



byggnadsvård

Nyköpings stationsområde

Del av kv Väster 1:2 m fl, Nyköpings kommun, Södermanlands län



Byggnadsminnesutredning

Dag Forssblad och Eva Wockatz

Nyköpings stationsområde

Del av kv Väster 1:2 m fl, Nyköpings kommun, Södermanlands län

Byggnadsminnesutredning

Dag Forssblad och Eva Wockatz

Rapport 2012:10

© 2012 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: Dag Forssblad, antikvarie, och Eva Wockatz, antikvarie
Omslagsbild: Nyköpings stationshus från söder (Slm D12-0438).
Foto, där ej annat anges: Dag Forssblad, Sörmlands museum
Diarienummer: KN-KUS12-024
Rapporten reviderad på sidan 45, 2016-10-18

Allmänt kartmaterial: ©Lantmäteriverket. Ärende nr MS2006/01672

Nyköping 2012

Innehåll

INLEDNING	5
Bakgrund	5
Syfte och avgränsning	5
Juridiskt skydd	7
HISTORIK	9
Statsbanan Järna-Nyköping-Åby	9
Nyköpings station	10
Centralplan och stadsplanerna	10
Statens Järnvägars arkitektkontor	11
Bebyggelsemiljön	13
BYGGNADSBESKRIVNING	25
Stationshuset	25
Godsmagasinet	31
Förrådshuset och lokomotorstallet	35
Perrongen	39
KULTURHISTORISK VÄRDERING	41
Inledning	41
Svenska stationsmiljöer	41
Det nationella perspektivet	43
Det regionala perspektivet	45
SAMMANVÄGD BEDÖMNING	49
KÄLLFÖRTECKNING	51
Muntliga uppgifter	51
Hemsidor	51
Opublicerat material	51
Litteratur	51
Arkiv	51



1 Nyköpings stationsområde med stationshus, förrådshus/lokomotorstall och godsmagasin markerade med rött. Utsnitt ur Fastighetskartan för Nyköping.

INLEDNING

Sörmlands museum har fått i uppdrag av Länsstyrelsen i Södermanlands län att utföra en byggnadsminnesutredning för Nyköpings stationsområde. Stationsområdet etablerades under 1910-talet i samband med att statsbanan Järna-Nyköping-Åby byggdes.

Bakgrund

Trafikverket och Nyköpings kommun samverkar kring planerna på ett nytt resecentrum i Nyköping. Ett förslag till detaljplan togs fram under 2009, men den är ännu inte fastställd. Till detaljplansarbetet hör även ett gestaltungsprogram för Nyköpings resecentrum.

Inom stationsområdet och i anslutning till stationsmiljön väcktes 2010 två frågor om byggnadsminnesförklaring. Den ena omfattar stationshuset inklusive den öppna Centralplanen framför stationshuset. Den andra väckta frågan omfattar i huvudsak ett godsmagasin och ett förrådshus/lokormotorstall inom spårområdet.

Länsstyrelsen hanterar båda dessa väckta frågor som ett och samma ärende med ett gemensamt diarienummer, 432-445-2010.

Syfte och avgränsning

I enlighet med Länsstyrelsens uppdrag är byggnadsminnesutredningens syfte att göra en kulturhistorisk värdering och beskrivning av byggnadernas exteriörer och interiörer, samt deras samband över tid i sin fysiska och historiska kontext. Värderingen ska göras i förhållande till liknande objekt och miljöer i länet och nationellt.

Målsättningen med utredningen är att ge tillräckligt underlag för att länsstyrelsen ska kunna avgöra i vilken omfattning miljön som helhet eller del därav har tillräckligt höga kulturmiljövärden för att kunna förklaras som byggnadsminne eller inte.

Utredningen innehåller en översiktlig beskrivning av stationsmiljön och stationshuset, godsmagasinet och förrådshuset/lokomotorstallet. Tyngdpunkten ligger på byggnadernas



2 Nyköpings stationshus och Centralplan i maj 2012 (Slm D12-0439).



3 Adolf Helanders stadsplan från 1888 visar att staden i norr slutar vid Kyrkogårdsgatan. Idag heter Kyrkogårdsgatan, väster om Brunnsgatan, istället Södra Bangårdsgatan (Nyköpings kommun).

historik och beskrivning av deras exteriörer. Beskrivningen av interiörerna fokuserar till största delen på de offentliga utrymmena. I samband med byggnadsminnesutredningen har dock ett urval av de uthyrda lokalerna besökts i syfte att få en bild av hur stor del av den ursprungliga interiören som har bevarats till idag. Ändringar som har utförts genom åren inkluderas i beskrivningen. Byggnadsminnesutredningen innefattar dock inte en fullständig inventering.

Utöver platsbesök i samband med inventeringen har utredningen inneburit litteraturstudier och omfattande kontakter med SJ-personal och järnvägshistoriskt kunniga personer.

Juridiskt skydd

I gällande detaljplan (fig. 4) som vann laga kraft 1974-05-17 är stationshuset och delar av Centralplanen, samt spårområdet med. Dessa ligger inom ett område betecknat med Tj. Planbeskrivningen anger att området med denna beteckning endast får användas för järnvägstrafik och därmed samhörigt ändamål. Både godsmagasinet och lokomotorstallet ligger utanför detaljplanelagt område.

Nyköpings stad är utpekad som ett riksintresse för kulturmiljövården nr D57, enligt 3 kap Miljöbalken. Detta innebär att kulturvärdena har bedömts vara så höga att de är viktiga ur ett riksperspektiv. Motiveringen lyder:

Residensstad som utgjort ett viktigt politiskt maktcentrum sedan medeltiden. Som huvudort i Karl IX:s hertigdöme 1568-1622 utvecklades staden till ett av landets första industriella centra. Stadsmiljö präglad av konsekvent genomförd reglering vid 1600-talets mitt, låg bebyggelse och industrianläggningar från skilda tider.

Uttrycket för riksintresset lyder:

Det medeltida Nyköpingshus utbyggt av Karl XI, i ruiner efter en eldsvåda 1665. De medeltida kyrkorna, stadsplanen med rätvinkligt rutnät från regleringar 1647 och 1665, ett av landets mest konsekvent genomförda exempel på statsmaktens moderniseringssträvanden vid 1600-talets mitt. Torgmiljön med residensset och det f d rådhuset samt annan bebyggelse som kännetecknar residensstaden. Kvarnbyggnader och andra industrianläggningar. 1900-talets bostadsbebyggelse med flerbostadshus, villaområden och "miljonområdet" Brandkärr.



4 Utsnitt ur gällande detaljplan med plannr. 46474-10 som vann laga kraft 1974-05-17. Plankartan visar att varken stationshuset, lokomotorstallet eller godsmagasinet idag har något särskilt lagskydd, undantaget det generella skyddet i Plan- och bygglagen (Nyköpings kommun).



- 5 Utsnitt ur Per Olof Hallmans förslag till ny stadsplan över Nyköping. På kartan framträder den planerade diagonalgatan mellan stationen och Stora Torget tydligt, liksom hur Centralplanens rundade form på ett naturligt sätt tar upp de anslutande gatorna (Nyköpings kommun DIB107).

HISTORIK

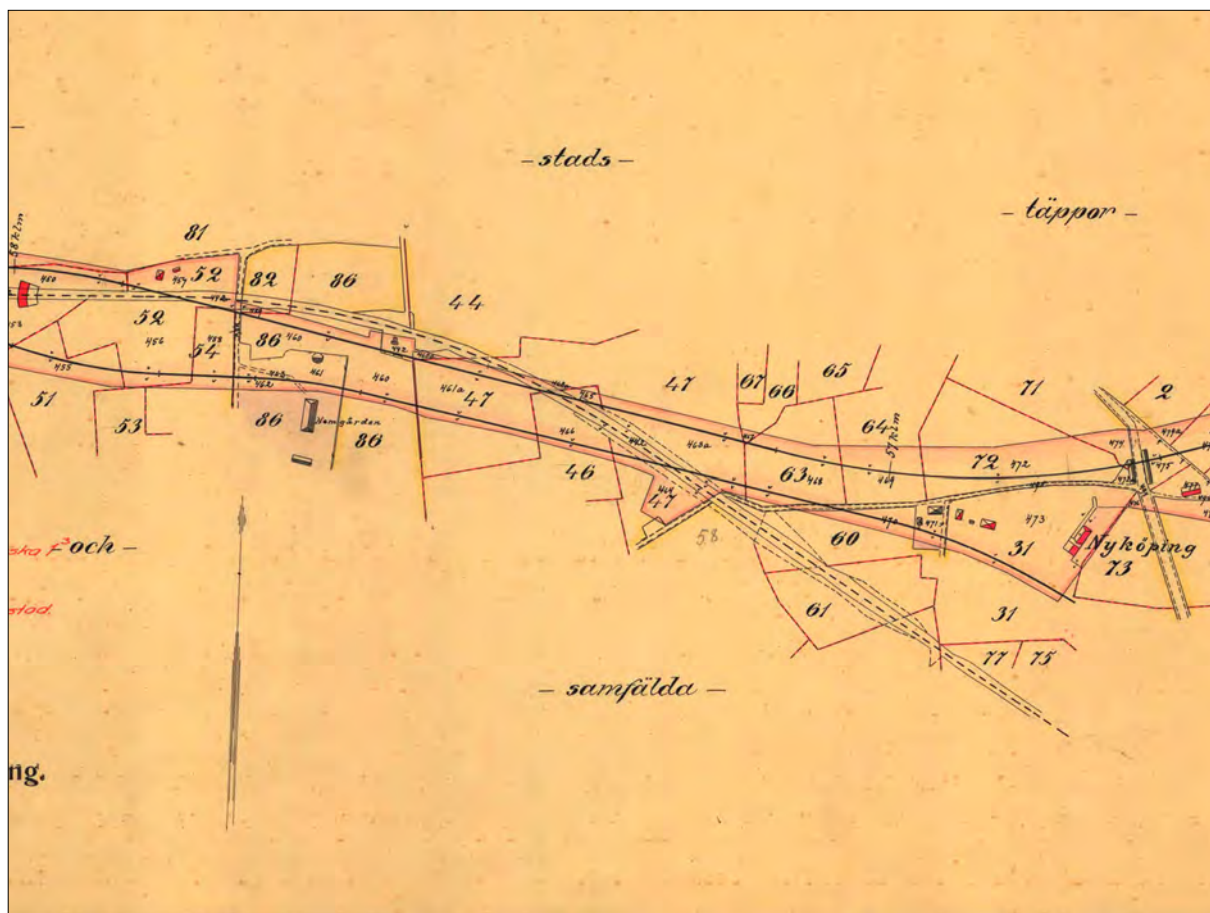
Statsbanan Järna-Nyköping-Åby

Järnvägarna har växt fram i Sverige från 1850-talet. År 1854 togs ett riksdagsbeslut på att staten skulle bygga stambanor i Sverige, d v s statligt byggda järnvägslinjer. Linjen Stockholm-Malmö invigdes år 1864, vilken dock inte passerade Nyköping. Till en början var det ofta bolag som gynnade järnvägsbyggandet. Mellan Bergslagen och Oxelösunds hamn behövdes järnväg för godstransporter. Därför bildades Oxelösunds-Flen-Westmanlands Järnvägsaktiebolag år 1873 och den första delen av banan invigdes 1876. På OFWJ-banan låg Nyköpings station där gatuköket *Vipsgrillen* idag ligger i närheten av busstationen. Stationen kallades *Nyköping Södra* efter statsbanans invigning 1913. Hela bansträckan Ludvika-Oxelösund samlades senare under namnet TGOJ.

Före 1913 gick den södergående trafiken från Stockholm snett genom Sörmland, då med Katrineholm som knut-

punkt. I Nyköping var det dock flera personer som ville ha järnväg i nord-sydlig riktning och som insåg att bättre järnvägskommunikationer skulle innebära möjlighet till flera nyetableringar av företag i staden. Diskussioner om att det behövdes en järnväg mellan Nyköping-Mölndal på Västra Stambanan hade förts redan på 1870-talet.

Arbetet med Stambanan Järna-Nyköping-Åby påbörjades i slutet av 1909. Som anslutningsalternativ till den Västra Stambanan valdes Järna, men även Tumba och Gnesta hade diskuterats och undersökts. Beslutet togs av 1907 års riksdag, efter att länsstyrelsen i Nyköping hade gjort påstötningar. Planer på en järnväg på sträckan Järna-Nyköping-Norrköping fanns redan på 1880-talet. Regeringen avslag dock en ansökan om koncession från ett privat bolag. Orsaken till avslaget var framför allt att Statens Järnvägar själv ville bygga ut sträckan som ett alternativ till Järna-Katrineholm för trafiken mellan Stockholm och Malmö. Av olika orsaker påbörjades arbetet först i slutet av 1909. Sträckan Järna-Nyköping blev klar först och öppnades för allmän trafik 1 december 1913. Resterande bansträckning, Nyköping-Åby öppnades den 1 oktober 1915.



6 Utsnitt av expropriationskartan över Nyköpings stationsområde (Lantmäterimyndigheternas arkiv. Akt 04-JÄR-10, blad 13).

Nyköpings station

I samband med att den nya statsbanan planerades uppstod en lokal diskussion om var den nya stationen skulle placeras. Regeringsförslaget utgick från att stationen skulle placeras i Nyköpings östra del. Nyköpings stad underkände detta förslag då staden ville att statsbanan skulle ha en gemensam station med den privata OFWJ-banan.

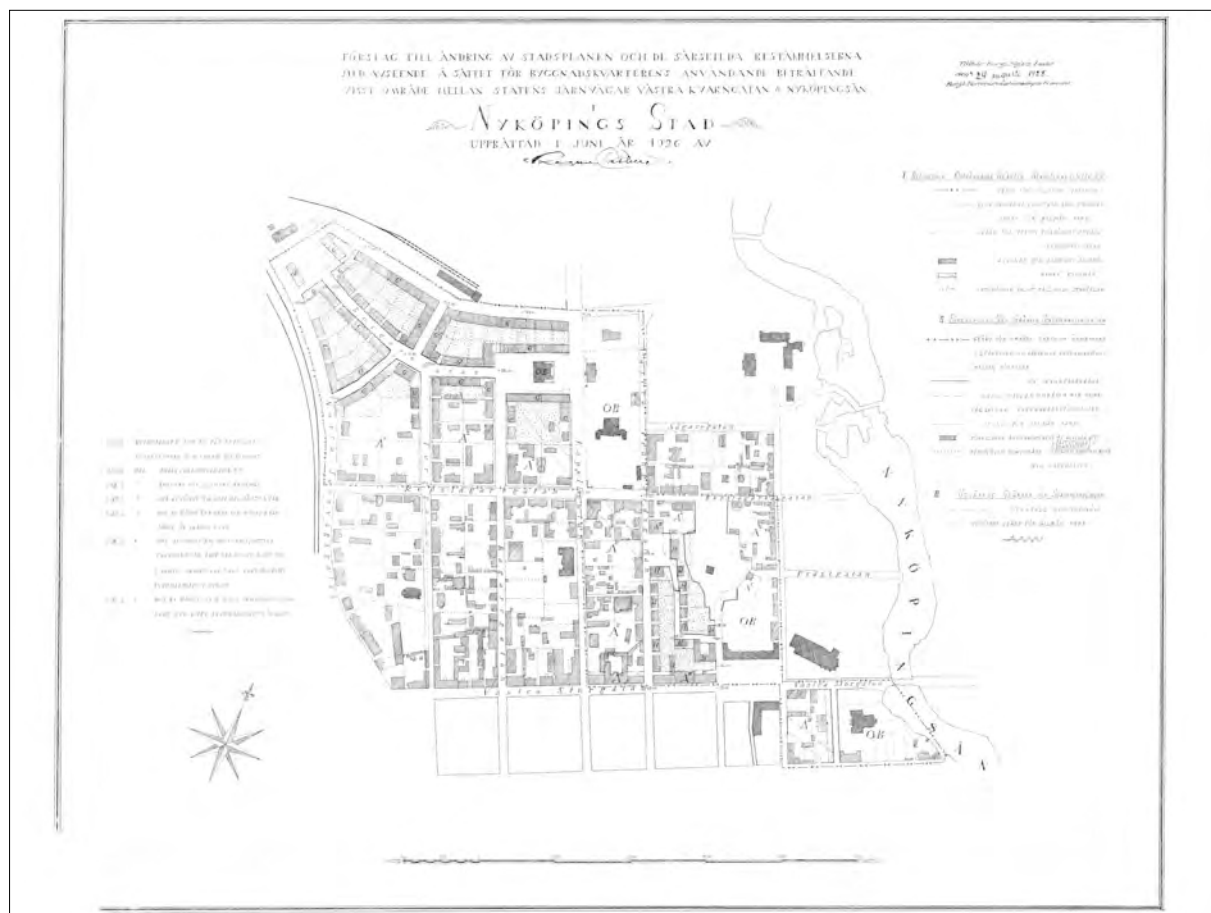
År 1907 tillsatte stadsfullmäktige en särskild kommitté som skulle utreda var stationen skulle förläggas. Det förslag som till slut beslutades innebar att statsbanan drogs norr om staden och att en mindre del av OFWJ-banan drogs om för att ansluta med en ny hållplats söder om statsbanans nya stationshus. Valet av plats innebar att den nya stationen uppfördes i ett tidigare obebyggt område i stadens nordvästra del (fig. 8).

Centralplan och stadsplanerna

I början av 1900-talet anlidade Nyköpings stad arkitekten Per Olof Hallman för att upprätta en ny stadsplan för staden. Hallmans plan skulle ersätta stadsplanen från 1888 (fig. 3). I och med planerna på den nya statsbanan fick den nya stadsplanen anpassas till järnvägen och stadens nya huvudstation.

För att skapa en kort förbindelse mellan stationen och stadens centrum lade Hallman in en diagonalgata från Stora torget till järnvägsstationen. Diagonalgatan mynnade ut i en öppen Centralplan framför stationsbyggnaden (fig. 5). År 1913 godkändes ett omarbetat förslag av Nyköpings stadsfullmäktige. Ett överklagande innebar att stadsplanen inte fastställdes förrän 1923.

Några år senare anlidades arkitekten Ragnar Östberg för att omarbeta delar av Hallmans stadsplan. Några av förändringarna var att Centralplan omdanades och att den planerade diagonalgatan till torget togs bort, undantaget sträckan mellan Centralplan och Tingshuset, nuvarande Borgaregatan (fig. 7).



7 Ragnar Östbergs omarbetning av P O Hallmans stadsplan upprättades i juni 1926 (Nyköpings kommun).

Statens Järnvägars arkitektkontor

Statens Järnvägars arkitektkontor ansvarade för ritningarna till de byggnader som uppfördes utefter statsbanorna. Arkitektkontoret växte fram omkring år 1855, då A W Edelsvärd blev anställd som arkitekt vid Statens Järnvägsbyggnader. Han kom sedan att bli ansvarig för verksamheten i 40 år. Ritningar till stationshus, banvaktarstugor, lokstall, hotell, godsmagasin, vattentorn, pumphus mm utfördes vid kontoret. Kontoret var även med vid ombyggnader och underhåll av befintliga anläggningar. Edelsvärd ritade oftast byggnader med en stomme av trä. År 1860 anställdes arkitekten Axel Kumlin och år 1890 anställdes arkitekten Folke Zettervall, son till den kände kyrkoarkitekten Helgo Zettervall.

Statens Järnvägar 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.

Folke Zettervall, chefsarkitekt 1895-1931, ritade såväl stationshuset som godsmagasinet vid Nyköpings station. Zettervall handplockades av Edelsvärd, som förstod vikten av att järnvägsbyggnaderna utöver det funktionella även behövde ett estetiskt yttre. Zettervall efterträdde Edelsvärd som chef över arkitektkontoret år 1895. Han ritade ca 260 stationshus och ett stort antal andra byggnader med anknytning till järnvägen. Zettervall var född 1862 och hade studerat på "det Tekniske Selskabs skole" och "Kunst-Akademiets Arkitekturskole" i Köpenhamn. Hans studier i Danmark kan anas i vissa av hans verk bland annat i stationshusen utefter banan Järna-Nyköping- Åby.

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



8 *Fotografiet visar stationens lantliga omgivningar i slutet av 1910-talet. I förgrunden ses allén på landsvägen mot Katrineholm, som innan järnvägen byggdes passerade över nuvarande Centralplan (Slm M029381).*



9 Stationshusets gårdsfasad mot Centralplan år 1916. Till vänster i bilden ses det som troligen är den första kiosken på Centralplan (Jvm KDAA07031).



10 Fotografiet, som är taget på 1940-talet, visar att ett trottoarparti har anlagts närmast stations-trappan, sannolikt för att ordna upp biltrafiken vid av- och pålastning (Nyköpings kommun DIB199).

Karaktäristiskt för Zettervalls arkitektur och det som kommit att kallas för järnvägsarkitekturen är bland annat 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 detaljerna i byggnaden, såsom räcken, trappuppgångar, möbler mm. Byggnaderna präglas också av noggrant utvalda material och detaljerna har ofta utformats med stor omsorg.

Bebyggelsemiljön

Centralplan

På Centralplanen framför Nyköpings stationshus sammanstrålar Järnvägsgatan, Borgaregatan och Södra Bangårdsgatan i en mjuk bågform framför stationshusets entréloggia. Ursprungligen anslöt vägbanan direkt till entréns trappa (fig. 9). Fotografier visar att den utstickande ”tunga” som idag avskiljer besöksparkeringen från taxiuppställningsplatsen skapades senast på 1930-talet.

Bågformen på Centralplan och de gräsbevuxna ytorna mellan de anslutande gatorna sattes redan i P O Hallmans första stadplaneförslag. I den omarbetade version som fastställdes 1923 och i Ragnar Östbergs omarbetning från 1926 har den rundade formen suddats ut. Dessa planer utgår från att två större byggnader skulle uppföras som flyglar till stationshuset. Centralplanen skulle därigenom få en striktare rektangulär form.

Centralplans form har genom åren förstärkts med planteringar och träd. Idag saknas dessa element undantaget en del träd utmed Södra Bangårdsgatan. Dagens staket runt lekplatsen mellan Borgaregatan och Södra Bangårdsgatan har getts en dominerande, striktare och kantigare form i jämförelse med äldre staket (fig. 12). Centralplan har sedan 1913 varit en öppen plats utan bebyggelse, undantaget olika generationers kiosker. Kioskerna har som bilderna visat haft ett varierande utseende och även varit placerade på olika platser.



11 Centralplan och stationshuset år 1943. Till höger om stationshuset ses nästa generations kiosk.
Foto: Dan Samuelsson, Nyköping (Nyköpings kommun DS386).



12 Till höger syns ytterligare en yngre generation av Centralplans olika kiosker genom åren och till vänster en relativt nyanlagd lekplats. Fotografiet är troligen taget i början av 1960-talet (Slm M029378).



13 Stationshuset fasad mot spårområdet strax efter uppförandet. Fotografiet är taget mellan 1913 och 1915 (Jvm KDAA07031).

Stationshuset och anslutande byggnadskroppar
Nyköpings stationshus började uppföras under 1912. Ritningarna upprättades av Folke Zettervall. Stationshuset var i drift till trafikstarten 1913, men blev helt färdigställt först 1915 då hela banan var klar.

Stationshusets bottenvåning innehöll i den södra delen utrymmen för expedition, biljettförsäljning, kontor för stinsen och lokaler för godshantering. Direkt innanför entrédörrarna låg vestibulen som även fungerade som tredje klass väntsal. I bottenvåningens norra del låg första och andra klass väntrum. I anslutning till dessa låg även toaletter och damrum. Stationshusets övervåning inreddes med två lägenheter, en sexrumslägenhet för stinsen i den södra delen och en fyrrumslägenhet för underinspektören i den norra delen.

Överbyggnaden till nedgången från perrongen till gångtunneln uppfördes i början av 1920-talet, liksom perrongtaket. Ritningarna till nedgången upprättades 1920 av arkitekt A Ekengren. Perrongtakets osignerade ritningar upprättades 1922.

Serveringskiosken/Caféet intill loggian som leder till gångtunneln uppfördes under 1910-talets andra hälft efter en ritning upprättad av Folke Zettervall daterad 1916. En osignerad ritning från 1923 visar att serveringskiosken utvidgades till nuvarande utseende i början av 1920-talet.

I mitten av 1920-talet tillbyggdes ett ilgodsmagasin vid stationshusets nordvästra hörn. Tillbyggnaden ritades av Folke Zettervall, daterad mars 1925. Tillbyggnadsritningen omfattar även tillfogandet av en balkong till stinsens lägenhet. Balkongen placerades på stationshusets södra gavel.

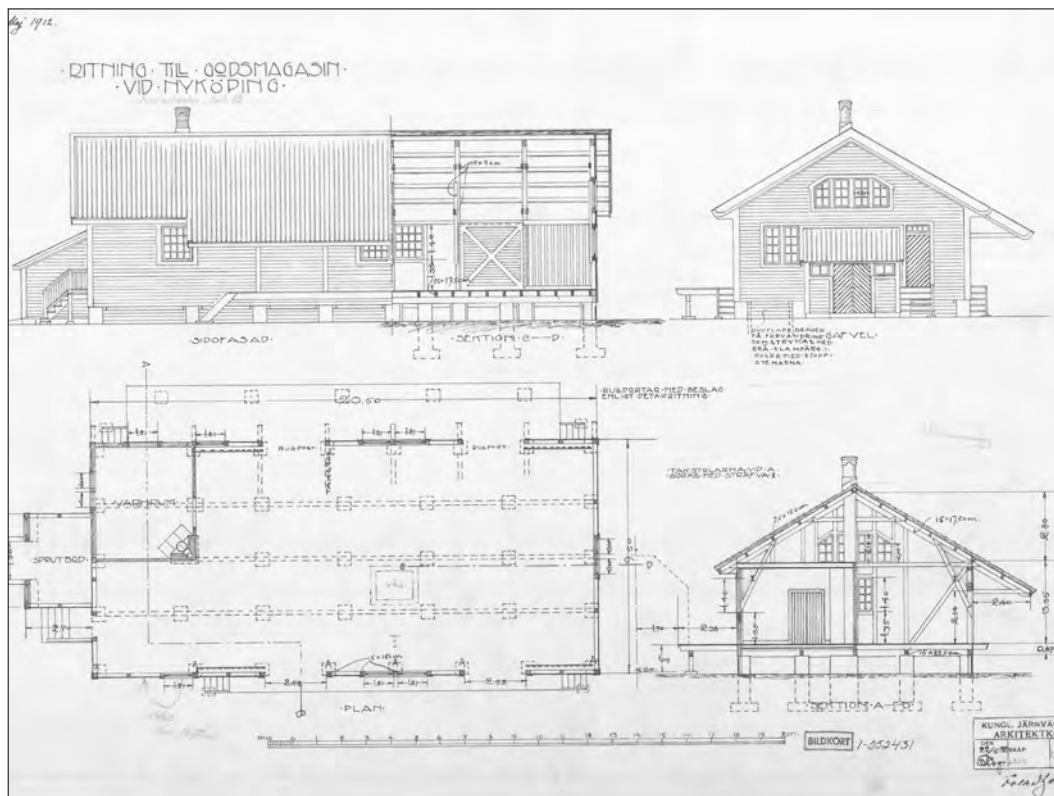
I mitten av 1940-talet uppfördes en brandbod invid överbyggnaden vid nedgången till gångtunneln. Brandboden ritades av arkitekt Birger Jonsson, SJ:s dåvarande chefsarkitekt.



14 Loggian utefter stationshusets fasad mot spårområdet löper mellan vestibulen och nedgången till gångtunneln under spårområdet. Fotografiet är taget år 1916 av Axel Eliasson, Stockholm (Slm M029382).



15 Betongpelarna till det första godsmagasinet som göts 1912. I bakgrunden syns tingshuset och västra klockstapel. Foto: Gustaf Samuelsson (Slm X4236-78).



16 Ritning på Nyköpings första godsmagasin, Folke Zettervall 1912. Del av ritning 3588E (Landsarkivet i Göteborg).

Godsmagasinet

Ett godsmagasin till Nyköpings station ritades 22 maj 1912 av Järnvägsstyrelsens arkitektkontor, Folke Zettervall. Uppförandet påbörjades samma år. Magasinet var 20.5x9.5 meter stort och byggt i stolpverksteknik. På ett fotografi syns grundens gjutna betongpelare (fig. 15). Detta första godsmagasin var placerat ca 85 meter öster om stationsbyggnadens gångtunnel och närmare spårområdet än dagens godsmagasin.

Godsmagasinet bestod av ett stort utrymme för lastning och förvaring av fraktgods. I rummets mitt är en våg inritad. Vid magasinets nordvästra hörn finns ett varmrum, med en värmekälla, troligen en järnkamin. Vid magasinets västra gavel är en lägre tillbyggnad ritad, en "sprutbod", för förvaring av brandspruta. Lastkajer är ritade utefter magasinets båda långsidesfasader och "stoppstenar" är synliga på gavlarna. Mot gatan, södra långsidan, är takutsprånget hela 2.4 meter för att ge skydd åt lastkajen. Två större dörröppningar är inritade på varje långsidesfasad. Mot banan täcks öppningarna av skjutbara rullportar. Öppningarna mot gatan var helt

öppna. Det första godsmagasinet flyttades omkring 1919 och byggdes ihop med nuvarande godsmagasinbyggnad.

Under åren 1915-1918 var det mycket livlig godstrafik i hela landet. Anledningen till detta var första världskriget, då det var svårt att få tag på lastfartyg. Det var osäkert inom sjöfarten och vid många av hamnstäderna uppstod det trafikstockningar som följde. Ved och torv som behövde fraktas upptog en stor del av det tillgängliga godsutrymmet hösten 1917. Många stationer var oförberedda på denna kraftiga godstrafiksökning. Spårutrymmena var otillräckliga och stationerna hade inte heller lastkajer och magasin i den omfattning som behövdes.

I juni 1918 ritade Zettervall, ett "Godsmagasin och godsexpeditiönsbyggnad". Denna byggnad placerades ytterligare ca 90 meter öster om det första godsmagasinet och längre söder om spårområdet. Det nya magasinet var i västra delen lika brett som det första magasinet. Längst i öster kompletterades med ett ca 2.5 meter bredare parti.

Den nya byggnaden bestod av en 20 meter lång godsmagasindel och ca 24 meter lång expeditiöns-



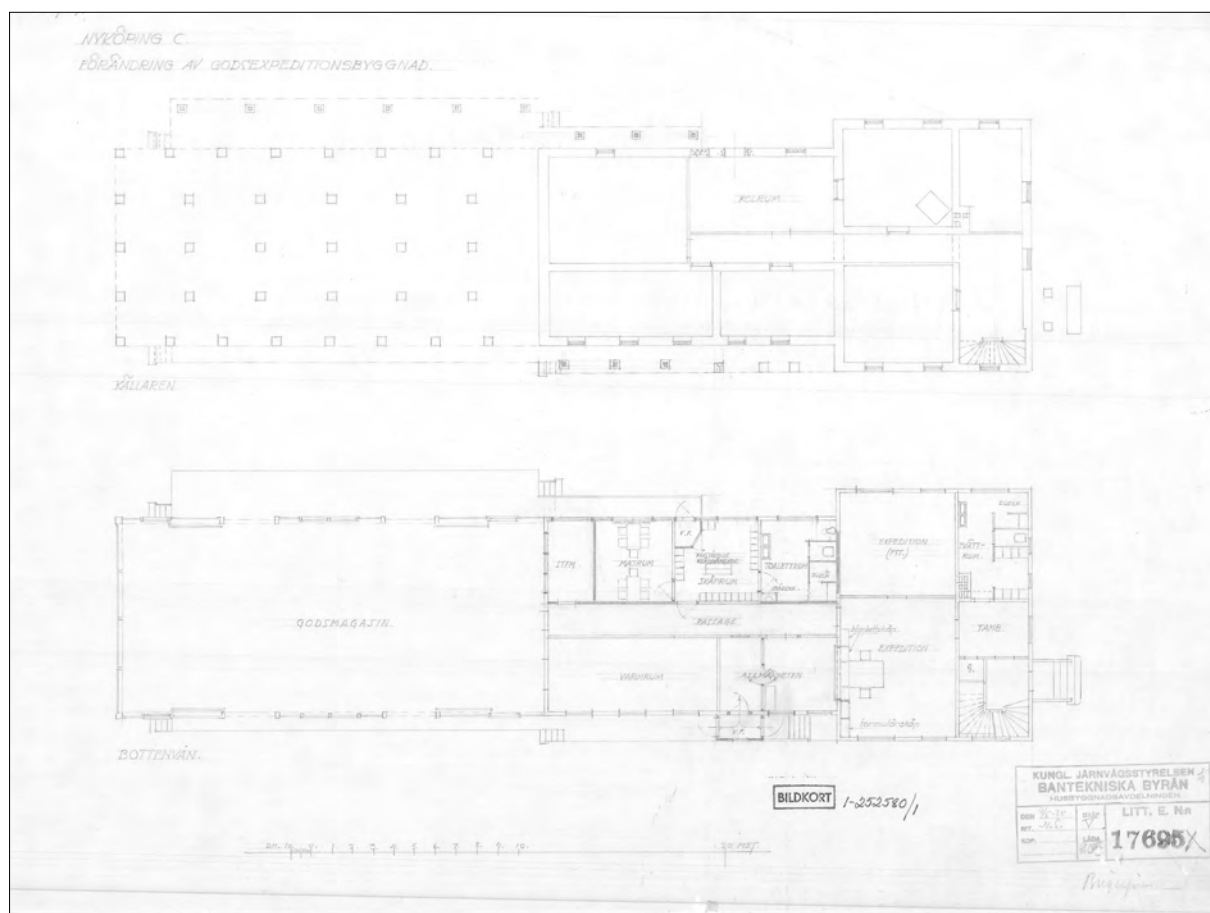
17 Det andra godsmagasinet strax efter byggnationen omkring 1918. Spår har även tillkommit norr om godsmagasinet. Fotografiet är inlänat från SJ. Foto Elin Lagerstam, Nyköping (Jvm).

del. Varmrummet byggdes nu i expeditionsdelen. Magasinsbryggan mot banan ser på ritningarna ut att undertill ha fler bärande stolpar än det första magasinet, sannolikt eftersom man nu behövde handskas med både större mängd gods och tyngre gods. Expeditionsdelen hade gjutna källarväggar. I källaren fanns bland annat kolrum, materialverkstad och materialförråd. I gatuplanet fanns närmast godsmagasinsdelen manskapsrum, varmrums, rum för allmänheten, föreståndarrum samt toalett för manskap. Längst i öster fanns två expeditionsrum, herrtoalett med dusch, tambur och trapphall. Trapphallen ledde upp till vindsvåningen, där det fanns tre övernattningsrum, samt dusch och toalett.

Nu drog man också nya omlastningsspår fram till det nya godsmagasinet. Fotografier finns från 1918, då det nya godsmagasinet med de nya spåren syns (fig. 17). När det nya godsmagasinet med expeditionsdel var färdigbyggt, flyttade man det första godsmagasinet, som då byggdes ihop med det nya godsmagasinet västerut. Sprutboden togs bort. Godsmagasinet fick då en total längd av ca 60 meter. Enligt äldre fotografier så gjordes denna tillbyggnad av godsmagasinet efter år 1919 men

före 1925, då bostadshusen söder om godsmagasinet ännu inte hade byggts (fig. 20, 21 och 22).

År 1938 gjordes en ombyggnad, vilket var precis i början av nästa tidsperiod då godstrafiken ökade. Godstrafiken i Sverige fördubblades under åren 1938-1941. Dessa ritningar är utförda på, bantekniska byrå, husbyggnadsavdelningen. Värmeledningen och ventilationen ändrades och godsexpeditionsbyggnaden försågs med ny sanitär inredning. På denna ritning är godsmagasinsdelen fortfarande bara ca 20 meter lång sannolikt eftersom man utgått från 1918-års ritning (fig. 18). Fotografier visar dock att den har förlängts (fig. 20). En vågkur är ritad i godsmagasinet intill södra ytterväggen. Vissa förändringar gjordes i expeditionsdelen, exempelvis avdelades allmänhetens rum med en vägg. Manskapsrummet och föreståndarens rum gjordes om något och ersattes med ett rum åt stationsförmannen, samt ett matrum. Till följd av detta ändrades fasaderna något, med annan placering av fönster- och dörrar. I källaren fanns fortfarande kolrummet kvar.



18 Planritning på det ombyggda godsmagasinet 1938, Birger Jonsson. Ritning 17695, Landsarkivet i Göteborg).

År 1945 förlängdes återigen byggnaden mot väster, då godsmagasindelen utökades med ca 22 meter. Även lastbryggan förlängdes vid västra gaveln. Marken framför tillbyggnaden, samt ytterligare 10 meter mot väster, belades med storgatsten. Ritningen utfördes vid SJ, 2:a bansektionen, Norrköping. Gaveln har i princip samma utseende som idag, och det översta fönstret ser likadant ut som på det första godsmagasinet västra gavel. Troligen har fönstren flyttats med till den nya gaveln, när magasinet har byggts till mot väster.

En ritning signerad Birger Jonsson 1950, utförd på Järnvägsstyrelsen, bantekniska byrån, husbyggnadsavdelningen, som bl a visar vissa grindöppningar finns. Möjligen var det redan då som cementbryggan och skärmtaket vid västra gaveln tillkom. När gaffeltruckar började användas omkring 1975, byggdes en ramp vid cementbryggan.

Godsmagasinet användes fram till år 1986 då styckegodstrafiken lades ned och kunderna hänvisades till ASG i stället. Expressgodstrafiken upphörde 1991 när TGOJ tog över skötseln av godstrafiken. År 1998 upphörde



19 *Tore Eriksson, stationskarl, kör fraktgods på en kärre på magasinsbryggan omkring 1960. Okänd fotograf, okänt årtal. Fotografiet är inlänat av SJ.*



20 *Godsmagasinet efter tillbyggnaden mellan åren 1919-1925. Spåret närmast magasinet benämndes magasin-spåret. Spåret längst till vänster, med stoppbocken, kallades för "stoppen" (Jvm KAD00385).*



21 Godsmagasinet sett från nordväst omkring 1919. Fotografiet är inlänat från SJ. Foto Elin Lagerstam, Nyköping (Jvm).



22 Godsmagasinet sett från söder omkring 1919. Fotografiet är inlänat från SJ. Foto Elin Lagerstam, Nyköping (Jvm).

all godstrafik, eftersom även den godstrafik som TGOJ hade haft hand om upphörde.

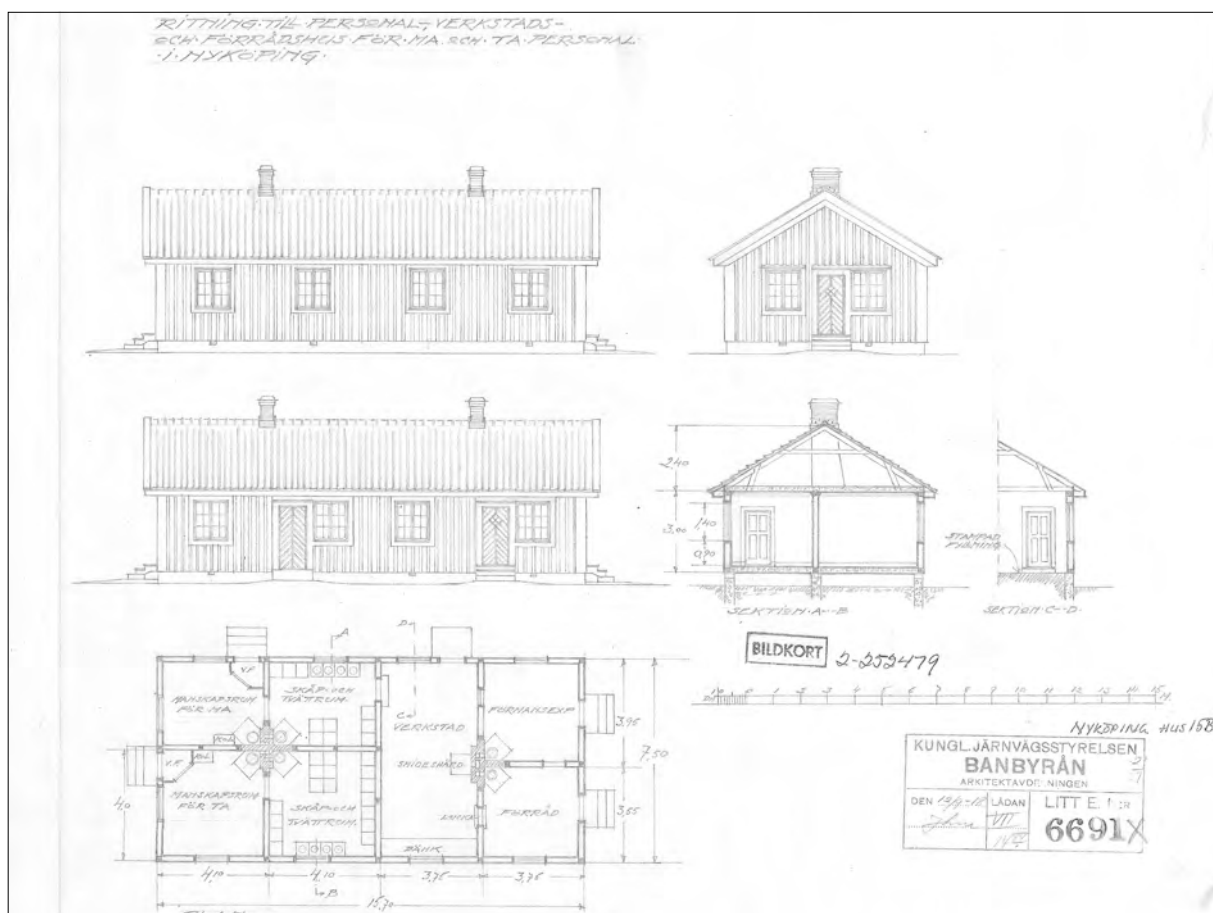
Nuvarande hyresgästen i magasinets västra del, Nicopia plåt, flyttade in omkring år 1990. I samband med detta värmeisolerades denna del av godsmagasinet. Näst västra skjutdörrspartiet mot gatan flyttades ut till fasadliv för att få plats med isoleringen. Innan Nicopia plåt flyttade dit hade det stått tomt några år. Östra delen hyrs idag av en antikhandlare. Taket lades om av Hagbergs bygg omkring sekelskiftet 2000. För ca 5-10 år sedan lades takpapp på skärmtaket mot gatan.

Förrådshus och lokomotorstall

Dagens förrådshus/lokomotorstall är sammansatt av två byggnader, som på ritning från 1942 benämns 15B och 12E, med SJ:s beteckningar.

Hus 15 B benämndes då på en ritning från 1918, banbyrån, som "Personal-, verkstads- och förrådshus för maskinpersonal och trafikpersonal" (fig. 23). Byggnaden var ca 16x7.5 meter. På en bangårdskarta ser det ut som detta hus från början låg norr om spåren. Det är i nuläget oklart om denna första byggnad har flyttats och ingår som en del i nuvarande förrådshus och lokomotorstall.

Hus 12E, föregångaren till den delen som idag utgör lokomotorstalldelen ritades 1926 av banbyrån, signerad A. Ekengren. Byggnaden kallades för "Manskapshus och virkesförråd för vagnpersonal" (fig. 24). Byggnaden var ca 12x6 meter och innehöll förrådsbod, manskapsrum, skåp- och tvättrum, samt en verkstad med smidesässa och bänk. Huset byggdes med en gjuten betongplatta direkt på ett lager kolaska. Byggnaden var panelad och hade ett tegeltäckt valmat tak.



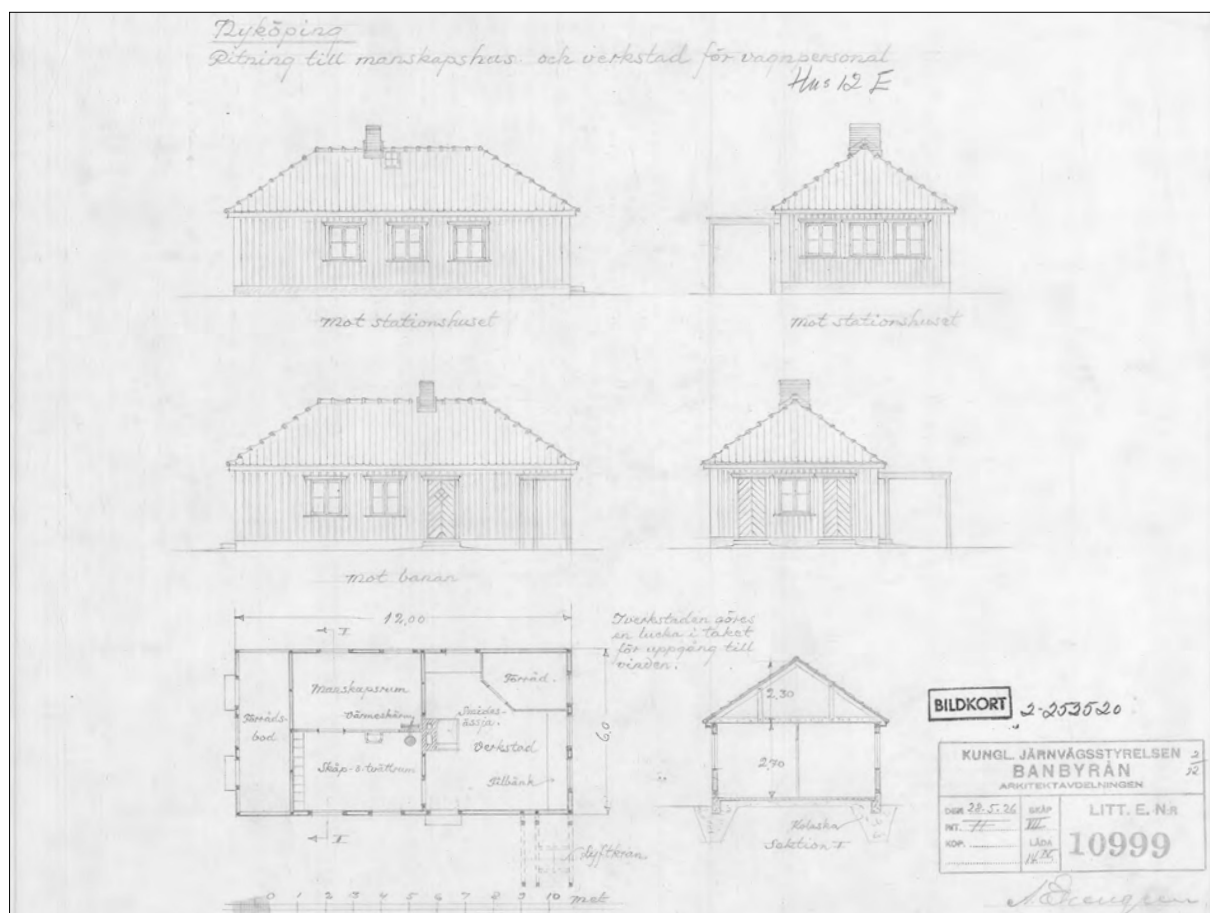
23 Ritning till personal-, verkstads- och förrådsbyggnad i Nyköping, hus 15B, ritad 1918. Ritning 6691E (Landsarkivet i Göteborg).

Lokomotorerna började användas på 1920-talet. Lokomotorerna var mindre motordrivna lok som oftast hade bensinmotor. År 1929 levererades en lokomotor från Lambert Bjurström till Nyköpings central, vilken direkt sattes in för växling vid centralen med dess industrispår. I länet var 1931 en lokomotor stationerad i Flen och en i Nyköping. Dieselmotorerna kom 1938.

År 1937 tillbyggdes manskapshuset med en två meter bredare byggnadskropp i öster. Den nya delen var ca 24 meter lång och förlades så att fasaderna gick i liv med varandra mot gatan. Möjligen flyttades då byggnad 15B, som fick utgöra en del av den nya. Den nya byggnaden fick nu ett sadeltak, som byggdes ihop med den första byggnadens brutna tak. Ritningen utfördes av H. Bn, 1937, baningenjörsexpeditionen, Norrköping. Den äldre byggnadsdelen gjordes om till ett lokomotorstall längst i väster, samt en verkstad och ett förråd avsedda för signalreparatören. I den nya delen anordnades längst i väster (närmast verkstaden och lokomotorstallet) en smedja, pannrum och ett kolförråd. Intill detta ordnades en snickarbod, vissa förrådsrum och rum för telefonreparatören. Längst i öster, avsattes ett utrymme för

virkesförvaring åt snickaren. År 1942 byggdes lokomotorstallet till ytterligare mot väster. Dessa ritningar gjordes av G. Walt, Järnvägsstyrelsen, bantekniska byrån, husbyggnadsavdelningen. I lokomotorstallet göts bl a en arbetsgrav och väggarna i stallets östra del göts på så att man fick en förhöjd del att gå på. I början av 1950-talet tillkom kraftiga diesellok för växlings- och linjetjänst.

Västra delen hyrs idag ut till en veteranbilsentreprenör som har haft lokalerna i ca 15 år. Vid tillträdet fanns fortfarande den gjutna arbetsgraven i golvet kvar, men rälsen i lokomotorstallet var då redan borttagen. Östra delen av byggnaden används idag som förråd. Delar av en bärande mellanvägg i den breda delen (östra) hade tagits bort för drygt 10 år sedan, väggen har dock ilagats senare. Vatten och avlopp är idag kapade.



24 Ritning på manskapshuset, byggnad 12 E, ritning 10999E, utförd av arkitekt A Ekengren år 1926. (Landsarkivet i Göteborg).

Övriga byggnader och spårområdet

På bangårdsområdet har det även funnits en brandbod öster om stationshuset. Väster om stationshuset fanns tre personalbostäder. Personalbostäderna är nu rivna.

Ytterligare längre åt väster, drygt 1 km från stationshuset, låg ett lokstall. Lokstallet var ett rundstall med plats för 4 lokomotiv och en vändskiva med 20 meters diameter. Intill fanns även en kolgård med kolgivningsbrygga med tippvagnar, samt en vattenhäst (fig. 25).

Lokstallet revs år 2007. Vändskivan var då redan borta. Intill spårområdet har tidigare funnits personal/verkstads-hus, uthus, förråd, dressinbod, ställverksbyggnad och vattentorn (fig. 14).

Väster om stationshuset byggdes ett personalhus 1954. Byggnaden används idag som vandrarhem. År 1942 byggdes ett litet hus för placering av cyklar. Huset låg intill stationshusets ilgodsmagasin på Centralplan.

Bispår från stationen utgick till hamnen och Andels-slakteriet 1921. Förbindelsespår till OFWJ banan fanns. 1946 utgick spår till Nyköpings södra och hamnen.

En kaj som göts 1956 finns kvar norr om godsmagasinet. Kajens södra del benämndes "ändkajen" och kajens norra del "ANA-kajen". Ändkajen användes för att kunna lasta på fraktgods i godsvagnarnas kortsidor.

Två spår norr om godsmagasinet togs nyligen bort. Nyköpings bangård elektrifierades 1932.



25 Västra delen av bangårdsområdet 1930. Från vänster syns bostadshus, möjlig dressinbod, magasin, kol-givningsbrygga med tippvagnar, vattenhäst, förråd och lokstall med vändskiva (Jvm KDAA07026).



26 Stationshusets gårdsfasad mot Centralplan och staden (Slm D12-0440).



27 Det polygonala trapptornet på stationshusets norra gavel. I förgrunden ses café tillbyggnaden (Slm D12-0441).



28 Nyköpings stationshus fungerar som fondbyggnad där Järnvägsgratan, Borgaregatan och Södra Bangårdsgatan sammanstrålar på Centralplan i en mjuk bågform framför stationshusets entréloggia (Slm D12-0442).

BYGGNADSBESKRIVNING

Stationshuset

Exteriör

Stationshuset har en gjuten betongsockel som har pikhuggits för att ges ett granitimiterande utseende. Fasaderna är uppförda i rött tegel, murade i 10-skiftigt munkförband med springande kopp. Under övervåningens fönster avdelas fasaderna horisontellt med ett rullskift. Fasaderna avslutas mot takfot med en enkel utkragning. Gavelröstena är dekorativt mönstermurade. Fönstersnickerierna är vitmålade medan dörrsnickerierna är målade i mörkt grönt. Stationshusets branta takfall avslutas i liv med fasaderna. Mot spårområdet skjuter taket ut i ett skärmtak över gångvägen till perrongen. Yttertaken är täckta med rött enkupigt taktegel.

Även de något yngre tillbyggnaderna, caféet och ilgods-magasinet är uppförda i samma material som stationshuset.

Stationsbyggnadens exteriör är mycket välbevarad sedan uppförandet. En del ytterdörrar har ersatts med nyare, bland annat till lägenheternas båda trapphus. Samtliga fönster förefaller däremot vara bevarade. Ytskikten har generellt förnyats liksom kulörer på dörr- och fönstersnickerier. På taket har skorstenarnas krön murats om vid något tillfälle. Sannolikt har även takets plåtdetaljer förnyats vid behov.

Loggian mot spårområdet på stationens västra sida är också välbevarad. De största synliga förändringarna är att de ursprungliga runda målade järnkolonnerna, som även fungerade som stuprör, har bytts ut alternativt gjutits in i nuvarande kvadratiske pelare (fig. 14 och fig. 30). Det nuvarande räcket är också ett senare tillskott.

I loggians mur har fönster- och dörröppningar tagits upp i samband med uppförandet och tillbyggnaden av caféet. En större öppning har senare även tagits upp vid utgången till Centralplan från tunnelnedgången.

Caféets exteriör är sedan tillbyggnaden på 1920-talet relativt välbevarad. Källarfönstren har satts igen vid



29 Ritning till nytt stationshus vid Nyköping, fasad mot gården. Folke Zettervall 1912 (Jvm 1-252430/2).



30 Loggian mot spårområdet på stationens västra sida är välbevarad (Slm D12-0443).



31 Trappan till gångtunneln under spårområdet tillkom då stationshuset uppfördes på 1910-talet (Slm D12-0444).



32 Stationshusets södra gavel och det på 1920-talet tillbyggda ilgodsmagasinet (Slm D12-0445).

någon tidpunkt, liksom fönstret på byggnadens norra fasad. Dörren in till köksdelen är utbytt. Den största synliga förändringen är upptagningen av en ny dörröppning mot centralplan. Dörrsnickerierna avviker relativt kraftigt från övriga snickerier på stationsuhset.

Det tillbyggda ilgodsmagasinet invid stationsbyggnadens nordvästra hörn har genomgått en del utvändiga förändringar sedan 1920-talet. Inga äldre fotografier som visar byggnadens exteriör har påträffats. I fasadmurverket finns dock tydliga spår som visar att byggnaden har byggts om vid olika tillfällen, sannolikt för att möta nya behov för godshantering. Förändringarna har generellt sett utförts med hänsyn till byggnadens karaktär.

Den på 1940-talet tillbyggda brandboden förefaller vara mycket välbevarad.

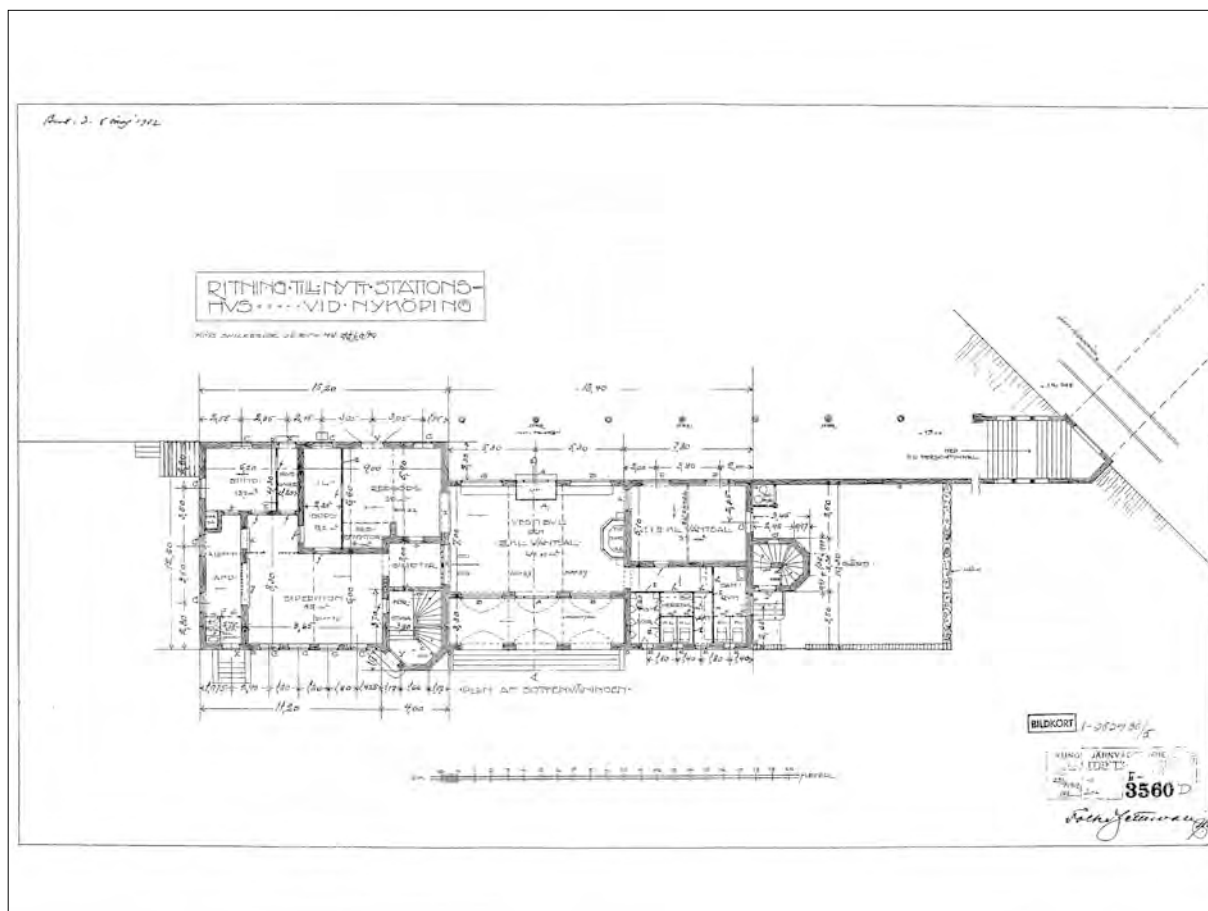
Stationsbyggnadens bottenvåning

I stationsbyggnadens bottenvåning har samtliga utrymmen moderniserats och anpassats till rådande behov. Trots förändringarna är vestibulen/väntsalen relativt

välbevarad. Här är till exempel delar av den fasta inredningen bevarad, även om delar har dolts av olika skivmaterial. Av den fasta inredningen kan nämnas golvsocklar, dörr- och fönstersnickerier och taklisten. Entréerna till väntsalen har dock byggts om liksom ingångspartierna till biljettkontoret, till godsmottagningen och till f d 1 & 2 klass väntsäl.

För det utrymme som bland annat innehöll toaletter och damrum till höger om väntsalen har förändringarna medfört att inget av den ursprungliga rumsindelningen har bevarats. Ett undantag är möjligen mellanväggen mot nuvarande toaletter.

I expeditiionslokalerna till vänster om vestibulen är också en stor del av den fasta inredningen bevarad. De olika rummen har dock byggts om och en del nya mellanväggar har satts upp. Härigenom har även nya dörrar tillkommit och andra har satts för. I stinsens f d kontor är även ett ursprungligt kassaskåp bevarat.



33 Ritning till nytt stationshus vid Nyköping, plan av bottenvåningen. Folke Zettervall 1912 (Jvm 1-252430/5).



34 Stationshusets väntsal omkring år 1915 (Jvm KAD00381).



35 Stationshusets väntsal knappt 100 år senare (Slm D12-0446).

Stationens övervåning, bostadslägenheterna

Av de två bostadslägenheterna besöktes den lägenhet som ursprungligen beboddes av stationens stins. Lägenheten ligger rakt ovanför expeditiionslokalerna i stationshusets södra del. Den sista stinsen flyttade ut från lägenheten 1972.

Lägenheten nås via trapphuset intill ingången till väntsalen. Via trapphuset har stinsen ursprungligen haft direkt tillträde till järnvägens expedition. Lägenhetens rumsindelning är i princip intakt sedan uppförandet.

I stort sett all fast inredning är bevarad, som till exempel golvssocklar, dörr- och fönstersnickerier och köksinredning. I de djupa fönsternischerna är även de ursprungliga gjutjärnsradiatorerna bevarade.

Utöver upptagningen av en balkongdörr i samband med att en balkong monterades på den södra fasaden i mitten av 1920-talet förefaller endast ytskikten ha förändrats i lägenheten.



36 I den tidigare stinsbostaden är mycket av den fasta originalinredningen bevarad (Slm D12-0447).

Caféet

Caféets interiör har efterhand anpassats och moderniserats efter rådande behov och krav. Av den anledningen återstår endast mindre delar av den ursprungliga inredningen. Dörrpartiet mot loggian liksom fönstren är bevarade. Möjligen är även väggarnas ursprungliga bröstpanel bevarade. Cafédelen röda och vita klinkergolv är möjligen från 1920-talets tillbyggnad.

Ilgodsmagasinet

Ilgodsmagasinet har inte inventerats invändigt. Genom fönster och glasade dörrar framgår det dock rätt tydligt att mycket lite av ursprunglig fast inredning har bevarats.



37 Entrén mellan caféet och loggian (Slm D12-0448).



38 Godsmagasinet sett från kajen (Slm D12-0449).



39 Godsmagasinet's sydöstra del, med expeditjonslokalerna sett från Södra Bangårdsgatan (Slm D12-0450).

Godsmagasinet

Exteriör

Hela byggnaden är idag inklusive lastbryggor ca 12 meter bred och 90 meter lång. Magasinstommen är byggd i stolpverksteknik. Invändigt är väggarna i expeditiionsdelen klädda med bred pärlspontspanel. I godsmagasindelen består väggarna av fasadpanelen.

Grunden till expeditiionsdelen är gjuten. Godsmagasindelen vilar på gjutna betongpelare. Utrymmet mellan pelarna är täckt med bred liggande panel på förvandring. De tre första byggnadsetappernas gjutna pelare, 1913, 1918 och omkring 1919, har en "pikhuggen" yta, för att se ut som granit.

Byggnaden är panelad med bred trätjärad locklistpanel. Hörn, fönster- och dörrumfattningar är utformade med grönmålade släta brädor. Fönsterbågarna är småspröjsade och målade i en engelskt röd kulör. Magasindelens fönster är numera försatta med skivor. Fönsterblecken är gjorda av rödmålade plåt.

I godsmagasindelen finns så kallade rullportar åt både spårsidan och gatan, upphängda på stålhjul som vilar på skenor. Portarnas utsida är klädd med svartmålad pärlspontspanel. I någon port har en modernare plåtdörr satts in. Dörrarna i expeditiionsdelen är spegeldörrar, vissa med glasat parti upptill.

Godsmagasinet har ett sadeltak. På norra takfallet ligger det enkupiga tegelpannor och på södra takfallet tvåkupiga betongpannor. Enkupiga tegelpannor ligger även på den bredare expeditiionsdelen i öster. I nock ligger nockpannor. Vinkelränorna är täckta med plåt. Över de båda lastbryggorna är utskjutande skärmtak byggda. Lastbryggan mot spåret, magasinsbryggan, är bredare än lastbryggan mot gatan. Delar av södra skärmtaket är belagt med takpapp. Övriga skärmtak är belagda med korrugerad takplåt. Vindskivorna är av trä.

På expeditiionsdelens östra takfall finns en murad skorsten. Skorstenen är relativt hög, numera inklädd med plåt. Stuprör och hängränor är utförda av fabrikslackerad svart plåt. Stuprören har rundade knän.



40 Godsmagasinet's östra del byggdes 1918. Här låg expeditiionslokalerna. På övervåningen fanns övernattningsrum för sovvagnskonduktörerna, idag bostadslägenheter (Slm D12-0451).



- 41 Övre delen av godsmagasinet västra gavel. Det övre fönstret är troligen den ursprungliga fönsteröppningen som flyttades med vid utbyggnaden. Foto: Eva Wockatz, Sörmlands museum (Slm D12-0452).



- 42 Godsmagasinsbryggan mot spårområdet. Magasinsbryggan, fasadpanelen och portarnas karmar är nötta och bär spår av all fraktgodshantering. Foto: Eva Wockatz, Sörmlands museum (Slm D12-0453).

Lastbryggarna är byggda av kraftiga längsgående plankor, som vilar på järnbalkar. Stora delar av lastbryggarna är täckta med durkplåtar. Vid södra fasaden finns en höj- och sänkbar lastbrygga. På norra fasaden sitter järnrör, som sticker upp drygt 1 meter ovanför lastbryggan, möjligen kapade äldre stuprör.

Interiör

Interiören är relativt oförändrad sedan den stora ombyggnaden som gjordes 1938.

Godsmagasindelen består idag av tre större utrymmen. Det ursprungliga trägolvet finns kvar, numera täcks dock stora delar av trägolvet av durkplåt. Trägolvet är på vissa partier målat ljus grått. Utrymmet längst i väster hyrs av Nicopia Plåt, som har isolerat både ytterväggar och tak. Isoleringen döljs bakom korrugerad plåtbeklädnad. Ett utrymme öster om kontoret används som kallförråd. Här ser det ut som när godsmagasinet byggdes, med öppet utrymme upp till undertaket och synliga takstolar. Undertaket består av bred omålad pärlspontpanel. Väggarna är vitmålade. Rullportarna är tillverkade av krysslagda reglar.

Expeditionsdelen bestod av två expeditiionsrum (ett för föreståndaren), tvättrum, tambur, trapphall, ett rum avsett för allmänheten, ett rum för stationsförmannen, matrum, skåprum, toaletterum och 1938 även en passage mellan godsmagasinet och expeditionen. På andra våningen fanns övernattningsrum för sovvagnskonduktörerna. Till stora delar finns denna planlösning kvar än idag, någon vägg är dock borttagen eller nyuppsatt. I flera av rummen sitter det idag skivbeklädnad på väggar och i tak. Under skivorna finns den ursprungliga breda pärlspontpanelen kvar. Pärlspontpanelen är synlig i vissa rum. Innerdörrar, fönsterbågar och foder är original.

I det tidigare varmrummet syns den omålade panelen i väggar och tak. Rummet användes till förvaring av köldkänsligt gods. Rummet där privatpersoner lämnade in och hämtade sitt fraktgods, allmänhetens rum, är klädda med kassetformad vägg- och takpanel.



43 En av magasinets rullportar sedd inifrån insidan (Slm D12-0454).



44 Vy av godsmagasinet östra del, som nu hyrs ut till en antikhandlare. Väggar och tak är klädda med pärlspontpanel (Slm D12-0455).



45 Del av "allmänhetens rum", där privatpersoner lämnade in sina fraktgodspaket. Väggar och tak har bevarad kassettpanel (Slm D12-0456).



46 Vy från tamburen på övre våningen. Originaldörrarna finns kvar (Slm D12-0457).



47 Vy upp i taket i "allmänhetens rum" (Slm D12-0458).

Förrådshuset och lokomotorstallet

Exteriör

Västra delen utgörs av verkstaden/lokomotorstallet. Östra delen har använts till smedja, pannrum och virkesförråd mm.

Östra delen är uppförd i stolpverksteknik.

Lokomotorstalldelen är byggd med en gjuten bottenplatta. I grundens gjutning syns skarvarna mellan ursprunglig del och tillbyggnaden i väster. Östra delen står på gjutna plintar.

Fasaderna är panelade med smal rödfärgad locklistpanel. Fönster- och dörröppningar är utformade med grönmålade brädor. Fönsterbågarna är spröjsade och målade i samma gröna kulör. Fönsterblecken är gjorda av grönmålad plåt.

Västra gaveln upptas av en stor port, där lokomotorn kördes in. Dörröppningarna är placerade mot norr och spårområdet. I lokomotorstalldelen sitter en spegeldörr

med ett stående kvadratisk glasat fönster. Dörren är utvändigt panelad med fiskbensmönstrad pärlspontpanel. En dörr är utbytt till en modern rödmålad dörr. I övrigt är dörrarna original, panelade med samma sorts fiskbensmönstrad pärlspontpanel. Samtliga äldre dörrar är grönmålade. I östra delen av södra fasaden sitter fem glest panelade bräddörrar som leder in till virkesförrådet. Bräddörrarna är rödfärgade som fasaderna.

Byggnaden har ett sadeltak som är belagt med tvåkupiga lertegelpannor. Taknocken täcks avnockpannor. På östra delens södra takfall, ovanför smedjan, sitter en murad hög skorsten. Små låga ventilationshuvor är placerade över lokomotorstalldelensnock. Vindskivorna är av trä. På västra gaveln, ovanför porten, sitter en väggfast belysningsarmatur med vit klotlampa.



48 Förrådshus och lokomotorstall sett från stationen och sydväst. Tidigare fanns det spår in i västra gaveln, som växelloket kördes in på (Slm D12-0459).



49 Öster om lokomotorstallsutrymmet ligger ett verkstadsrum. Väggar och tak är panelade. Lampan är troligen original (Slm D12-0460).



50 Vy av snickarboden, öster om smedjan (Slm D12-0461).



51 Vy inifrån lokomotorstallsutrymmet, sett mot öster. Spåren och arbetsgraven är borttagna (Slm D12-0462).

Interiör

Lokomotorstallet har ett gjutet golv. Här har sedan 1942 funnits en arbetsgrav i golvet för att kunna serva och reparera lokomotorn. Graven är numera igengjuten. Även spåren som loket kördes in på är borttagna. Väggarna och taket i lokomotorstallsdelen är putsade. Skivbeklädnad är uppsatt i takets östra del. Putsen är målad. I stalllets västra del har en arbetsyta i form av en förhöjning gjutits utefter väggarna. Rummet öster om lokomotorstallet har omålade panelklädda väggar och tak. Rummet har använts som verkstadsförråd. Södra delen av västra väggen är klädd med fasspontpanel och norra är klädd med pärlspontpanel, vilket visar att det tidigare varit två olika utrymmen här, verkstad och förråd. Vid södra och västra väggen är väggfasta hyllor uppsatta.

Östra delen har använts som virkesförråd och snickarbod. Förrådsdelen är öppen upp till undertaket, med synliga takstolar. Undertaket består av slät panel. Utrymmet har trägolv. Väggarna består av den omålade fasadpanelen. Snickarboden är välbevarad med tak och väggar klädda med omålad fasspontpanel. Trägolvet är omålat. Utefter östra väggen sitter väggfasta hyllor.

Smedjan är enligt uppgift ”urblåst”. Golvet är ett grusgolv. En trappa leder vidare till pannrummet. Pannan är borttagen. Dessa två utrymmen och två intilliggande förråd har inte inventerats.



52 Förrådshuset/lokomotorstallet sett från nordost. Närmast syns de fyra bräddörrarna som leder in till virkesförrådet. Den höga skorstenen sitter ovanför smedjan (Slm D12-0463).



53 Den glasade trappöverbyggnaden på perrongen (Slm D12-0464).



54 Plattformstaket sett underifrån. Foto: Eva Wockatz, Sörmlands museum (Slm D12-0465).

Perrongen

Till stationsmiljön hör även perrongen med tillhörande trappöverbyggnad till tunnelnedgången och plattformstaket. Båda delarna är relativt välbevarade sedan uppförandet på 1920-talet. Plattformstakets stolpar har i senare tid förstärkts vid basen på grund av rötskador som troligen orsakades av att pelarna målades med en felaktig färg.



55 Perrontaket sett mot stationshuset (Slm D12-0466).



56 Godsmagasinet och förrådshuset/lokomotorstallet sett från perrongen. Ytan mellan spåren och byggnaderna är idag pendlarparkering. Foto: Eva Wockatz, Sörmlands museum (Slm D12-0467).



- 57 *Nyköpings stationshus har mycket gemensamt med andra stationshus från 1910-talet, bland annat med sitt polygonala trapptorn på ena gaveln, en öppen entréloggia mot gården, mönstermurade gavelfält och att takfallen avslutas utan språng i liv med fasaderna. (Slm D12-0468).*



- 58 *I ett nationellt perspektiv förefaller Nyköpingslösningen på fasaden mot spårområdet med en lång loggia, som leder till gångtunneln under spårområdet vara relativt unik (Slm D12-0469).*

KULTURHISTORISK VÄRDERING

Inledning

Byggnadsminnesutredningen har fokuserat på de stationer som har uppförts under samma period och med samma formspråk som Nyköpings station. Den period som har studerats med avseende på stationshuset är framför allt 1900-talets första fjärdedel.

Svenska stationsmiljöer

Stationshus

De svenska stationshusen uppfördes i allmänhet med ena långsidan längs spåret med två tydliga fasader, en åt spåret och en åt gården, dvs staden. Vid befintliga städer drogs järnvägen företrädesvis i utkanten av stadsplanerade områden. Avsikten var att järnvägen skulle påverka stadsplanen i så begränsad omfattning som möjligt. Denna strategi framträder tydligt bland annat i Halmstad, Linköping och Nyköping.

I de städer som växte upp i samband med järnvägens byggande kom stationerna istället att utgöra utgångspunkten för stadsplanens gator och torg. Hässleholm och Nässjö utgör tydliga exempel på denna utveckling.

Kungl Maj:t utfärdade år 1855 en instruktion angående järnvägsbyggande. Av denna framgår det vilka funktioner som stationshusen skulle inrymma. Det skulle finnas vestibul, biljettkontor, resgodsexpedition och väntsalar för de tre klasserna. Dessa funktioner placerades oftast i bottenvåningen. På övervåningen fanns i allmänhet bostäder för delar av stationspersonalen. Väntsalar för tre olika klasser avskaffades senast under 1920-talet. Vid en del stationer anordnades istället väntsalar för icke-rökande, bland annat i Nyköping.

Godsmagasin

Vid järnvägstidens början då trafiken inte var så omfattande, fraktades person- och godstransporterna på samma tåg. Först omkring 1860 började speciella godståg att användas. Dessa godståg gjorde oftast uppehåll på samtliga trafikplatser för lastning och lossning av gods. Senare delades godstrafiken upp i fjärrtrafik och lokaltrafik, vilket gjorde att transporterna effektiviserades betydligt. Ett stort problem hade varit att

tomma godsvagnar ofta kördes på banorna, men även att transporterna tog tid att nå fram.

Under åren 1915-1918 var det speciellt mycket gods- trafik i hela landet, vilket berodde på det pågående första världskriget. Ved och torv som behövde fraktas upptog en stor del av det tillgängliga godsutrymmet. Många stationer var oförberedda på denna kraftiga godstrafikökning. Spårutrymmena var otillräckliga och stationerna hade inte heller lastkajer och magasin i den omfattning som behövdes.

Godstrafiken fördubblades även under de tre åren 1938-1941. På en SJ-affisch från 1942 kunde man läsa "Ej rast, ej ro, ej vila är godsvagnens paroll". På en affisch i samma anda från 1945 användes sloganen "Viktiga varor för vårt land lämnas plats i första hand".

Godsmagasinen utformades som långsträcka byggnader, oftast luftigt uppställda på stenplintar eller gjutna betongplintar. Magasinen behövde vara torra och det var därför bra om golvbjälklagen inte låg för nära marken. Från magasinen lastades och lossades gods direkt till och från godsvagnarna. Magasinsgolvet behövde därför ligga på samma nivå som järnvägsvagnarna. Magasinen placerades i nära anslutning till banan och så gott som alltid parallellt med lastspåren. Oftast ligger godsmagasinen en bit bort från stationshusen.

Lastbryggor byggdes utefter båda långsidesfasaderna. Mot spåret fanns den bredare magasinsbryggan medan lastbryggan som vette mot gatan och staden i regel var smalare. Godsmagasinet hade ofta ett stort överhäng, som väl täckte lastbryggorna, så att både fraktgodset och godspersonalen skyddades mot regn. Marken i anslutning till lastbryggorna stensattes ofta.

Ett godsmagasin uppfördes på samtliga stationer. Storleken på godsmagasinet hade dock en direkt koppling till behovet och trafikmängden vid stationen, vilket i sin tur berodde på samhällets storlek, näringslivsverksamhet och strategiska plats. Godsmagasinet i Nyköping kan sägas vara byggt i en "mellanskala". Utefter många banor med små stationer byggdes betydligt mindre godsmagasin. Vid större knutpunkter byggdes betydligt större godsmagasin.

I godsmagasinet hanterades fraktgodset, vilket oftast var större emballage som transporterades lite långsammare och billigare. Ilgodset och expressgodset, som skickades med snabb och dyr transport, lämnades in

vid stationshuset. Ilgodset och expressgodset fraktades oftast med persontågen. Stationsförmannen basade över godsmagasinet. Stationskarlarna skötte lastning och lossning. I godsmagasinet fanns en vågkur, där godset lämnades in, vägdes, antal kollin räknades och fraktsedeln märktes och sattes på paketet. Stationskarlen hämtade godset och lastade det ofta vidare direkt på godsvagnen.

Magasinsportarna stod dagtid i princip alltid öppna och godsmagasindelen var ouppvärmad. I godsmagasindelen fanns det därför ett varmrums, där köldkänsligt gods förvarades.

I expeditionsdelen fanns rum för stationsförmannen, personalrum för stationskarlarna, samt expeditionslokaler för hantering av logistiken. Ett rum för allmänheten var avsett för privatpersoner som skulle lämna in och hämta ut sina godspaket.

Det fanns vid en del stationer även privata godsmagasin. Dessa användes av lokala affärsmän eller för de lokala industrierna. Oftast placerades dessa längre bort från stationen.

Förrådshus och lokomotorstall

Lokomotorerna som började användas på 1920-talet, är något svagare och lättare än andra lok. Lokomotorerna var motordrivna och hade oftast bensinmotor. År 1924 köpte SJ in 3 lokomotorer för att sköta växlingsarbetet. Växeloken skulle användas på stationer som inte behövde utföra växlingen av speciella ång- eller elektriska lok. År 1926 konstruerades de första lokomotorerna i Sverige. År 1931 fanns 22 st svensktillverkade lokomotorer i landet på SJ. I länet var en lokomotor stationerad i Flen och en i Nyköping. Växeloken användes till att växla (flytta och köra) godsvagnarna till olika spår och olika lastplatser. I Nyköping drog t ex lokomotorerna godsvagnarna till Wedholms, Slakthuset, Konsums lagercentral o s v.

På många stationer fanns det lokstall där loken servades. Här kunde även lokomotorn placeras, men vid många stationer byggdes det särskilda lokomotorstall. I lokomotorstallet kunde lokomotorn servas och ställas in under natten. I dessa byggnader fanns ofta även andra praktiska utrymmen som behövdes, såsom smedja, olika sorters förråd, rum för andra reparatörer o s v.



59 Stationshuset i Svärtagård, numera privatägt. Stationens exteriör har samma nationalromantiska arkitektur som Nyköping (Slm D12-0470).

Lokomotorstallen var främst funktionella byggnader, där de olika funktionerna fick styra byggnadens utseende och planlösning. Även lokomotorstallen låg parallellt med spåren. Ett spår gick fram till någon av gavlarna, där en stor port var placerad.

Det var växellaget som skötte växlingen av godsvagnar till olika spår och stationer. Växellaget bestod av växelledaren, klotläggaren och skjutspassaren. Spåret som låg närmast magasinet i Nyköping kallades för magasinsspåret. Där kördes (växlades) i huvudsak täckta godsvagnar för lastning på morgonen. Andra spåret benämndes för "Stoppet". Där ställdes de tomma vagnarna upp. Skjutspassarens jobb var i Nyköping att lägga ut bromsskor vid spåret "Stoppet", för att bromsa tåget. Lokomotorföraren körde lokomotorn. I Nyköping fanns det två lokomotorförare som även skötte den dagliga översynen av växelloket.

Det nationella perspektivet

Stationshuset

I Sverige finns idag 71 stationshus som är skyddade som byggnadsminnen enligt Riksantikvarieämbetets bebyggelseregister. Av dessa är minst 20 uppförda eller om-/tillbyggda efter Folke Zettervalls ritningar.

Den tegelarkitektur som Folke Zettervall arbetade med genomgick en successiv förändring och utveckling. I början av 1900-talet minskade intresset för en regional anpassning av stationshusens arkitektur. Zettervall inriktade sig under den här perioden på en arkitektur som innebar att statens stationsbyggnader fick ett likartat formspråk från Skåne i söder till Lappland i norr. Den tidigare livfulla jugendarkitekturen ersattes också med en nationalromantisk arkitektur med sammanhållna material och volymer med stor tyngd.

I ett nationellt perspektiv kan Nyköpings stationshus därför jämföras med en lång rad stationsbyggnader som ritades och uppfördes under 1910-talet. Gemensamt för exteriören hos stationshusen från denna tid är materialvalen, asymmetriskt placerade fönster, polygonala trapptorn på ena gaveln, en öppen entréloggia mot gården, mönstermurade gavelfält och att takfallen avslutas utan språng i liv med fasaderna. Vanligt är också att stationshusen har ett skärmtak utefter stora delar av fasaden som vetter mot spåret. Fem av de stationshus som kan sägas höra till samma byggnadsepok som Nyköpings stationshus är byggnadsminnesförklarade: Gnesta (1907), Kiruna

(1912-1914), Eslöv (1913), Södertälje Södra (1915-1918) och Haparanda (1917).

Nyköpings stationshus uppvisar flera av de ovanstående attributen. Till skillnad från de flesta stationshus ligger stationen i Nyköping dock inte med en långsida mot spåren. Stationshuset ligger istället med gavlarna mot de två anslutande banorna, OFWJ-banan och statsbanan Järna-Åby. Orsaken till placeringen går dels att finna i att stationen uppfördes i mötet mellan de två banorna, dels i valet av läget för stationen i den nya stadsplanen. Stationshuset skulle utgöra fondbyggnad för den planerade diagonalgatan (Borgaregatan) mellan Stora Torget och stationen. Placeringen innebar också att stationshuset delvis har funktionen som fondbyggnad även för Järnväggsgatan och Södra Bangårdsgatan. Detta utgör troligen också orsaken till att P O Hallman valde att ge Centralplan en rundad form framför stationshuset.

En annan effekt av stationshusets annorlunda placering i jämförelse med övriga stationshus är gestaltningen av fasaden mot spårområdet. Längs stationshusets fasad mot statsbanans spår finns inget skärmtak som på flertalet andra stationer. I Nyköping leder istället en lång plattformstakliknande loggia längs hela fasaden fram till en gångtunnel under spårområdet. Gångtunneln under spårområdet innebar ett säkert sätt för resenärerna att nå perrongen utan att korsa spåren. Perrongens trappöverbbyggnad och perrongtaket ritades i början av 1920-talet. Samtidigt innebar dessa konstruktioner att resenärerna kunde gå skyddade mot vädret från stationshusets vestibul fram till tåget. Vid Eslövs station från 1913, som är statligt byggnadsminne, finns motsvarande gångtunnel och perrongtak. I Eslöv ligger trappan till gångtunneln dock inne i stationshuset. I ett nationellt perspektiv förefaller Nyköpingslösningen med lång loggia till gångtunneln därför vara relativt unik.

Planlösningen för Nyköpings stationshus har en funktionsuppdelning som är typisk för Folke Zettervall. Vestibulen, i Nyköping tillika väntsal för 3 kl, är placerad centralt i byggnaden. I söder låg lokaler för expedition, personal och godshantering. Norr om vestibulen placerades publika utrymmen som 1 & 2 kl väntsal samt toaletter. Denna funktionsuppdelning kan ses i flera av Zettervalls stationshus, t ex Krylbo (1905) och Gnesta (1907).

Den invändiga funktionsuppdelningen är även tydlig i byggnadens fasader. Mot Centralplan har stationshuset två kraftiga frontespiser på vardera sidan om en entréloggia



60 Vestibulen i Gnesta stationshus framhävs i fasaden med ett förhöjt gavelparti som kröns med ett säteritak. Foto: Evy Rydergård, Sörmlands museum (Slm D12-0471).



61 På Nyköpings stationshus framhävs inte vestibulen i höjdded. Här markeras den istället med en öppen entréloggia (Slm D12-0472).

framför ingången till vestibulen. Fasaden är asymmetrisk genom att den södra byggnadsdelen är större än den norra. Vid den södra delen av loggian reser sig ett polygonalt trapptorn. På den norra delen av stationshuset sitter en klocka på frontespisen. Asymmetrin förstärks av att ytterligare ett polygonalt trapptorn är uppfört mot stationshusets norra gavel. Genom den asymmetriska fasaden markeras den invändiga uppdelningen med administration i söder och allmänna utrymmen i norr.

Zettervall arbetade i sina tidiga stationsbyggnader av tegel med att förstärka asymmetrin i fasaderna genom att placera trapptorn på långsidorna, t ex i Umeå (1895) och Sölvesborg (1899). Efter att under period främst ha placerat trapptornen på stationshusens gavlar återgick Zettervall i och med Nyköpings station till sitt tidiga formspråk med ett asymmetriskt placerat trapptorn på fasaden mot gården.

Godsmagasinet

Av alla fristående godsmagasin som tidigare har funnits i landet, så finns det idag uppskattningsvis bara omkring 5-10% kvar. I detta sammanhang är det också relevant att se på hur många godsmagasin som är uppförda vid de statliga banorna och vilka som är uppförda vid privata banor. Bevarade statligt uppförda godsmagasin är mycket ovanliga.

De järnvägsanknutna byggnadsminnen som finns består oftast enbart av ett stationshus eller stationshus och något uthus/förråd. Inget godsmagasin i landet är alltså enskilt byggnadsminne, utan ingår tillsammans med stationshusen.

De endast sju byggnadsminnesförklarade godsmagasin som finns bevarade i landet är främst uppförda vid privatägda banor. De skyddade byggnaderna är Storuman i Västerbotten, Enafors i Jämtland, samt tre stycken vid Nora-Ervalla järnväg, Örebro län, och två stycken godsmagasin på Gotland, men där är själva järnvägsrälisen borttagen. Storumans godsmagasin är uppfört vid Inlandsbanan på 1920-talet och är ihopbyggt med stationshusets gavel. Godsmagasinet inrymmer idag bl a en restaurang. Enafors är uppfört omkring 1882, gulmålat och friliggande. Övriga är uppförda vid privatägda banor.

Ett godsmagasin som diskuterades att få skydd som byggnadsminne var Lund, vilket dock avslogs. Detta godsmagasin inrymmer idag café och butiker. Ett café finns även i Uppsala godsmagasin.

I bilagan till SFV:s kulturfastighetsutredning tas dåvarande Banverkets fastighetsbestånd upp som borde bevaras och ingå i "kulturfastighetsportföljen". Här nämns två friliggande godsmagasin, Lesjöfors (privatägd bana) och Mölnbo (Västra stambanan).

Om man ser till exteriörens utseende, med mörkbruna fasader, så finns godsmagasin som påminner något om Nyköpings utefter delar av Inlandsbanan, som anlades mellan åren 1907-1937, samt även utefter Haparandabanen anlagd 1900-1915.

Godsmagasinet i Nyköping är genom sin kombination av ett godsmagasin i "mellanskala", friliggande magasin med bevarade lastbryggor och magasinportar, uppförd i den för banan karakteristiska arkitekturen, troligen det enda av sitt slag som idag finns kvar i landet.

Förrådshuset och lokomotorstallet

Av förråds- och verkstadslokaler som har använts till underhåll av spår och vagnar, finns det idag mycket få bevarade i landet. Dessa byggnader präglades av enkelhet och är byggda med tanke på de olika funktionerna som skulle inrymmas. Byggnadskategorin är i dagens läge en sällsynthet, allt eftersom banunderhållet centraliserats och dragits in till större orter. Statlig uppförda lokomotorstall är mycket ovanliga. Ett lokomotorstall av tegel finns i Smedjebacken (uppförd vid privatägd bana).

I bilagan till SFV:s kulturfastighetsutredning föreslås inget lokomotorstall ingå i "kulturfastighetsportföljen".

Större verkstadsområden fanns bl a i Örebro, Notviken och Bollnäs. Inga av dessa stora verkstäder är dock byggnadsminnen. I Nybro finns ett lokomotorstall kvar, på sträckan Alvesta-Kalmar, men rivning är planerad.

Det regionala perspektivet

Stationshuset och Centralplan

I Södermanlands län är för närvarande stationshusen i Flen, Gnesta och Katrineholm skyddade som byggnadsminnen enligt 3 kap Lag (1988:950) om kulturminnen m.m. I Flen är utöver stationshuset även perrongtaket skyddat som byggnadsminnen.

Till skillnad från residensstaden Nyköping är Flen, Gnesta och Katrineholm utpräglade stationssamhällen som växte fram i samband med att Västra stambanan

anlades på 1860-talet. Härigenom har stationsmiljön utgjort utgångspunkten för samhällenas utbyggnad och planering.

Den öppna Centralplanen vid Nyköpings station är ovanlig i det regionala perspektivet, åtminstone vid en jämförelse med stationerna i de större samhällena. De byggnadsminnesförklarade stationshusen har istället haft en järnvägspark framför entrén. Även Nyköping hade en järnvägspark i anslutning till stationen utefter OFWJ-banan, den nuvarande teaterparken.

Av de tre stationshusen är Gnesta uppfört under samma byggnadsperiod som Nyköpings station. Gnesta stationshus invigdes 1907. Byggnaden markerar en övergång mellan arkitekturen hos det tidiga järnvägsbyggandet och nya uttryckssätt i början av 1900-talet. I Gnesta stationshus ses förändringen från en regionalt förankrad arkitektur till en nationalromantisk arkitektur med likartat formspråk över landet. Gnesta stationshus är en långsträckt envånings tegelbyggnad med valmade tak utan utskjutande takfot. Det senare har sin tydliga inspiration i dansk arkitektur. Vestibulen i Gnesta stationshus framhävs i fasaden med ett förhöjt gavelparti som kröns med ett säteritak. Zettervall framhävde vestibulen i exteriören i flera senare uppförda stationshus, t ex i Eslöv (1913), Södertälje (1916), Höganäs (1917) och Sundsvall (1925). Även de byggnadsminnesskyddade sörmländska stationshusen i Flen och Katrineholm ansluter till detta formspråk.

Nyköpings stationshus skiljer sig en del från stationshuset i Gnesta. En markant skillnad i exteriören är att Nyköpings station är uppfört i två våningar och att byggnaden därmed har försetts med två trapporn. Vidare är loggian mot spårområdet i Nyköping definitivt unik i länet.

Den största gestaltningsmässiga skillnaden mellan Nyköpings och Gnestas stationshus är dock att den centralt placerade vestibulen i Nyköpings station inte accentueras i höjddled på samma sätt som i Gnesta samt på de ovan angivna stationerna. Härigenom ansluter Nyköpings station istället till ett formspråk som, utöver övriga södermanländska stationshus utefter statsbanan Järna-Nyköping-Åby, i huvudsak endast återfinns utanför länets gränser.

Av övriga stationer utefter sörmlandsdelen av statsbanan Järna-Nyköping-Åby uppfördes stationshusen i Vagnhärad, Västerljung, Låstringe, Enstaberga och Ålberga av tegel, liksom stationshusen i Krokek och Åby i Östergötland.

Av de sörmländska stationshusen av tegel är idag bara stationshusen i Vagnhärad, Västerljung och Låstringe bevarade. Övriga stationsbyggnader uppfördes av trä.

Stationerna i Västerljung, Låstringe, Enstaberga, Ålberga och Krokek är troligen utförda efter samma modellritning. Stationshusen i Vagnhärad och Åby var större än de övriga men med samma övergripande formspråk. Båda uppfördes i två våningar. I Åby försågs fasaden mot spårområdet med en kraftig, asymmetriskt placerad frontespis. Vagnhärads station har en centralt placerad bred takvåning mot banan. I Vagnhärad fanns även en kunglig väntsal.

När banan byggdes var Nyköping den största och mest betydelsefulla stationen längs banan, vilket avspeglas i stationshusets utformning och storlek. Stationshuset uppvisar en mer genomarbetad arkitektur som i större utsträckning knyter an till stationshus i övriga delar av landet (se ovan) än de samtida stationerna längs bansträckan mellan Järna och Åby.

Av övriga stationer i Södermanland är till exempel Vadsbro stationshus (1914) uppfört i en liknande nationalromantisk tegelarkitektur som stationerna utefter banan Järna-Nyköping-Åby. Vadsbro stationshus ansluter arkitektoniskt mer till de mindre stationshusen längs banan, även om byggnaden till sin volym är större än dessa.

Godsmagasinet

Magasinets tydliga nationalromantiska utseende är lik trästationerna som uppfördes utefter banan Järna-Nyköping-Åby, såsom exempelvis stationerna i Svärta, Sjösa och Stavsjö. Bred trätjärad lockpanel, grönmålade omfattningar och rödmålade fönsterbågar. Utefter denna banan finns idag bara godsmagasin kvar i Nyköping och i Stavsjö. Stavsjös godsmagasin är dock betydligt mindre. I Vagnhärad finns en magasinliknande byggnad, som dock är en förrådsbyggnad avsedd för Banavdelningen.

Nyköpings godsexpeditionsbyggnad är den enda i sitt slag i länet som har denna storlek och detta exteriöra utseende. Vid de större järnvägsknutarna, som exempelvis Katrineholm, byggdes större godsmagasin.

Katrineholms godsmagasin anges i litteraturen ofta vara byggt efter år 1900, men kan bestå av ett äldre 1800-tals magasin som har byggts till under 1900-talet. Katrineholms magasin har betydligt större volym, annan takutformning, är rödfärgat och har inga lastbryggor.

I Gnesta finns idag fyra magasin utefter Västra Storgatan, tre i väster som är sammanbyggda och ett i öster som är friliggande. Minst två av dessa är statligt uppförda godsmagasin. Ett av de västra är troligen från banans tillkomst år 1862 och det östra är byggt alternativt ombyggt vid mitten av 1900-talet. Det senare godsmagasinet är relativt välbevarat både exteriört och interiört, bl a finns lastbryggorna kvar, de stora takutsprången och den invändiga vågkuren.

I Flen finns ett godsmagasin kvar, vilket ligger mittemot stationshuset. Godsmagasinet är betydligt mindre, rödfärgat och har inga lastbryggor. Ett stort antal godsmagasin har under de senaste åren rivits i landet. I länet revs nyligen Stjärnhovs godsmagasin.

Förrådshuset och lokomotorstallet

Utefter den nu aktuella banan finns det idag inget liknande förråds- och lokomotorstall kvar.

Kulturhistoriska värden

Nyköpings stationsområde

De byggnader som ingår i byggnadsminnesutredningen har ett samband både funktionellt och logistiskt. Under sin snart hundraåriga historia har de kontinuerligt byggts till, moderniserats och förändrats för att möta nya behov och krav som har skapats av samhällets utveckling. Härigenom speglar bebyggelsen även samhällets socialhistoria, bland annat genom avskaffandet av separata väntrum för olika klasser.

Bebyggelsens tillkomst och utveckling speglar bakomliggande politiska processer, landets och stadens ekonomiska utveckling och det moderna samhällets framväxt. Hela den bevarade stationsmiljön, inklusive Centralplan, gångtunneln och plattformstaken, är viktiga miljöskapande och samhällshistoriska dokument för förståelsen av denna utveckling.

Arkitekterna bakom bebyggelsen inom Nyköpings stationsområde har med sin koppling till Statens Järnvägars



62 Nyköpings stationshus och Centralplan år 1939. Foto: Eric Kling, Nyköping (Nyköpings kommun EK96).

arkitektbyrå haft ett stort inflytande på framför allt den statliga järnvägsarkitekturen. Byggnadernas gestaltning visar på ett pedagogiskt sätt resultatet av en offentlig förvaltnings medvetna ideologiska arbete med arkitekturens formspråk.

Nyköpings stationshus

Som enskild byggnad äger Nyköpings stationshus höga byggnads- och arkitekturhistoriska värden. Stationshuset har en välbevarad exteriör. Även delar av interiören, framför allt den fasta inredningen i väntsalen och i bostadslägenheterna, är också välbevarad. Stationshuset är ritat av Folke Zettervall som i sin roll som chefsarkitekt för Statens Järnvägars arkitektkontor var en av de mest framträdande arkitekterna i landet i början av 1900-talet.

Stationshuset representerar en period i järnvägsbyggandet då arkitekturen hos statens byggnader fick ett likartat formspråk från Skåne i söder till Lappland i norr. Nyköpings station är med sin välbevarade tegelarkitektur med asymmetriska fasader därmed en god representant för övergången till ett nationalromantiskt arkitektoniskt formspråk i den statliga järnvägsarkitekturen.

Stationshusets placering är ovanlig. Normalt ligger stationshusen med ena långsidan mot spåren men i och med mellan två anslutande järnvägar vänds istället gavlarna ut mot spåren. Den murade täckta loggia som löper mellan vestibulen och nedgången till gångtunneln under spårområdet kan vara unik i landet.

Godsmagasinet

En stor del av Nyköpings historia är den betydande industriverksamheten som fortfarande var livlig under 1900-talet, såsom NK-verkstäder, Wedholms, ANA och Sunlight. Att Nyköpings central var i behov av ett relativt stort och monumentalt godsmagasin är därför förståeligt. Godsmagasinet har därför ett viktigt samhällshistoriskt värde, för att kunna förstå och avläsa Nyköping som en betydande industristad.

Godsmagasinet är arkitektoniskt intressant, då det har en tidstypisk utformning både utvändigt och invändigt med magasinsdelens öppna planlösning och expeditionsdelens olika rumsfunktioner.

Godsmagasinet är som helhet tämligen välbevarad, både exteriört och interiört. Exteriört har byggnaden en bevarad volym, takutsprång, lastbryggor, samt

ursprunglig fasadpanel. Även magasinsportar, dörrar och fönster finns kvar. De två spåren som tidigare gick strax intill godsmagasinet är numera tyvärr borttagna. Senare interiöra åtgärder i form av invändig tilläggsisolering och skivbeklädning har inte nämnvärt påverkat godsmagasinet kulturarvet. Planlösningen är till stora delar bevarad och under skivbeklädningen finns ursprunglig panelinlådning kvar och de flesta innerdörrar och fönster finns kvar.

Godsmagasinet utstrålar äkthet genom sitt gedigna utförande. Lastbryggor, takutsprång och magasinsportar visar pedagogiskt tydligt hur magasinet har använts och bidrar till upplevelsevärde. Magasinbyggnaden är även ovanlig i sitt utförande genom det tydliga nationalromantiska utseendet.

Förrådshuset och lokomotorstallet

Förrådshuset/lokomotorstallet är idag en mycket sällsynt byggnadstyp i landets järnvägsmiljöer. Förrådshuset och lokomotorstallet, visar på en epok innan bilismen drog igång riktigt. Byggnaden har en tydlig koppling till godstrafiken och de lokala näringarna genom stallplatsen för lokomotorn som användes för lokal växling och som lokalgodståg. Växellocket flyttade vagnar inom Nyköpings central och till industrier som var försedda med industrispår.

Byggnadens utformning och de olika utrymmena berättar om och visar på förhållandena för de som arbetade med banans underhåll. Byggnaden har använts som förråd- och verkstadslokaler för vagnreparatören, snickaren, telefonreparatören och signalreparatören. Alla dessa yrkesgrupper fanns anställda på SJ och utförde sitt dagliga arbete på stationen. Även en smedja fanns här. Den höga skorstenen vittnar idag om smedjans placering.

Byggnaden är enkel och funktionell, snarare än utformad med tanke på estetik. Det kombinerade förrådshuset/lokomotorstallet har sammantaget såväl miljöskapande som social- och samhällshistoriska värden. Huset är också relativt oförvanskad sedan 1942.

SAMMANVÄGD BEDÖMNING

Järnvägar är inte statiska, utan har ändrats kontinuerligt utifrån samhällets behov av transportkapacitet. En bana med hårdare tryck i form av mycket trafik och utveckling kan av den anledningen oftare vara rensad på byggnader utan praktisk funktion. Härigenom kan det ofta vara svårt att avläsa den historiska miljön vid en station av Nyköpings storlek och brukande. Nyköpings station var den största och viktigaste stationen längs hela bansträckningen Järna-Åby.

I förhållande till detta bibehåller Nyköpings stationsområde, trots en del rivningar under de senaste decennierna, en relativt välbevarad helhetsmiljö som väl representerar statsbanans tillkomst och järnvägens utveckling från 1910-tal fram till idag.

I helhetsmiljön ingår även Centralplan vars rundade form i mötet mellan Södra Bangårdsgatan, Järnväggsgatan och Borgaregatan är en tydlig rest av Per Olof Hallmans stadsplan från 1913. Stationsmiljön, inklusive förråds- huset/lokomotorstallets och godsmagasinet's placering utmed Södra Bangårdsgatan är ett viktigt miljöskapande element i mötet med staden. Stationshuset är en symbolbyggnad med ett starkt identitetsvärde.

Nyköpings stationshus är i många avseende representativt för de samtida stationshusen. I motsats till dessa vänder stationshuset i Nyköping dock gavlarna mot de två anslutande järnvägsspåren.

Stationshuset med sin för landet möjligen unika loggia och gångtunnel är en välbevarad helhet. Tillbyggnaderna från 1910- och 1920-talen visar även de på samhällets ökade behov av och krav på såväl gods- som person- transporter. Även perrongen med sitt tak utgör en mycket viktig del av helhetsmiljön.

Godsmagasinet och förrådshuset/lokomotorstallet i Nyköping är på god väg att bli unika i landet då de tillhör byggnadskategorier som ofta försvinner i samband med exploateringar och avvecklingar av det järnvägsanknutna fastighetsbeståndet.

Sörmlands museums bedömning är att det sammantagna värdet av Nyköpings stationsmiljö kan motivera en byggnadsminnesförklaring.



63 Centralplan och Nyköpings stationshus (Slm D12-0473).



64 *Naturstensdekoration på stationshusets fasad mot Centralplan (Slm D12-0474).*

KÄLLFÖRTECKNING

Muntliga uppgifter

- Axelsson, R. Antikvarie.
Eriksson, U. 2012-05-22. Hyresgäst i lägenheten som var avsedd för stationens stins.
Hansen, L. Jernhusen.
Henriksson, E. Allmänt järnvägsintresserad.
Karlsson, J. Eriksson, A-G, Riksantikvarieämbetet.
Levin, A. Trafikförman (växelledare) på SJ, Nyköping mellan åren 1948-1988
Oujas, R. Anställd på SJ, Nyköping.

Hemsidor

- Bebyggelseregistret
<http://www.bebyggelseregistret.raa.se/bbr2/home.raa>
Fotografier på svenska järnvägsmiljöer
<http://jvgfoto.se/>
Kulturmiljöbild,
<http://kmb.raa.se>
Snabbfakta, Statsbanan Järna - Nyköping - Åby - Norrköping,
http://www.historiskt.nu/normalsp/staten/sb_jarna_aby
Sveriges tåg och banor
<http://www.jarnvag.net>
Trafikverket
<http://www.trafikverket.se>
Trafikverkets avvecklingsobjekt
<http://www.brakulturmiljo.se/rivning/index.php?id=1>

Opublicerat material

- Hagren, P. 1988. *Folke Zettervall. Statens järnvägars arkitekt. Nybyggda stationshus 1895-1931*. C-uppsats. Institutionen för konsthistoria. Umeå universitet.
Henriksson, E. *Från Järnbärrland Till Stålbåd, Kom-pilering Om Trafik AB Grängesberg - Oxelösunds Järnvägar. T.G.O.J. - Del III*, Sammanställt av Christer Fredriksson och Eric Henriksson.
Henriksson, E. *Längs spåren i Södermanland*.
Områden av riksintresse för kulturmiljövården i Södermanlands län (D) enligt 3 kap 6 § miljöbalken, D län beslut RAÄ 1996-08-27. Dokument uppdaterat 2011-11-19
Riksarkivet, Statens Järnvägar med föregångare 2005-08-26 Organisation 1855-2000

Litteratur

- Améen, L och Tägil, T. 1978. *Stationsarkitektur ur geo-grafisk miljösynpunkt*. I: Skånes hembygdsförbunds årsbok 1978, s. 89-115. Kristianstad/Lund.
Banverket. 2005. *Järnvägen 150 år - ett jubileum för hela Sverige*. Stockholm.
Banverket. 2008. *Rapport. Kulturvärden längs spåret. Banverkets avvecklingsprojekt*. Stockholm.
Bebyggelsehistorisk tidskrift. *Järnväg, bygd och bebyggelse*. Nr 12, 1986. Stockholm.
Eriksson, T. 1990. *Järnvägen Järna-Nyköping-Norrköping samt en allmän järnvägshistorik*. Nyköping.
Gullers, K W, Alrenius C A & Karlsson, L O. 1981. *Statens Järnvägar 125 år*. Stockholm.
Järnvägsstyrelsen. 1931. *Statens Järnvägar 1906-1931. Minnesskrift i anledning av de svenska statsbanornas 75-åriga tillvaro med Kungl. Maj:ts nådiga bemyndigande*. Stockholm.
Linde Bjur, G. 2010. *Stationshus. Järnvägsarkitektur i Sverige*. Stockholm.
Ljunggren, M. 1993. *Sveriges lokstationer. Maskintjänstens anläggningar 1856-1992*. Svenska Järnvägsklubbens skriftserie nr 60. Stockholm.
Norén, H. 2010. *Nyköpings historia 2. En ny stad växer fram*. Nyköping.
Ryberg, R. 1987. *Sörmlandsbygden 1988:2*. Södermanlands hembygdsförbunds årsbok. Nyköping.
SsFV, *Rapport. Kulturfastighetsutredningen med bilagor. Dnr 231-1967/08*. Stockholm.
Wallner, A V. 1967 *Nyköpings stadsfullmäktige etthundra år: en redogörelse för stadens borgerliga förvaltning under åren 1863-1962 / utgiven av Nyköpings drätselkammare*. Nyköping.
Welin, H (red.). 1906. *Statens Järnvägar 1856-1906*. Stockholm.

Arkiv

- Jernhusen, Stockholm
Lantmäteriet, Gävle
Lantmäterimyndigheternas arkiv
Lantmäteristyrelsens arkiv
Rikets allmänna kartverks arkiv
Nyköpings kommun
Bild och Företagsarkivet
Stadsarkivet
Riksarkivet,
Landsarkivet, Göteborg
Sveriges Järnvägsmuseums arkiv (JVM), Gävle
Sörmlands museums arkiv (SLM), Nyköping