Kulturhistorisk utredning

Lokstallet i Kisa

Kisa socken
Kinda kommun

Marie Hagsten
April 2011

ÖSTERGÖTLANDS LÄNSMUSEUM

Raoul Wallenbergs plats • Box 232 • 581 02 Linköping • Tel 013-23 03 00 • Fax 013-14 05 62
info@ostergotlandslansmuseum.se • www.ostergotlandslansmuseum.se

Innehåll:

Bakgrund och syfte……..2

Miljöbeskrivning…….2

Översiktlig historik……..3

Genomförda åtgärder……...4

Byggnadsbeskrivning……..5

Byggnadsbeskrivning invändigt……..7

Källor…….13

Kulturhistoriskt värde och motiv för byggnadsminnesförklaring…….13

Förslag till skyddsområde…….14

Förslag till skyddsföreskrifter……14

Fastighetsunderhåll……15

Bevarandemål……15

Fastighet

Den 2009-10-26 är fråga väckt om byggnadsminnesförklaring enligt 3 kap 1§ lagen om kulturminnen(1988:950) för Kisa 11:3, Lokstallet, Kisa socken i Kinda kommun. Fastigheten ägs av Stångådalsbanans vänner som är en ideell förening bildad 1991 med syfte att bevara lokstallet och andra byggnader och föremål tillhörande gamla Östra Centralbanans Järnvägsaktiebolag. (ÖCJ).

Bakgrund och syfte

På uppdrag av Länsstyrelsen i Östergötland har Östergötlands länsmuseum gjort en utredning om en byggnadsminnesförklaring kan vara aktuell för Lokstallet i Kisa, Kisa 11:3, Kisa socken, Kinda kommun. Utredningsarbetet har inneburit dokumentation i fält med foton och beskrivning av aktuell bebyggelse. I arbetet har också ingått arkivstudier, förslag till beslut och skyddsföreskrifter.
Utredningsarbetet har genomförts av byggnadsantikvarie Marie Hagsten under hösten 2010.

Miljöbeskrivning

Järnvägen Östra Centralbanan går genom Kisa samhälle och Lokstallet ligger i södra delen av samhället i anslutning till stationsområdet. Lokstallet bildar en egen miljö straxt söder om stationsområdet. En mindre väg från stationsområdet passerar lokstallet på dess västra sida och leder fram till några bostadshus. Öster om järnvägspåret rinner Kisaån som här omges av ett sankt område beväxt med alar. Området har nyligen röjts så att Lokstallet nu är synligt från rv 34.
Miljön består förutom lokstallet av stickspår och vändskiva samt en nermonterad vattenhäst. Ett mindre plåtskjul ligger norr om vändskivan.

Foto från norr.

Ekonomiska kartan från 1945. Tomtkarta upprättad i samband med avstyckning från Banverket.

Översiktlig historik

Kisa har lång tradition som handelsplats med Gästgiveri och Tingshus. Men i och med att järnvägen drogs genom samhället 1902 kom samhället att utvecklas. År 1904 blev Kisa municipalsamhälle. I dag är Kisa centralort i Kinda kommun med ca 10.000 invånare. Kommunikationerna med Kalmarvägen och järnvägen har stor betydelse för samhällets utveckling som har viss utpendling.

ÖCJ Östra Centralbanans Järnvägsaktiebolag bildades 1897 och planen var att få en järnvägsförbindelse utmed huvudsträckan Linköping – Vimmerby – Hultsfred men även andra sträckningar diskuterades. Efter bildandet inleddes en tid med ett intensivt penninginsamlande. 1899 togs första spadtaget med 1000 arbetare fördelade på fem arbetsstationer. Man jobbade sig fram från norr mot söder. I november 1900 var järnvägsbygget framme i Kisa.

Invigning av banan gjordes i juni 1902 där Oscar II kom från Paris på väg till Stockholm och reste med ÖCJ från Vimmerby i en enda lång invigningsodyssée med festligheter vid nästan varje station där människor samlades för att få en skymt av majestätet.

I Kisa var området redan bebyggt när fabrikör F O Liljedahl köpte in marken för järnvägsbygget. Husen revs bort så att ett stationsområde kunde anläggas.

På öster sida om spåret byggdes ett större stationshus i trä med andra och tredje klassens väntsal. Stationshuset brändes ner av brandkåren 1969. Ett nytt stationshus i en våning som byggdes samman med godsmagasinet uppfördes 1969 på västra sidan om spåret och står fortfarande kvar. På samma sida som det gamla stationshuset byggdes 1920 ett hyreshus för

personalbostäder. Byggnaden revs 1969 i samband med ombyggnaden av järnvägsområdet. Ursprungligen gick ett stickspår rakt genom godsmagasinet. 1913 flyttades godsmagasinet från spåret till sin nuvarande plats.

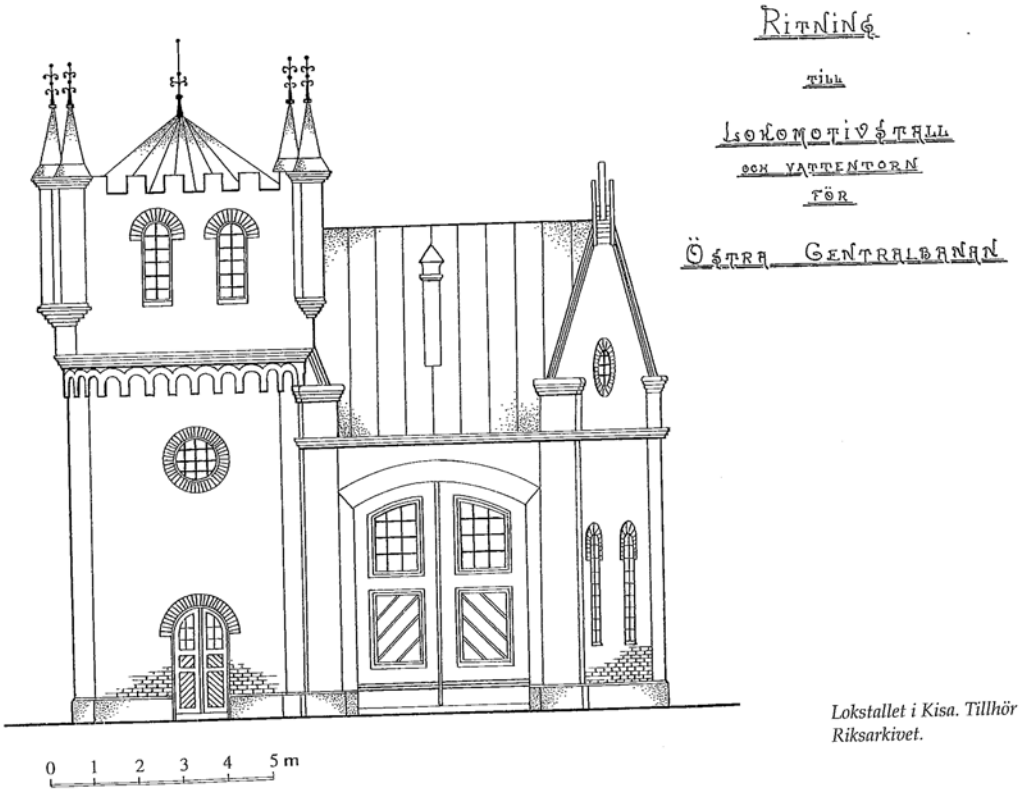
Lokstallet är beläget vid den södra delen av Kisa stationsområdes bangård. Det är byggt 1901 som ett enports rundstall. Ritningen är utförd av Johan Lagerström 1899. Lokstallet användes för lok som övernattade i Kisa och vid mindre reparationer. Senare kom lokstallet att användas permanent för den lokomotor som var stationerad i Kisa.
Byggnaden består av ett torn sammanbyggt med lokstall och ett vidbyggt lokomotorstall. I tornet ryms vattenreservoaren. Redan 1916 byggdes torntaket om, de små hörntornen och kreneleringarna vid murkrönet togs bort. Troligen hade lokstallet ursprungligen en taktäckning av tjärpapp.
En fristående vattencistern tillkom senare.
I mitten av 1980-talet togs lokstallet ur bruk och förföll allt mer, det användes som förråd. År 2005 fick föreningen Stångådalsbanans Vänner möjlighet att köpa lokstallet med vändskivan och delar av stickspåret av Kinda kommun som i sin tur hade förvärvat fastigheten av Banverket.

Genomförda åtgärder

Stora renoveringsåtgärder är utförda med början 2005. Lokstallets torn har med hjälp av originalritningar återställts i ursprungligt skick från 1901. Taket har lagts om med nya takstolar och skivfalsad plåt. Sönderfruset tegel i fasaden har ersatts med nytt tegel. Fönster och dörrar har renoverats, kittats och målats med linoljefärg. Vändskivan har plankats om och mönjats och målats med linoljefärg. Området runt lokstallet har röjts och försetts med ett enkelt lattstaket. En folder har tagits fram som beskriver lokstallet och dess historia. Medel för beskrivna åtgärder har beviljats av Länsstyrelsen, bidrag för vård av kulturhistoriskt värdefull bebyggelse samt EU Strukturfond Mål 2 Södra. Ytterligare medel för en analys av ett framtida användningsområde har beviljats av Leader- Sommenbygd.
Stångådalsbanans Vänner vill att Lokstallet ska bli tillgängligt för besökare såväl för de som är industrihistoriskt intresserade som de som vill besöka ett musik eller teaterevenemang.

Järnvägsspåret, lokstall, stickspår och vändskiva mot norr.

Lokstallet mot sydost med det tillbyggda pannrummet. Lokstallet mot söder.



Lokstallet i Kisa. Tillhör Riksarkivet.

Byggnadsbeskrivning

1. Lokstall
Lokstallet är uppfört 1901 i tegel. Lokstallet består av fyra byggnadskroppar. Tornet som innehåller vattencistern och pumpmekanism i ett utrymme under golv. Stallbyggnad där loken förvarades och reparerades. Väster om stallet fanns tidigare ett plåtgarage för vagnar som byggdes 1925 men som revs 1943. Samma år byggdes ett nytt lokomotivstall som också är byggt i tegel. På södra sidan mellan tornet och lokstallet finns ett tillbyggt pannrum som också är byggt 1943.

Byggnaden står på en huggen granitgrund som är fogad med cement.

Byggnaden är uppförd i tegel där tornet och lokstallet har gesimslister. Tornet har fyra små hörntorn och krenelerad väggavslutning. Teglet skiftar vackert i färg och är fogat med hydrauliskt bruk med en svulstig fog. Lokstallet har hörnpilastrar som har en profilerad avslutning. Rundbågiga fönsteröppningar är murade med tegel på högkant. Lokomotorstallet och pannrummet har inga dekorativa element i fasaderna.
Taket på lokstallet är ett sadeltak. Lokomotorstallet och panncentralen har valmade tak. Taket till tornet är ett topptak, samtliga utom taket till panncentralen är belagda med galvaniserad skivfalsad plåt. Panncentralen är belagd med tjärpapp.
Fönstren är rundbågiga och spröjsade och målade med linoljefärg i kulören engelskt rött.
De stora portarna till lokstallet är klädda med snedställd panel. Övre halvan är glasad med spröjsade järnbågar. I övre hörnet på varje dörrhalva sitter emblemet ÖCJ med ett bevingat hjul. Dörren till tornet har liggande panel medan dörren till pannrummet är nytillverkad och målad i engelskt rött med linoljefärg.

Det tillbyggda lokomotorstallet.

Sockel av huggen granit.

Dörr till tornet och skåp för brandredskap. Pannrum mot öster.

Tornet, gesims med rundbågig avslutning.

Hörntorn och krenelerad överdel.

ÖCJ symbol med det bevingade hjulet på lokstallsporten.

Byggnadsbeskrivning invändigt

Inne i lokstallet är det öppet upp till takkonstruktionen med synliga bjälkar med liggande panel mellan stockarna. Väggarna är tunnt putsade och på västra väggen finns i muren en rökgång med en öppning där det en gång har funnits en kamin. Gnisttratten i gjutjärn finns bevarad utanför byggnaden. Golvet är cementerat men mellan järnvägsrälsen som går in i byggnaden ligger en plankning. Under plankningen döljer sig en reparationsgrop. Fönsterbågarna är målade med linoljefärg i den ursprungliga grågröna kulören som är bruten med kromoxidgrönt och vitt.

I tornet är vattencisternen synlig underifrån. Två rör leder från cisternen, ett för att fylla på vatten och ett för avtappning. I golvet ligger durkplåt över ett utrymme som innehåller en elektrisk pump till vattnet. Ursprungligen fanns en mekanisk pump men den finns inte kvar. Cisternen rymmer 21 m3 vatten och är målad i en gulgrön kulör. På de putsade väggarna finns en elcentral från omkring 1940-talet. Här finns två kraftigt profilerade elementradiatorer som tillkom 1943 i samband med att man installerade pannan och byggde till ett pannrum.

Tak konstruktion i lokstallsdelen.

Invändigt stickspår i stallet med plankning.

Lokstallet invändigt.

Rökkanal i lokstallet.

Invändigt i lokstallet, putsade väggar.

Nymålade fönsterbågar.

Vattencisternen underifrån.

Ljust rör för påfyllning av vatten.
Mörkt rör för avtappning av cisternen.

Äldre element.

Durkplåt över pumprummet under golvet i tornet.

Pannrummet invändigt där en igensatt fönsteröppning anas.

2. Vändskiva

Vändskivan var en förutsättning för att kunna hantera loken och kunna köra in och ut dom i lokstallet på ett smidigt sätt.

Vändskivan har en bromsmekanism som är gjuten med inskriptionen Wallberg & Lundvik Wänersborg 1901.

Vändskivan rör sig på en räls som vilar på ett inre och yttre kallmurat stenfundament. Stenarna är formhuggna så att de bildar en cirkel. Vändskivan är av järn som är nitad, alla järndetaljer är målade i en ljusgrå kulör med linoljefärg. Den övre delen av vändskivan har ett rälsspår och är plankad med lärkträ som strukits med trätjära.

Nitad järnkonstruktion i vändskivan.

Stenfundament med räls för vändskivan.

Kallmurat fundament till vändskivan.

Broms till vändskivan.

Vändskiva med plankning.

Vattenhäst
Vattenhästen är en påfyllningsanordning för vatten till ångloken.
Vattenhästen stod tidigare öster om järnvägspåret men på grund av Banverkets säkerhetsbestämmelser har man varit tvungen att plocka ner den och nu ligger den vid en grushög framför lokstallet. Vattenhästen består av en kraftig rörkonstruktion av gjutjärn som är vinklad och målad i en krön kulör.
Vattenhästen stod tidigare på andra sidan spåret dvs öster om lokstallet men på grund av Trafikverkets säkerhetsbestämmelser har man varit tvungen att montera ner den. Den kommer att sättas upp på ett säkerhetsavstånd från spåret.

Vattenhästen är nermonterad. Gnisttratt till vänster i bild.

3. Uthus
Norr om lokstallet ligger ett litet plåtskjul som används som förråd. Byggnaden har en regelkonstruktion och är helt klädd med korrugerad obehandlad plåt. Taket har ett pulpettak som också är belagt med plåt. Eftersom byggnaden ligger så nära stickspåret har föreningen planer på att flytta den något.

Uthus mot nordost.

Källor

Adell, Niklas och Brännlund, Per-Ove: Östra Centralbanan Linköping – Hultsfred De första hundra åren.1999.

Kulturhistoriskt värde och motiv för byggnadsminnesförklaring

Byggnadshistoriskt värde
Lokstallet byggdes 1901 efter Johan Lagerströms ritningar och har nu återfått sitt utseende från byggtiden med den historicerande utformningen som anknyter till medeltida borgar. Byggnaden har med sina stora portar och stickspår som fortsätter in i lokstallet ett speciellt uttryck. Lokstallet är tillbyggt 1943 med ett pannrum och ett lokomotorstall vilket speglar tidens moderna utveckling med bättre komfort och utvecklad användning.

Teknikhistoriskt värde
Lokstallsmiljön har förutom byggnaden även bevarad vändskiva, stickspår och vattenhäst och invändigt finns pumprum, renoveringsgrop, vattencistern, rökgångar efter en äldre uppvärmningsanordning. Alla dessa komponenter från tiden 1901 visar på ett teknikhistoriskt sammanhang och flöde. Sammantaget utgör dessa komponenter viktiga delar i lokstallsmiljön. Miljön visar på ett pedagogiskt sätt hur ett lokstall fungerade vid början av 1900-talet. Lokstallet blir en källa till kunskap hur lokstall användes och hur viktiga de var.

Samhällshistoriskt värde
Järnvägens byggande runt om i Sverige medförde att flera orter kom att utvecklas. Kisa samhälle bestod endast av några bondgårdar samt gästgivaregård och tingshus. Järnvägen bidrog till att nya idéer spreds och att samhället och industrin utvecklades. Efter det att järnvägen drogs mellan Vimmerby – Hultsfred – Linköping kom samhället att växa betydligt. Nya byggnader kom till stationsorterna såsom, stationshus, lokstall, stickspår, vändskivor, magasin. Byggnader och konstruktioner som var utförda med noggrannhet och av stor kvalitet. Många gånger kom järnvägens byggnader att stå som förebild för en del ny bebyggelse som uppfördes.

Pedagogiskt värde
Lokstallet med sin anläggning innehållande byggnader för förvaring av lok i samband med avisning och reparation samt vändskiva och stickspår visar hur underhåll av tågtrafiken fungerade i början av 1900-talet.

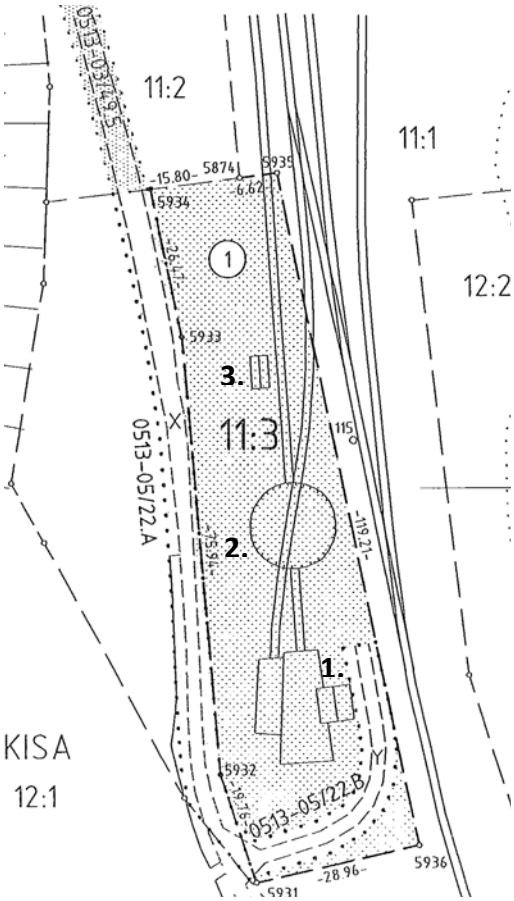
Upplevelsevärde
Lokstallsbyggnaden ligger tydligt exponerad från riksväg 34 och från stationsområdet och utgör en intagande vy med sin borgliknande byggnad. Lokstallen fick gärna en rustik utformning vilket gav signaler om vilka viktiga och värdefulla lok som förvarades i byggnaden.

Sammanfattande värde

Lokstallet i Kisa har bevarat alla komponenter som tillhör ett lokstall vid 1900-talets början. Här finns förutom lokstallet innehållande vattencistern, stickspår och vändskiva. Bevarade är också vattenhäst och gnisttratt. Lokstallets borgliknande arkitektur speglar den betydelse som tillmättes järnvägens byggnader vid 1900-talets början. Lokstallet är genom sitt stora kulturhistoriska värde att betrakta som synnerligen märkligt.

Förslag till skyddsområde

Hela den avstyckade tomten på fastigheten 11:3 föreslås bli skyddsområde.



Förslag till skyddsföreskrifter

1. Byggnaderna 1 - 2 får inte rivas eller flyttas.

2. Byggnad 3 får inte rivas.

3. Byggnaderna 1 – 2 får inte byggas om eller till eller på annat sätt förändras.

4. I byggnad 1- 2 får inte ingrepp göras i byggnadens stomme/konstruktion.

5. Stickspåret får inte övertäckas eller tas bort.

6. Den utvändiga fasadbeklädnaden på byggnad 1 får inte bytas. Fönsterbågar och dörrar ska ha samma storlek och utformning som de har idag.

7. Ingrepp i fast inredning i byggnad 1 får inte göras. Till fast inredning räknas vattencistern, dörrar och fönster.

8. Vattenhäst och gnisttratt ska förvaras på ett säkert sätt så att de inte skiljs från fastigheten.

9. Byggnaderna 1 – 2 ska vårdas och underhållas så att dess kulturhistoriska värden inte minskar.
   Vård och underhållsåtgärder ska ske i samråd med Länsstyrelsen. Åtgärder ska utföras med material och metoder som är anpassade efter byggnadens egenart.

10. Det område som utgör skyddsområde och som avgränsas med strecklinje på kartan tillhör detta beslut och får inte bebyggas eller på annat sätt förändras. Området ska hållas i sådant skick att byggnadsminnets karaktär och utseende inte förvanskas.

Om ändring av byggnadsminnet i strid mot meddelade skyddsföreskrifter kan anses påkallad av särskilda skäl, får Länsstyrelsen enligt 3 kap 14 § lagen (1988:950) om kulturminnen m.m meddela tillstånd därtill.

Enligt 3 kap 2§ nämnda lag tillämpas detta beslut även om det överklagas.

Fastighetsunderhåll

Lokstallet och vändskivan samt uthus och stickspår ska ha ett ordinarie fastighetsunderhåll. Detta ska utföras med material och metoder som är anpassade till byggnadens egenart. En vård och underhållsplan bör tas fram.

Bevarandemål

En målsättning bör vara att byggnadens karaktär från byggtiden 1901 bevaras och synliggörs i byggnadens yttre och inre samt att lokomotorstallet och pannrummet som är tillbyggnader från 1943 också bevaras med sitt uttryck från byggtiden.