, förskolor, sjukhus, specialområde
- Område för järnvägsändamål, specialområde
- Vattenområde, specialområde
- Mark, som inte för bebyggas
- Överbyggd gård och annan terrassbyggnad
- Mark, tillgänglig för allmän gångtrafik
- Mark, tillgänglig för allmän gaturafik, tunnel
- Mark, tillgänglig för allmän gaturafik
- Mark, tillgänglig för underjordiska ledningar
- Väringszon
- Byggnadszon
- Gällande gaturafik
- Gällande gaturafik avseende att utgå
- Förslagen gaturafik



2

Kulturhistorisk värdering

KULTURHISTORISK VÄRDERING

Följande kapitel är indelat i två avsnitt. Första avsnittet utgörs av en värdebeskrivning som redogör för lokstallets och omgivande miljöns kulturhistoriska värden och värdebärande berättelse. Därefter följer en redogörelse för de värdebärande delar som har identifierats och som bör värnas i syfte att hålla berättelsen läsbar.

Värdebeskrivning

MILJÖN SOM EN VIKTIG DEL I BERÄTTELSEN OM JÄRNVÄGS- OCH INDUSTRISAMHÄLLET MJÖLBY

Under det sena 1800-talet växte Mjölby så det knakade och befolkningsmängden fördubblades under ett fåtal decennier. Mjölby hade under 1870-talet blivit en viktig järnvägsknut och genom järnvägen kunde industrin utvecklas på allvar. Under det tidiga 1900-talet etablerades ett flertal betydelsefulla industrier och Mjölby blev en ort att räkna med på Östgötaslätten. Mjölby utgör idag ett exempel på ett av de svenska järnvägssamhällen som tack vare den nya kommunikationen kunde växa och utvecklas.

I Mjölby kan det tidiga järnvägssamhället utläsas i bland annat i stationshuset, en tidigare stinsbostad, ett välbevarat godsmagasin, en omformarstation, ett stort rundloksstall och givetvis i själva spårområdet. Berättelsen om järnvägssamhället Mjölby utgör en av stadens viktigaste profilberättelser och är starkt identitetsskapande för orten. Lokstallet har som värdebärande del i denna berättelse ett särskilt lokalthistoriskt värde. Lokstallets lokala betydelse blir större genom att byggnaden idag utgör ortens enda lokstall. Ett tidigare lokstall tillhörande Håstholmsbanan brann för några år sedan ner och Mjölbys första lokstall från 1870-talet revs redan under 1920-talet.

LOKSTALLET SOM DEL I BERÄTTELSEN OM DEN ÅNGDRIVNA JÄRNVÄGEN

En lokbangård med olika byggnader för lokens underhåll var ett nödvändigt inslag i 1800-talets och det tidiga 1900-talets järnvägsmiljö. Lokstallet i Mjölby speglar ånglokens tid. Ångloken inte kunde gå så långa sträckor innan de behövde påfyllning av vatten. Efter en eller ett par vattentagningar behövde de mera kol och inte ens de största ångloken gick väl hela vägen utan att slagga ur (tömma aska ur fyrboxen) och en rejäl kontroll och rundsmörjning inne i lokstallet. För att tågen inte skulle behöva stå och vänta på att loket skulle göras i ordning, så fanns det längs stambanorna lokstall där man bytte ut loket mot ett nysmört med fulla förråd. Lokstallet har genom dess förmåga att berätta om den tidiga järnvägen och dess drift och underhåll särskilda teknikhistoriska värden.

Särskilt viktigt att tillvarata för att bibehålla dessa värden är lokstallets karaktäristiska planform, de många portarna och portarnas storlek samt kvarvarande järnvägsspår och resterna i mark som visar den tidigare vändskivans form och storlek. Värdebärande är också vattenhästen inom områdets norra del som även den har förmåga att berätta om de ånglok som ursprungligen användes på de svenska järnvägarna.

LOKSTALLET SOM ETT EXEMPEL PÅ SVENSK JÄRNVÄGSARKITEKTUR UNDER DET TIDIGA 1900-TALET

Lokstallet i Mjölby utgör ett exempel på en järnvägsarkitektur skapad av SJ:s chefarkitekt Folke Zettervall under det tidiga 1900-talet och karaktäriserad av borgliknande tegelfasader med få men kraftfulla dekorativa element. Relativt omfattande ändringar av lokstallets exteriör har genomförts och det finns idag ett flertal lokstall både regionalt och nationellt som bättre speglar den här typen av järnvägsarkitektur från det tidiga 1900-talet men byggnadens huvudsakliga karaktär är bevarad och den bedöms ha arkitekturhistoriska värden. Med relativt enkla medel skulle även den ursprungliga karaktären kunna stärkas, se mer under kapitlet ”Rekommendationer”.

Sammanfattningsvis bedöms lokstallet i Mjölby vara en särskilt värdefull byggnad som avses i 8 kap. 13 plan- och bygglagen. Kopplat till den omgivande miljön finns särskilda järnvägshistoriska värden.

VÄRDEBÄRANDE DELAR

MILJÖN:

- Rundloksstall.
- Ett visst kulturhistoriskt värde finns kopplat till den äldre ekonomibyggnad i sydväst med takkonstruktion av järnvägsräls som ett välbevarat exempel på en enkel bruksbyggnad inom en lokbangård.
- Vattenhäst, kran från vilken man tog vatten till ångloken, placerad vid spårområdet i norr.
- Bevarade spårdragningar från tidigare vändskiva på gårdsplanen ut mot spårområdet i nordöst.
- Granitblock i mark på gårdsplan som markerar formen av den tidigare vändskivan.
- Äldre belysningsstolpar.

Lokstallet:

- Halvcirkelformad plan karaktäristiskt för rundloksstall.
- Bara tegelfasader.
- Mönstermurning i tegelfasader.
- Gavlarnas form och murade pilastrar.
- Murade konsolfriser i fasader.
- Takform samt låg mezzaninvåning för tidigare fönsterband.
- Samtliga portöppningar. Portöppningarnas form, volym och placering. Karaktäristiska fasade avslut.
- Fönstersättning och fönsteröppningars ursprungliga form och volym i mur.
- Kvarvarande ursprungliga småspröjsade fönster i trä och järn.

Utredningen har inte omfattat interiör men det kan nämnas att man i lokstallsinteriörer generellt bör tillvarata synlig betongkonstruktion, rumslighet, verkstädernas öppna karaktär eller indelning i tårtbitsliknande sektioner samt takhöjder som visar på den ursprungliga funktionen och spårgravar som berättar om hur underhållsarbetet utfördes.



Äldre belysningsstolpe inom miljön.



Ursprungliga småspröjsade fönsterpartier mot väster.



Bevarade spår och fortfarande urskiljbar vändskiva.



Karaktäristisk konsolfris och ursprungliga småspröjsade fönster utgör värdebärande delar som bör värnas.



Tegelfasad mot norr med murade pilastrar och takfris.

3

Rekommendationer

Rekommendationer till skydd i detaljplan

RIVNINGS- OCH FÖRVANSKNINGSFÖRBUD

För lokstallet rekommenderas rivningsförbud samt förvanskingsförbud enligt PBL 8 kap. 13 §. Förvanskingsförbudet kan preciseras genom skyddsbestämmelser för att bevara befintliga egenskaper och detaljer. Markeras i plankartan med ”q”.

Förslag på skyddsbestämmelser:

- r Byggnaden får inte rivas (PBL 4 kap. 16§ punkt 4)
- q, Särskilt kulturhistoriskt värdefull byggnad som omfattas av PBL 8 kap. 13 §. Byggnadens ursprungliga och värdebärande exteriöra karaktärsdrag i form av halvcirkulär planform, takform, tegelfasader med ursprunglig detaljering samt port- och fönsteröppningarnas ursprungliga form och volym ska bevaras, underhållas och får inte förvanskas (PBL 4 kap. 16§ punkt 3)

Marken närmast lokstallet samt den cirkelformade gårdsplanen mellan lokstallet och kullen i öster bör markeras som prickmark för att undvika att byggnadsvolymer tillförs som resulterar i minskad läsbarhet av den ursprungliga byggnaden. Ytterligare skärmtak eller verandor bör inte tillåtas.

Bevarande och utveckling

Generellt rekommenderas att samtliga för miljön och byggnaden värdebärande karaktärsdrag och detaljer utpekade i föregående kapitel tillvaratas vid utveckling. Lokstallet utgör givetvis det tyngst värdebärande inslaget i miljön genom dess mycket goda förmåga att spegla området historia, men även övriga delar som vattenhäst, delar av tidigare spår, äldre belysningsstolpar samt spåren efter vändskivan bidrar till läsbarheten av platsen som en tidigare lobbångård.

En del påtagliga exteriöra förändringar har gjorts av lokstallet som resulterat i en till viss del förvanskad karaktär. De vitmålade fasader överensstämmer illa med den tunga tegelborgsliknande arkitektur som var typisk för lokstallet och liknande järnvägsbyggnader under det tidiga 1900-talet. På sikt bör färgen tas ned och tegelfasaderna rengöras och blottläggas i helhet. Vid framtida fönsterbyten bör nya större partier som bättre överensstämmer med de ursprungliga tillverkas. Den utvändiga grönbå kulören kan med fördel ersättas av en mer tidstypisk kulör, till exempel brunt, mörkt kromoxidgrönt eller järnoxidrött.

Övriga råd

ANTIKVARISK KONSEKVENSBEDÖMNING

Inför bygglov eller bygganmälan bör vid mer omfattande åtgärder krav ställas på att den antikvariska förundersökningen kompletteras med en konsekvensbedömning i syfte att klarlägga om föreslagna åtgärder bedöms uppfylla Plan- och bygglagens krav på varsamhet och förbudet mot förvanskning.

SAKKUNNIG KONTROLL AV KULTURVÄRDEN

Vid eventuella framtida större ombyggnadsprojekt bör krav ställas på medverkan och kontroll av certifierad sakkunnig avseende kulturvärden (KUL). Den sakkunnige bör medverka redan i projekteringen och då upprätta en kontrollplan med kontrollpunkter som ska kontrolleras under projektering- och byggskede. Kommunen bör begära in kontrollplanen samt efter avslutat projekt ett slutintyg som styrker att åtgärderna har utförts i enlighet med kontrollplanen samt uppfyller Plan- och bygglagens krav gällande varsamhet och förvanskningsförbud.

ANMÄLAN VID UNDERHÅLL

Enligt 6 kap. 5 § punkt 7 Plan- och byggförordningen (2011:338) krävs det anmälan för ”underhåll av ett sådant byggnadsverk med särskilt bevarandevärde som omfattas av skyddsbestämmelser som har beslutats med stöd av 4 kap. 16 § eller 42 § andra stycket PBL eller motsvarande äldre föreskrifter”. Detta är en viktig kontrollfunktion som bör förhindra att byggnaden underhålls på ett sådant sätt att det kulturhistoriska värdet minskar. Kommande fastighetsägare bör uppmärksammas på anmälningsplikten.

5

Nuläges- beskrivning

Miljön

Planområdet är beläget söder om centrum och sydväst om tågstationen. I norr angränsar ett område med småskalig industri. Väster om området finns ett mindre naturområde som följs av Svartån. I öster skiljs området från den övriga staden genom järnvägsspåren. Miljön söder om planområdet präglas i huvudsak av naturliknande mark som bryts upp av gles bebyggelse, bland annat en av SJ:s tidigare personalbostäder.

Planområdet nås via Kyrkogatan i norr. Områdets norra del präglas av en hårdgjord yta som i huvudsak nyttjas som parkering och uppställningsplats för fordon tillhörande Östgötatrafiken. I väster kantas ytan av ett antal verkstads- eller industribyggnader av enkel karaktär med plåtfasader. Dessa följs i söder av rundlokstallet. Mellan det tidigare lokstallet och järnvägen i öster finns ännu ett antal spår från tiden då byggnaden användes för lokunderhåll. Här finns även en så kallad vattenhäst från ca 1920-talet.

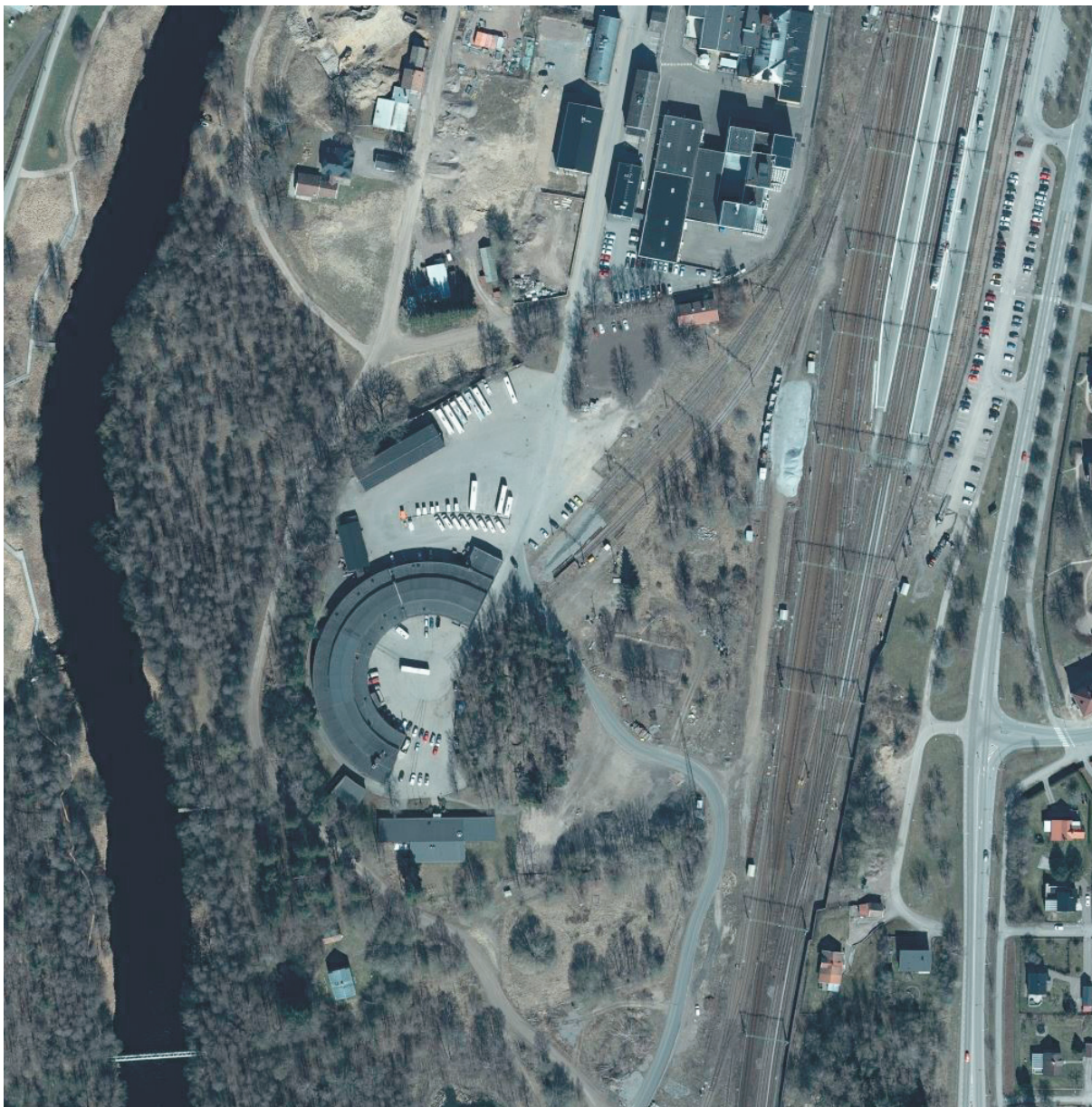
Lokstallet har en halvcirkelformad planform och genom denna bildas en skyddad innergård, den tidigare lokbangården. Vändskivan som användes för att lotsa loken in i rätt port är riven och marken har asfalterats. Skivans form går fortfarande delvis att utläsa genom en cirkel i granit som inte helt har asfalterats över. Även rester av järnvägsspår samt belysningsstolpar från det tidiga 1900-talet finns inom gårdsplanen.

Öster om lokstallet finns en trädbevuxen kulle med lämningar av en grund från någon typ av byggnad eller anläggning, kanske ett tidigare vattentorn. I kullens västra slänt mot gårdsplanen finns en jordkällare, eller möjligtvis ett tidigare skyddsrum. Öster om kullen finns naturliknande mark, en mindre grusväg som löper genom området i nordvästlig-sydlig riktning samt en tennisbana som sannolikt användes av SJ:s personal.

Direkt söder om lokstallet finns ett relativt stort plåtskjul, pragmatiskt utformat med en takkonstruktion av järnvägsskenor, samt en låg envåningsbyggnad med kontorslokaler.



Hårdgjord yta i norr med enkelt utformad verkstadsbebyggelse. Här finns även större parkeringsytor.



Området från ovan. I väster ansluter Svartån och i öster järnvägsspåren. Lokstallet med sin karaktäristiska halvcirkelformade plan i bildens mitt (Lantmäteriet).



Nordöst om lokstallet finns spår som tidigare har kopplat samman lokstallet med järnvägen. Äldre behysningsstolpe till höger i bild.



Lokbangården mot söder med en gul låg kontorsbyggnad i bakgrunden. I förgrunden syns den granitram som markerar den tidigare vändskivan.



Öster om lokstallet finns en trädbevuxen kulle med en jordkällare eller skyddsrum.



Förrådsbyggnad söder om lokstallet med takkonstruktion av järnvägsräls.

Lokstallet

Lokstallet är ett så kallat rundstall med en halvcirkelformad plan. Byggnaden är uppförd med betongstomme i en våning. Fasaderna är utförda i tegel, med ett profilerat avslut mot tak i armerad betong. I fasaderna finns dekorativa element som utkragade konsolfriser och pilastrar. I östra fasaden in mot gårdsplanen finns 22 portvalv anpassade i storlek för att rymma de lok som skulle repareras och underhållas i verkstaden. Portvalven har i huvudsak bibehållit sin ursprungliga form med brutet avslut. Ursprungliga portar i trä som var till hälften glasade och småspröjsade har under 1900-talets andra hälft delvis satts igen med panel, delvis med mindre portar eller fönsterpartier målade i en mörkblå kulör. Fasaderna är i huvudsak målade vita, ursprungliga bara tegelytor förekommer mot norr samt i den nordöstra gaveln. Ovan ett antal portar har platta skärmtak tillkommit.

Det flacka papptäckta taket är försett med en låg mezzaninvåning, i vilken småspröjsade fönster tidigare släppte in ytterligare ljus i verkstadslokalerna. Fönstren är idag igensatta. Längs hela västra fasaden finns stora fönsterpartier. Enstaka ursprungliga småspröjsade fönster förekommer. Merparten av fönstren är sentida och betydligt mindre än de ursprungliga. Övrig yta i fönsteröppningarna har satts igen med liggande träpanel.



I norr och nordöst har de ursprungliga tegelfasaderna bevarats.



Fasad mot norr. Notera konsolfrisen i takfot på den lägre byggnadskroppen till vänster. Två ursprungliga fönster finns mot norr.



Fasad in mot gårdsplanen med sentida panel i portöppningarna.



Den södra gaveln mot öster har målats vit till skillnad mot den norra som ännu har synlig tegelfasad.



Fasad mot sydväst.



Enstaka ursprungliga fönster finns i fasad mot väster.



Betongsockeln har behandlats för att få ett utseende likt krysshamrad granit.

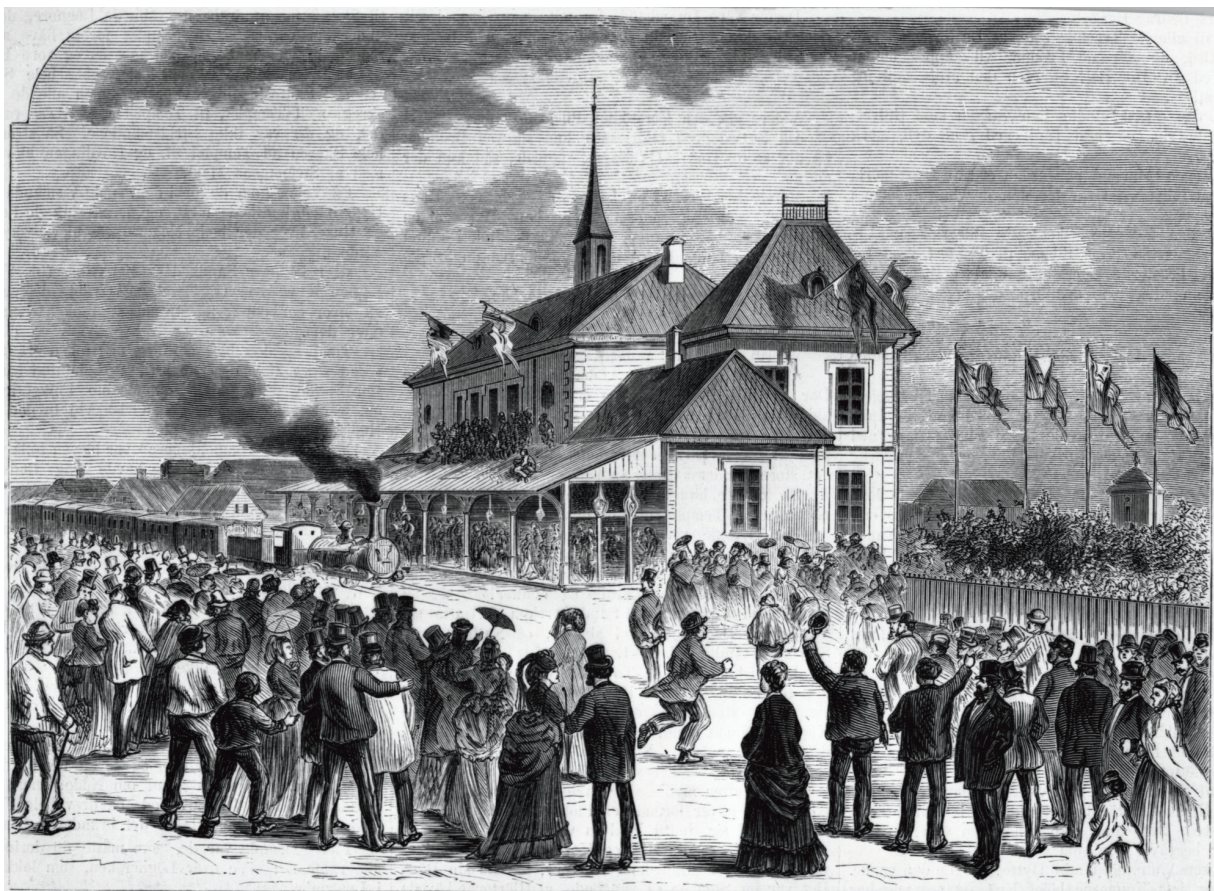
6

Historik

Det svenska järnvägsbyggandet

Det svenska järnvägsbyggandet inleddes efter ett beslut i riksdagen år 1854. Beslutet innebar att staten skulle bygga och ansvara för ett antal större järnvägslinjer, så kallade stambanor, genom Sverige. Mindre järnvägslinjer skulle drivas av enskilda bolag, men först efter att staten godkände etableringarna. Staten kunde även stötta privatbanor genom att bevilja fördelaktiga lån. Åtgärderna syftade till att skapa ett statligt kommunikationsnät inne i landet, som genom enskilda banlinjer skulle sammanbindas med hamnstädernas sjöfart. År 1855 utsågs ingenjör Nils Ericson till huvudansvarig för planeringen och anläggandet av stambanorna. Ericson hade tidigare erfarenheter från infrastrukturprojekt som Göta kanal och Trollhätte kanal. Stambanebygget

inleddes omgående efter riksdagsbeslutet och påbörjades från ändstationerna. År 1856 inrättades en ny myndighet ansvarig för anläggandet av stambanorna och trafiken på dessa: "Styrelsens för statens järnvägsbyggnader". Ingenjör Ericson blev den nya myndighetens första chef. Samma år kunde de första bandelarna öppnas för trafik. Järnvägen medförde sänkta transportkostnader och möjligheter till ny lokalisering av industri. Järnvägens tillkomst bidrog starkt till industrialiseringen av Sverige. Järnvägen möjliggjorde också för ökat personresande.



Folkfest i samband med invigning av Östra stambanans sträckning till Linköping 1872 (teckning från Samlingsportalen/ Digitalt museum).

Järnvägssamhället Mjölby

Mjölby kom att ingå i den järnvägssträckning som kallades Östra stambanan. Östra stambanan byggdes från Katrineholm förbi Norrköping och Mjölby till Nässjö under åren 1863–1874. Den 32 kilometer långa sträckan mellan Linköping och Mjölby öppnades för allmän trafik år 1873. Samma år öppnades även en förbindande järnväg från Östra till Västra stambanan mellan Mjölby och Hallsberg. Denna var då en enskild bana vid namn Hallsberg-Motala-Mjölby Järnväg (HMMJ) men bolaget gick snart i konkurs och togs över av staten redan 1879.

Genom de två banorna kom Mjölby att bli en järnvägsknut och som i många andra svenska samhällen under 1800-talets senare hälft innebar järnvägens tillkomst inte bara ökade möjligheter för industri och resande, den innebar även nya byggnader och förändring i stadsbild. För att järnvägarna skulle fungera krävdes en mängd olika byggnader, bland annat stationshus, godsmagasin, banvaktsstugor, kolhus, vattentorn och lokstall. I Mjölby uppfördes ett stationshus en bit söder om kyrkan. Mellan den äldre bebyggelsekärnan kring kyrkoplatsen och det nya stationshuset drogs järnvägen och delade därmed in staden i två delar. Stationshuset ritades av Adolf Edelsvärd, Statens Järnvägars första chefsarkitekt. I fyrtio år kom

Edelsvärd att ansvara för statens järnvägsknutna arkitektur. Under Edelsvärds tid uppfördes drygt 5700 järnvägsbyggnader från Boden i norr till Malmö i söder.

Mjölbys första lokstall uppfördes i samband med Östra stambanan 1873 och var beläget i norra delen av nuvarande kvarn område, strax sydöst om kyrkan. Lokstallet var ett så kallat rundstall, en halvcirkelformad byggnad med flertalet portar i fasaden in mot cirkelns mitt, dit loken kunde rullas in från de anslutande spåren. Lokstallen var nödvändiga då ångloken inte kunde gå så långa sträckor innan de behövde påfyllning av vatten. Efter en eller ett par vattentagningar behövde de mera kol och inte ens de största ångloken gick väl hela vägen utan att slagga ur (tömma aska ur fyrboxen) och en rejäl kontroll och rundsmörjning inne i lokstallet. För att tågen inte skulle behöva stå och vänta på att loket skulle göras i ordning, så fanns det längs stambanorna lokstall där man bytte ut loket mot ett nysmört med fulla förråd. Det lok som kommit med tåget gick till stallet för underhåll och var sedan klart för ett ta över ett nytt tåg någon timme senare.



Mjölby stationshus uppfört 1873 och påbyggt med en våning 1918. Foto från ca 1920-tal (Samlingsportalen/Digitalt museum).



Mjölby's första lokstall från 1873. Fotografi från 1898 (Samlingsportalen/Digitalt museum).



Det första lokstallet var placerat strax sydöst om kyrkan. Lokstallet revs 1922 och fotografiet från 1924 visar byggnadens grund som då ännu fanns kvar. Senare uppfördes silor tillhörande kvarnindustrin på platsen (Samlingsportalen/Digitalt museum).

Ett nytt lokstall och en växande industri under 1900-talets första hälft

Tack vare järnvägen kunde Mjölbyns industri växa och befolkningsmängden med den. Från järnvägens öppnande på 1870-talet till sekelskiftet 1900 fördubblades Mjölbyns invånarantal. Industrin som tidigare varit fokuserad till områdena kring Svartån försköts under 1900-talets första hälft öster ut, närmare järnvägen som var avgörande för transporterna. Under 1920-talet andra hälft stod Mjölbyns nya kraftstation klar. Kvarnverksamheten var inte längre beroende av vattenkraft och Mjölby Kvarn AB, som bildats redan 1874, flyttade från sitt läge invid Svartån till en tomt invid järnvägen. En eldriven kvarn med klassicistiskt utformade tegelfasader uppfördes 1928. Tomten angränsade i norr till platsen för det första lokstallet. Här uppförde man under 1930-talet silor, vilket var möjligt genom att lokstallet rivits 1922. Redan 1915 hade man låtit uppföra ett nytt lokstall en bra bit söder om den gamla stadskärnan, sannolikt delvis i syfte att möjliggöra för industrins utbyggnad längs spårområdet närmast stadskärnan. Ytterligare en trolig orsak kan ha varit 1914 års riksdagsbeslut om att bygga dubbelspår mellan Norrköping och Mjölby. Dessa utvidgningar av järnvägstrafiken medförde behov av att bygga ut bangården i Norrköping. Sannolikt krävdes en utbyggnad även i Mjölby.

Det nya lokstallet utformades lika det äldre som ett rundstall men till en början mindre med endast sex portar. På bangården söder om lokstallet anordnades en vändskiva, på vilken loken rullades upp från de anslutande spåren dragna in på området norrifrån. Vändskivan roterades sedan till den port där loket skulle dras in.

Lokstallet uppfördes med en betongstomme och tegelmurade fasader. I Sveriges södra hälft var tegel det helt dominerande fasadmaterialet för byggnadstypen under det tidiga 1900-talet. Stilmässigt dominerade en slags nationalromantiskt inspirerad tegelarkitektur där enkla men kraftfulla dekorativa element som utkragade konsolfriser och pilastrar förde tankarna till medeltidens borgar. Detta ideal kom även att prägla det nya lokstallet i Mjölby. Stallet försågs med en mezzaninvåning i vilken småspröjsade låga fönster gav ökat ljusinsläpp. Även dubbelportarna i fasaden mot lokbangården i öster glasades upptill. I den yttre fasaden mot väster placerades stora småspröjsade glaspartier. Invändigt gjöts i golvet nedsänkta spår- eller inspektionsgravar som gjorde det möjligt att reparera loken underifrån.

Originalritningarna har inom utredningens ramar inte varit möjliga att lokalisera men sannolikt var det Statens Järnvägars dåvarande chefsarkitekt Folke Zettervall som stod för ritningarna till lokstallet. Den här typen av järnvägsbyggnader uppfördes ofta efter typritningar. Mjölbyns lokstall överensstämmer väl med Norrköpings, som även det uppfördes 1915.



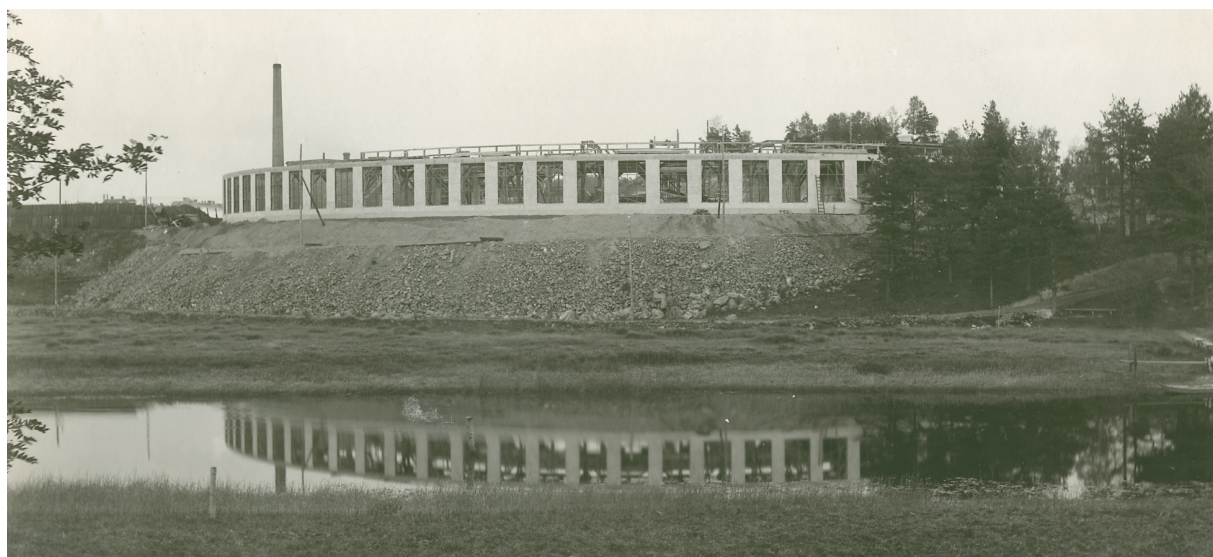
Det nya lokstallet under uppbyggnad 1915 (Samlingsportalen/ Digitalt museum).



Det nya lokstallet hade till en början en blygsam storlek. Foto från 1918 (Samlingsportalen/ Digitalt museum).

1921 byggdes lokstallet ut rejält och ytterligare sexton portar tillkom. I stadsplanen för Mjölby upprättad 1923–1928 kan man se att lokstallet omgavs av ett flertal mindre byggnader. Vanliga byggnadstyper i lokstallens närhet utgjordes av ångcentraler, revisionsverkstäder och oljebodar. Strax nordöst om lokstallet fanns en byggnad omgiven av en parkliknande trädgård. Byggnadens placering mellan spåren till lokstallet och de

södergående spåren tyder på att det var en byggnad kopplad till järnvägen, möjligtvis någon typ av personalbostad eller överliggningshus. Söder om lokstallet anslöt ett tegelbruk.



1921 byggdes lokstallet ut med sexton portar. Foto från Strömsparken i väster (Samlingsportalen/ Digitalt museum).



Nybyggnationen från höjden i öster (Samlingsportalen/ Digitalt museum).



Järnvägsområdet med stationshuset i norr och lokstallet i sydväst i utsnitt ut stadsplanen från 1923-1929 (Mjölby kommun).



Det fullt utbyggda lokstallet 1930. Notera de småspröjsade fönstren i mezzaninvåningen (Samlingsportalen/ Digitalt museum).

Förändringar i användning

Ett drygt decennium efter tillbyggnaden av lokstallet i Mjölby elektrifierades järnvägen och man var inte längre i behov av ett så stort lokstall. Ett ellok kunde gå hela vägen från Stockholm till Malmö utan att behöva uppsöka lokstall. Det behövdes fortfarande en viss smörjning och kontroll av lager vid uppehållen men inte värre än att lokbiträdet kunde göra det från sidan och inne i maskinrummet.

Förmodligen anpassades delar av lokalerna i lokstallet för ny användning redan under 1930-talet. Sannolikt för olika verkstadsändamål och kanske till central för banunderhållet. Kring 1900-talets mitt tillkom en bussverkstad på området. Under 1900-talets senare hälft användes byggnaden inom en lokförarutbildning.

Under senare år har området och byggnaden genomgått relativt stora förändringar. Vändskivan har demonterats och merparten av spåren har rivits. Lokstallets karaktäristiska tegelfasader har till stora delar slätputsats och portar och fönsterpartier har bytts ut. Mezzaninfönstren har satts igen.

7

Referenser

Tryckta källor

Andersson, P. 1999. *Mjölby's gatunamn genom tiderna*. Mjölby: Draking

Bedoire, F. 2015. *Den svenska arkitekturens historia 1800-2000*. Stockholm: Norstedts i samarbete med Stockholms byggnadsförening och Kungl. konsthögskolan

Eriksson, E. 1998. *Den moderna stadens födelse. Svensk arkitektur 1890-1920*. Stockholm: Ordfront

Génétay, C, Lindberg, U. 2015. *Plattform Kulturbeskrivning och urval [Elektronisk resurs] : grundläggande förhållningssätt för arbete med att definiera, värdera, prioritera och utveckla kulturarvet*. Stockholm: Riksantikvarieämbetet

Jansson, B. 2007. *Hus i Mjölby*. Mjölby: Mjölby hembygdsförening

Otryckta källor

Detaljplan 050034490 "Förslag till ändring av stadsplanen för del av Ringvägen-Järnvägsplan, Mjölby kommun"

Översiktsplan för Mjölby kommun antagen av kommunfullmäktige 2011-08-23, § 73

Kulturmiljöanalys Norrköpings centralstation och lokbangård, Fredriksson arkitektkontor 2019

Arkiv

ÖSTERGÖTLANDS MUSEUMS ARKIV

Tidningsurklipp, byggnadsinventeringar mm.

MJÖLBYS STADSARKIV

Kartor och planer

Internetkällor

Om järnvägens byggnader:
<https://www.jarnvagsmuseet.se/fordjupning/jarnvagshistoria/jarnvagens-byggnader>

www.mjolby.se

Järnvägmuseets digitala arkiv på Digitalt museum:
<https://digitaltmuseum.se/owners/S-JVM>

Historiska kartor från Lantmäteriets historiska karttjänst: https://historiskakartor.lantmateriet.se/historiskakartor/search.html?swedish=true&user=public&arv=false&pul=true&asUrl=https%3A%2F%2Fetjanster-ver.lantmateriet.se%2Farkiv%2Fstartpage.html&hk_contextpath=%2Fhistoriskakartor

http://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/plan--och-bygglag-2010900_sfs-2010-900

<http://www.notisum.se/rnp/sls/lag/20100900.htm>

https://www.boverket.se/contentassets/a9a584aa0e564c8998d079d752f6b76d/konsoliderad_bbr_bfs_2011-6.pdf

Bilaga

BILAGA

Boverkets föreskrifter för särskilt värdefull byggnad (bfs 2016:6, 1:2213)

En byggnad kan vara en sådan särskilt värdefull byggnad som avses i 8 kap. 13 § PBL antingen för att den har sådana värden i sig eller för att den utgör en väsentlig del av en särskilt värdefull bebyggelsemiljö. Vad som sägs här om byggnader gäller även för bebyggelseområden.

En byggnad kan vara särskilt värdefull om den tydliggör tidigare samhällsförhållanden. Exempel på detta är:

- Byggnader som representerar en tidigare vanlig byggnadskategori eller konstruktion som nu har blivit sällsynt.
- Byggnader som belyser tidigare bostadsförhållanden, sociala och ekonomiska villkor, arbetsförhållanden, olika gruppers livsvillkor, stadsbyggnadsideal eller arkitektoniska ideal samt värderingar och tankemönster.
- Byggnader som har representerat för lokalsamhället viktiga funktioner eller verksamheter.

En byggnad kan även vara särskilt värdefull om den tydliggör samhällsutvecklingen. Exempel på detta är:

- Byggnader som till exempel illustrerar folkrörelsernas framväxt, massbilismens genombrott, immigration eller emigration.
- Byggnader som har tjänat som förebilder eller på annat sätt varit uppmärksammade i sin samtid.
- Byggnader som präglas av en stark arkitektonisk idé.

En byggnad kan också vara särskilt värdefull om den i sig utgör en källa till kunskap om äldre material och teknik.

En byggnad kan vara särskilt värdefull från konstnärlig synpunkt om den uppvisar särskilda estetiska kvaliteter eller har en hög ambitionsnivå med avseende på arkitektonisk gestaltning eller i utförande och materialval eller i konstnärlig gestaltning och utsmyckning.

En byggnad kan även vara särskilt värdefull om den värderas högt i ett lokalt sammanhang. Exempel på detta kan vara byggnader som har haft stor betydelse i ortens sociala liv eller för ortens identitet eller i lokala traditioner.

I begreppet särskilt värdefull byggnad ligger att byggnaden särskilt väl ska belysa ett visst förhållande eller i sitt sammanhang ha få motsvarigheter som kan belysa samma förhållande.

Byggnader från tiden före 1920-talets bebyggelseexpansion, som har sin huvudsakliga karaktär bevarad, utgör idag en så begränsad del av byggnadsbeståndet att flertalet av dem kan antas uppfylla något av kriterierna för särskilt värdefull byggnad.



FREDRIKSSON
arkitektkontor ab

Skolgatan 1a 60225 Norrköping

011-100066 fax 011-365402

fredrikssonarkitektkontor.se