

Kulturbyggnad AB

Vård- och underhållsplan
NYNÄSHAMNS LOKSTALL



2023-09-13

Titel: Vård- och underhållsplan för Nynäshamns lokstall
Datum: 2023-09-13
Beställare: Nynäshamns Järnvägsmuseum

Ingvar Hedenrud

Byggnadsantikvarie

Certifierad sakkunnig kontrollant av kulturvärden, KUL 2

Medlem av SPBA, Sveriges praktiserande byggnadsantikvarier

Kulturbyggnad AB

070-3231331

ingvar@kulturbyggnad.se

www.kulturbyggnad.se

Kulturbyggnad AB

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

	Sida
INLEDNING	3
SAMMANFATTNING	7
FÖRUTSÄTTNINGAR, SKYDD	7
HISTORIK	9
FÖRÄNDRINGAR	17
VEM VAR ARKITEKTEN?	20
KULTURHISTORISK VÄRDEBESKRIVNING	22
KULTURHISTORISKT VÄRDEFULLA BYGGNADSDelar	23
UTVÄNDIG BESKRIVNING	24
INVÄNDIG BESKRIVNING	30
ARKIVBILDER	40
KARTOR OCH RITNINGAR	46
BYGGNADSMINNESFÖRKLARING	59
BILAGA UNDERHÅLLSPLAN	

Kulturbyggnad AB

Inledning

Bakgrund och grundfakta

På uppdrag av Nynäshamns järnvägmuseum har Kulturbyggnad AB utfört denna vård- och underhållsplan för lokstallet, smedjan och bussgaraget i Nynäshamn.

Fastighetsbeteckning Nynäshamn 2:43

Adress Nickstabadsvägen 9.

Ägare Nynäshamns Järnvägmuseum

Förvaltning Byggnaderna förvaltas i föreningens egen regi.

Användning Lokstallet används primärt som verkstad för underhåll och renovering av föreningens lok och vagnar. I den högre östra delen av lokstallet finns kontor och föreningslokaler inklusive kök och omklädningsrum samt ett verkstadsrum och pannrum. Längst upp på tredje våningen en stor vattentank för att fylla på loken med vatten. I anslutning till lokstallet finns också en tillbyggd smedja i sydväst. Öster om lokstallet finns ett envånings bussgarage som än idag används för förvaring av en buss samt diverse reservdelar till tågverksamheten. Delar av bussgaraget har föreningen byggt om till snickeriverkstad. Bussgaraget är förlängt norrut med en lackeringsverkstad för tåg och tankvagnar; denna lokal använder föreningen för förvaring och renovering av lok.

Syftet med vård- och underhållsplanen

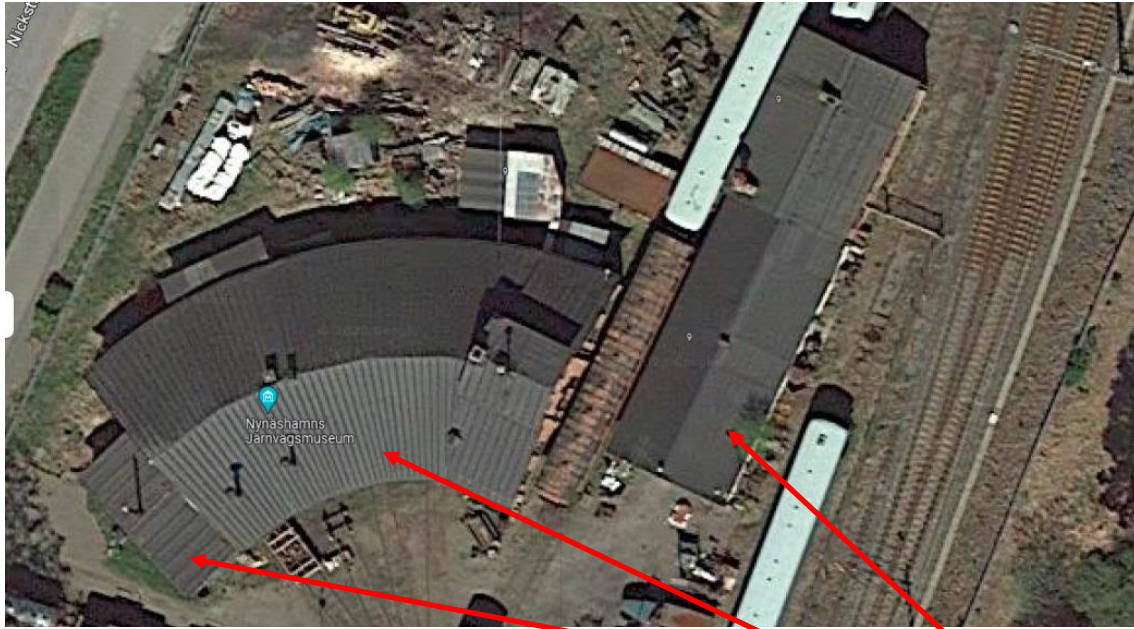
En vård- och underhållsplan sammanfattar den tillgängliga kunskapen om en byggnad; dess historia, och hur den förändrats med tiden. Den beskriver objektets kulturhistoriska karaktär och precisera dess kulturvärden. Den fungerar som underlag vid beslutsfattande enligt Plan- och bygglag (PBL) i samband med bygglovsförfarande och som underlag vid handläggning och beslut enligt Kulturmiljölag (KML) eller Miljöbalken (MB). Under projektering och tillståndsprovning ligger förundersökningen till grund för bedömningar av vilka konsekvenser föreslagna ändringar och ombyggnader bedöms medföra för definierade kulturvärden.

Vård- och underhållsplanen bildar också underlag för framtida underhåll. den beskriver vilka underhållsbehov som föreligger, när och hur de skall utföras.

Kulturbyggnad AB

Omfattning

Underhållsplanen omfattar de tre byggnader som ingår i byggnadsminnet; lokstallet, smedjan och bussgaraget.



De aktuella byggnaderna markerade på satellitbild; smedjan, lokstallet och bussgaraget. Längst till vänster i bild Nickstabadsvägen och till höger om byggnaderna tågspåren. Mellan lokstallet och bussgaraget står ett par järnvägsvagnar.

Kulturbyggnad AB

Underlag

Mycket bilder och uppgifter har hämtats från Nynäshamns järnvägsförenings arkiv. Föreningsmedlemmar har lagt oräkneliga timmar på att finkamma arkiv och samlingar; Riksarkivet, Järnvägsmuséet i Gävle, Johnsonkoncernens arkiv på Engelsbergs bruk, kommun- och stadsarkiv, hembygdsarkiv med flera. Tyvärr har dessa medlemmar gått bort. Framför allt är det material samlat av Jonas Sjöberg och Bengt Hammar. Det har inte alltid varit möjligt att härleda var uppgifter kommer ifrån. Materialet står både väl markerat i pärmar, och ligger i osorterade flyttlådor. Inför uppgiften att göra en vård- och underhållsplan kändes det mest relevant att ta sig an föreningens eget arkiv snarare än att gå till källorna. På Riksarkivet finns mer än hundra hyllmeter arkivmaterial från Stockholm-Nynäshamns järnväg.

Längre samtal har förts med flera medlemmar. Framför allt har vi gått från rum till rum, från lok till buss och pratat medans undertecknad har skrivit ner kunskap som inte finns nerskriven någonstans. Ett särskilt tack till Anders Larsson, Lars Tehler och Ingemar Forsström.

Böcker etc

Om Nynäsbanan, Herman Sandberg, 1861.

Teknisk tidskrift, April 1903.

Nynäsbanan och Nynäs hamn, Gustaf Nerman, 1904.

Tre decennier som järnvägsbyggare, K.A Lagergren, 1942.

Stockholm Nynäs järnväg, Bengt Hammar, 1963.

Industriminnen i Nynäshamns kommun, Anders Westerdahl, 1978.

Oljeraffinaderiet i Nynäshamn 50 år, Nynäs Petroleum, 1978.

Nynäsbanan, Kenneth Landgren m.fl., 1988.

Nynäsbanan, en 90-årig historia, Maria Landin, 1990.

Ferdinand Boberg, Architect – the complete work, Ann Thorson Walton, 1994.

Stockholm-Nynäs järnväg 100 år, Ingrid Johansson, 2001.

Med Nynäshamnsbanan till Gotland, Kenneth Landgren 2009.

Tidningsartiklar

Stockholms Dagblad 1901-10-25.

Stockholms Dagblad 1901-11-10.

Arkiv

Järnvägsmuseet i Gävle.

digitaltmuseum.se

Nynäshamns järnvägsmuseums hemsida

Nynäshamns kommun; bildarkivet och stadsarkivet

Kulturbyggnad AB

Sammanfattning

Lokstallarna i Nynäshamn har en mycket viktig plats i stadens historia. Tillkomsten av tågtrafik var helt avgörande för stadens tillblivelse. Det lokalhistoriska värdet är därför högt. Också ur ett riksperspektiv är ett så gammalt lokstall som fortfarande används på ursprungligt sätt kulturhistoriskt värdefullt. Byggnaderna är välbevarade med många ursprungliga detaljer även om ändringar har skett.

Byggnaderna behöver underhållas även om skicket i grunden är gott. Föreningen har gjort ett fantastiskt arbete som bevarat och utvecklat byggnaderna och verksamheten i snart 40 år. Det är viktigt för det kulturhistoriska värdet att föreningen kan fortsätta driva och bevara denna unika miljö.

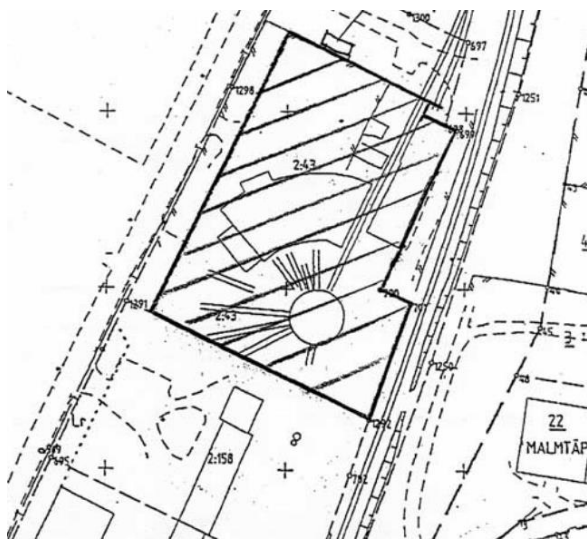
Förutsättningar

Kulturhistorisk klassificering och skydd

Nynäs gårds lokstall byggnadsminnesförklarades av Länsstyrelsen år 1999.

Byggnadsminnesförklaringen innehåller följande skyddsföreskrifter. Det som i punkt ett kallas för "vagnhall (verkstadsförråd)" är vad som annars går under benämningen bussgarage och lackeringsverkstad.

1. Lokstallet inklusive smedjan och vidliggande vagnhall (verkstadsförråd) får inte rivas, flyttas eller till det yttre byggas om eller på annat sätt förändras.
2. I byggnadernas inre får inte göras ingrepp i, eller ändring av planlösning eller stomme.
3. Äldre fast inredning exempelvis värmepanna, vattencistern, pumpar, ässja med fläktsystem skall bevaras på befintlig plats.
4. Byggnaderna skall underhållas så att de inte förfaller. Vård- och underhållsarbeten skall utföras på ett sådant sätt och med sådant material att det kulturhistoriska värdet inte minskar.
5. Det område (skyddsområde) kring byggnaderna som markerats på vidstående kartbilaga får inte ytterligare bebyggas. Det skall hållas i sådant skick, att byggnadernas karaktär av lokstall och järnvägsmuseum inte förvanskas.



Urklipp ur kartan som markerar skyddsområdet i punkt fem.

Kulturbyggnad AB

Kommunens kulturmiljöprogram

Kulturmiljöprogrammet för Nynäshamn är från 1983 och tar inte upp lokstallarna.

Plan- och bygglagen

På grund av sitt kulturhistoriska värde omfattas byggnaderna av plan- och bygglagens (PBL) förbud mot förvanskning och de generella paragraferna om varsamhet och underhåll:

PBL kap 8 § 13 (förvanskning):

En byggnad som är särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt får inte förvanskas.

PBL kap 8 § 14 (underhåll):

Ett byggnadsverk skall hållas i vårdat skick och underhållas så att de tekniska egenskaperna som avses i 4 § i huvudsak bevaras. Underhållet skall anpassas till omgivningens karaktär och byggnadsverkets värde från historisk, kulturhistorisk, miljömässig och konstnärlig synpunkt.

PBL kap 8 § 17 (varsamhet):

Ändring av byggnad och flyttning av en byggnad skall utföras varsamt så att man tar hänsyn till byggnadens karaktärsdrag och tar till vara byggnadens tekniska, historiska, kulturhistoriska, miljömässiga och konstnärliga värden.

Gällande detaljplan

Fastigheten ligger utanför detaljplanelagt område. Den närmsta planen där man tar upp fastigheten lite är Dp 823 från 2008-07-10 som främst gäller byggandet av bostadsområdet på andra sidan Nickstabadvägen. Lokstallarna är inte utpekade som skyddsvärda i den detaljplanen.

Kulturbyggnad AB

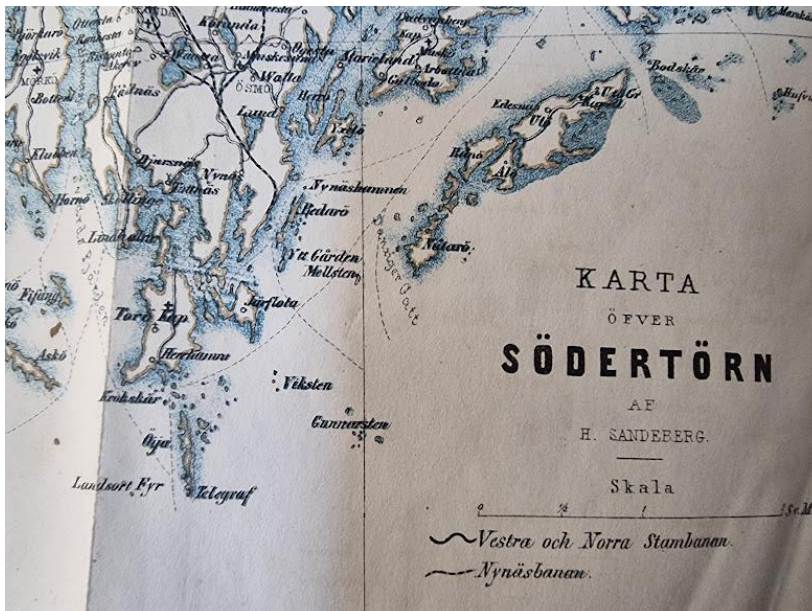
Historik

Bakgrund- Stockholms behov av en uthamn

Stockholm har alltid varit starkt beroende av transporter via vattenvägarna. Läget långt in i skärgården har gjort att transportvägarna kunde vara blockerade av is under långa perioder, ibland i flera månader. I mitten av artonhundratalet var diskussionerna intensiva i huvudstadens tidningar. Var det inte dags för en uthamn? Kanske med förbindelse in till staden via tåg?

Nynäsbanan

Redan på 1850-talet fanns tankar på att etablera Nynäshamn som en uthamn till Stockholm. Hårdast drevs frågan av löjtnant Herman Sandeberg, som 1856 gav ut *Project till en jernväg mellan Stockholm och Nynäshamn*. 1861 kom *Om Nynäsbanan* där han försökte framhåva den betydelse Nynäshamn skulle få.



Karta ur Om Nynäsbanan av Herman Sandeberg från 1861 med den föreslagna dragningen av spåret mellan Stockholm och Nynäshamn.

Året efter besökte till och med kung Carl XV Nynäs för att se närmare på den föreslagna hamnen och uttryckte sitt gillande. Samtidigt fanns ett motstånd, man var rädd att Stockholms egen hamn skulle bli utkonkurrerad. Kanske skulle huvudstaden till och med behöva flyttas till Nynäshamn?!

På Södertörn ligger Nynäs gård, ett säteri sedan medeltiden. Godset nämns första gången 1289 och har tillhört flera av landets mest kända adliga familjer. Någon stad eller betydande hamn fanns inte, utan kom till i samband med att järnvägen byggdes.

1864 lyckades Sandeberg på privat väg samla in pengar för en undersökning av två alternativa linjer. Den ena vars tanke var att via kortaste sträckningen binda samman Nynäshamn med stambanan gick genom Ösmo, Sorunda, och Grödinge socknar. Det andra alternativet gick genom Ösmo, Västerhaninge och Botkyrka socknar till Flemingsberg vid stambanan. 1872 beviljades koncession på det andra alternativet. På grund av penningbrist kunde dock inget bygge påbörjas. Koncessionen överläts i stället på två ryssar, titulärrådet Pohitonov och

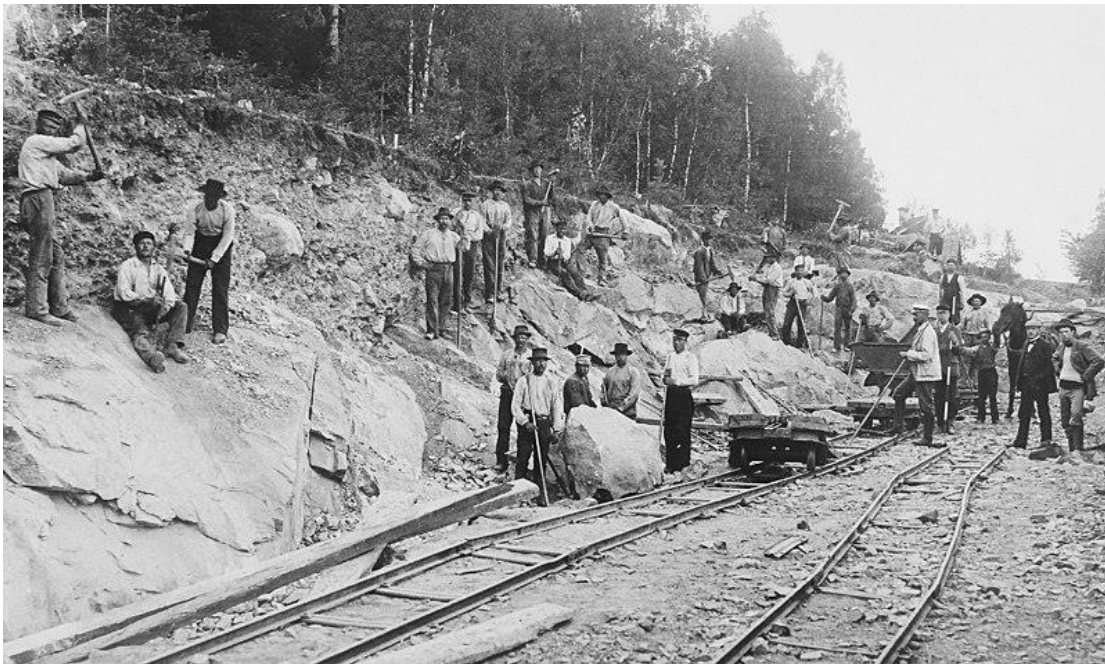
Kulturbyggnad AB

löjtnanten Lukashevitsch. Herman Sandeberg sålde även hamnområdet till ryssarna. De gjorde dock inga försök att starta projektet, utan försökte i stället sälja koncessionen vidare till brittiska intressenter för fyra gånger den summa de skulle betala Sandeberg. Det hela ledde till rättegång och efter förlikning blev Herman Sandeberg åter ägare till Nynäshamn. 1879 blev direktör A. Ljunggren ägare till Nynäshamn. Han satte sig i kontakt med kapitalister i Frankrike, i avsikt att skapa en fransk lyxkoloni i Nynäshamn. Intresset för projektet var dock svalt.

1892 blev geologiprofessor Hjalmar Sjögren ägare till Nynäs gård. Han hade förutom själva järnvägen planer på byggandet av en villastad, badort, fullständig hamn och frihamn med ångbåtsförbindelser med lämplig rysk hamn med tågtrafik direkt till Sankt Petersburg. Att anlägga en villastad i stil med Djursholm och Saltsjöbaden, blev något man började se på när kommunikationsfrågan såg ut att bli löst. Professor Sjögren ägde i stort sett hela Nynäshamn och i december 1899 sålde han 2200 tunnland till Aktiebolaget Nynäs Villastad där han själv var huvuddelägare och ordförande. Man satte igång med planerandet av villastaden redan innan järnvägen stod klar. Man ritade tomtkartor, planerade gator och sålde tomter.

"Under mitt kommande arbete för att utveckla trafiken och ordna företagets affärer (SNJ, Stockholm-Nynäs Järnväg) fann jag att första villkoret härför var att skaffa banan tvenne trafikgivande ändpunkter. Man kan nämligen säga att järnvägen då trafiken började endast hade en sådan, Stockholm, under det att den andra ändpunkten bestod endast av ett fiskeläge med några hundra invånare". (Tre decennier som järnvägsbyggare av K.A Lagergren 1942). Förutsättningarna för en lönsam järnvägslinje var alltså inte de allra bästa. Under många år kom banan därför att förbli en förlustaffär. Men med tiden byggdes en liten stad, industrier etablerade sig och båttrafiken kom igång.

Koncession för en ny järnvägslinje beviljades 25 november 1898. Samma år bildades järnvägsbolaget Stockholm-Nynäs Järnvägs AB och bygget av banan startade omgående.



Banbygget pågår. Bildarkivet Nynäshamns kommun.

30 man arbetade i början med järnvägsbyggandet, men arbetsstyrkan utökades efterhand. Under byggnadstiden kallades den *Elfsjö-Nynäshamns jernväg*. Arbetet fortskred utan större problem men försenades och fördröjades på grund av besvärliga markförhållanden. 13 juni 1901 skarvades banan ihop med SJ vid Älvsjö, och 28 december samma år öppnades banan för allmän trafik. Man fick då alltså byta tåg i Älvsjö för att ta sig mellan Stockholm och Nynäshamn.

Kulturbyggnad AB

Omkring 1000 man slet under tre år på banan. Då bedrevs trafiken av Stockholm-Nynäs Järnvägs AB. Stationshuset i Nynäshamn var Nynäsbanans huvudstation och den var, liksom flera av Nynäsbanans stationsbyggnader, ritad av arkitekten Ferdinand Boberg. Bobergs stationshus längs med Nynäsbanan hade likartat utseende; trähus med omålade spånfasader, gröna fönster och röda tegeltak. Lokstallet i Nynäsgård är även detta ritat av Boberg och är kopplat till banan genom ett stickspår vid stationen Nynäsgård.



Stockholm-Nynäshamns järnväg lok 1, 1910-tal, Bild NJM, Nynäshamns Järnvägmuseum.

Från trafikstarten 1901 kördes tre tåg i vardera riktningen Nynäshamn–Stockholm. Restiden via Liljeholmen var cirka 2 timmar, banans högsta tillåtna hastighet var 30 km/timmen. Ny besiktning av banan skedde 1909 och därefter höjdes hastigheten till 90 km/t. På den tiden hade ingen annan privat järnväg så hög hastighetsgräns som Nynäsbanan.

Tågverksamheten drevs under lång tid av Stockholm-Nynäs Järnvägs AB. Mellan 1903 och 1905 genom dotterbolaget Stockholm-Nynäs Förlags- och Trafik AB, vilket den 1 oktober 1905 avlöstes av Trafik AB Stockholm-Nynäs. År 1932 återtog trafikeringen av Stockholm-Nynäs Järnvägs AB, som hela tiden hade varit ägande bolag. Bolaget blev statligt ägt 1957, men banan införlivades med SJ först 1968.

Från 1 oktober 1909 fortsatte tågen till Stockholm Central på Västra stambanan.

Under 1920- och 1930-talen köpte skeppsredaren och industrimannen Axel Ax:son Johnson in stora landområden runt Nynäshamn. Redan på 1910-talet hade han börjat intressera sig för olja som drivmedel till sina fartyg, och 1928 började man bygga ett raffinaderi i Nynäshamn under namnet Nynäs Petroleum. Man hade ett behov av såväl dieselolja till sina fartyg som asfalt till vägbyggen. Anläggningen var den första av sitt slag i Sverige. Nynäshamn blomstrade upp som aldrig förr; viken där raffinaderiet byggdes gick under namnet Klondajken. År 1930 blev Johnson också ny ägare till Nynäs gård och Nynäsbanan, och därmed också lokstallet. Johnsonkoncernens intressen i Nynäshamn har varit en drivande faktor i stadens utveckling. I museisamlingarna finns idag fyra tankvagnar som tillhört Nynäs Petroleum.

När SJ tog över Stockholm-Nynäs järnväg 1968 flyttades allt fordonsunderhåll successivt över till verkstäderna i Hagalund. Nynäsgårds lokstall uthyrdes till en smidesfirma, AGESEA, som bland annat sysslade med godsvagnsreparationer, främst tankvagnar åt Nynäs petrolrum. Därigenom blev järnvägs miljön intakt; både AGESEA och Nynäs Petroleum har varit viktiga för att lokstallarna kom att bevaras.

Kulturbyggnad AB

Lokstallet



Personalen uppställd utanför lokstallet. Foto NJM.

Intill Nynäs gårds station byggdes lokstallarna med tillhörande verkstäder. Lokstallet vid Nynäsgård stod klart år 1900, ett år innan banan öppnades. Det faktum att lokstallet byggdes vid Nynäsgård (som vid denna tid hette Kullsta) och inte vid slutstationen i hamnen hade militära orsaker. Man ville bygga lokstallet på en plats som var skyddad mot beskjutning från havet, en princip som gällde längs hela landets kuster mot Östersjön. Redan 1903 släppte militären detta krav och 1906 byggdes ytterligare ett treportars lokstall vid Lövlund i Nynäshamns hamn.

I november 1901 reser Stockholms Dagblads reporter med ett av de första tågen mellan Stockholm och Nynäshamn. Tåget är provisoriskt och banvallen är inte helt färdig så resan är lite ojämn. Reguljär trafik antas komma igång till jul. Lokomotivstallarna i Nynäshamn är redan under tak "och visa en rätt prydlig i tegel uppförd fasad åt jernvägslinien". Den tjugooåttonde december 1901 invigdes banan, men det skulle dröja ytterligare ett och ett halvt år innan kungen under pompa och ståt tog sin första tur med tåget mellan Stockholm och Nynäshamn den sextonde maj 1903. Troligen för att Nynäshamn skulle vara lite mer presentabelt och uppbyggt.

Lokstallet vid Nynäsgård byggdes som ett fyraportars stall i tegel med en 15 meters vändskiva, levererad av Karlstads mekaniska verkstads filial i Kristinehamn 1901. Lokstallets fyra spår försågs alla med smörjgravar. I lokstallets östra del byggdes en tvåvånings tornbyggnad med en vattentank högst upp. Vid västra gaveln byggdes en smedja år 1902, med ässja och bälg under tak, men troligen utan väggar.

Kulturbyggnad AB



*SNJ Lok 2 utanför Nynäshamns station. Det var detta och andra lok som servades i lokstallet.
Foto NJM.*

När det nya lokstallet i Lövlund stod klart 1906 kom det mesta av den dagliga lokdriften att koncentreras dit. Lokstallet vid Nynäsgård kom istället att utrustas som verkstad för underhåll och revisioner av Nynäsbanans fordon. 1905 sattes en kraftig lyftanordning i form av två stora kedjelyftblock (lyftande 2 gånger 8 ton) fast i en kraftig balk över spår 1. Denna balk finns kvar än idag.

År 1909 köptes två svarvar för 1 145 respektive 840 kronor, en pelarborrmaskin för 810 kronor, en borrarväxlingsapparat för 91 kronor samt en smärgel för 195 kronor, allt drevs av en 1,5 hk elmotor via läderremmar, transmissionsskivor och stänger. Elmotorn kostade 145 kronor. Tidigare hade enbart handverktyg funnits. 1910 inköptes en större elmotor på 3,5 hk för 318 kronor, tillsammans med en hyvel för 1,500 kronor. Därefter blev det i stort sett bara kompletteringar, maskinerna fanns kvar ända till SJs övertagande av Nynäsbanan. Under 1930-talet försågs smedjan med väggar av trä, och därmed blev smedjan en populär kaffe- och värmestuga för verkstadspersonalen. 1933 köptes en begagnad hjulsvarv från SJ, som ställdes mot bakre väggen på spår 2. Samtidigt byggdes en sänkgrav med pelardomkrafter mellan spår 1 och 2 för lokaxlar.

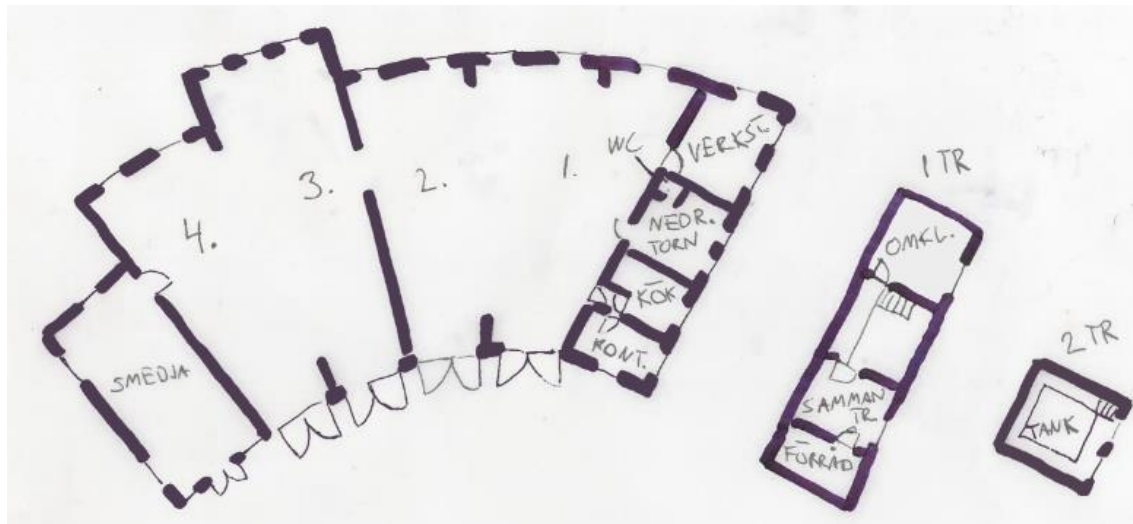
Spår 3 förlängdes år 1944 sedan lok 11 inköptes, som var 17,4 meter långt. Det blev en tillbyggnad i betong på lokstallets baksida.

År 1916 byggdes en vagnverkstad med två spår på den sydligaste delen av tomten. I denna byggnad användes den västra delen för revisioner av personvagnar och målning, den östra delen för övriga arbeten samt som motorvagnsverkstad när motorvagnarna kom i slutet av 20-talet. År 1947 gjordes en utbyggnad av denna byggnad. Den befintliga byggnaden förlängdes med ca 10 m. Samtidigt revs en större förrådsbyggnad i trä bredvid vagnverkstaden alldeles intill huvudspåret mot Nynäshamn. En ny verkstadsbyggnad för motorvagnar och motorlok påbörjades där, alldeles vägg i vägg med gamla vagnverkstaden. Den nya verkstaden innehöll två spår, varav ett med grav. Av dessa byggnader finns idag inget kvar, de revs efter att verksamheten flyttade ut på 1980-talet.

Om vi studerar själva lokstallet lite mer så är det indelat i två skepp med två spår vardera. Över samtliga stallspår fanns det ursprungligen rökhuvar för att kunna elda på ånglok inne i stallet, idag har två spår fått tillbaka rökhuvar. Ovanför stallspåren fanns det tidigare även takfönster för att förbättra ljusförhållandena i lokstallet. När längre fordon anskaffades tvingades man göra

Kulturbyggnad AB

uttag i bakgaveln för ånglokens buffertar, för att dessa skulle få plats i lokstallet. Kaminer fanns mellan portarna och vid bakväggen vid spår 1. Värmeelement för ånga fanns i smårummen och längs baksidan.



Planskiss av undertecknad.

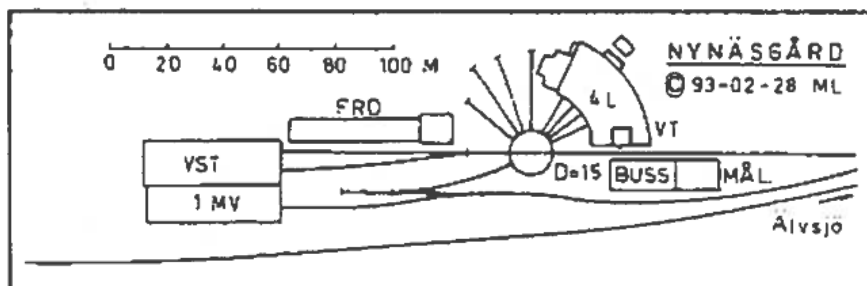
Vanligtvis går man in genom porten till spår 1. Då har man på nedervåningen direkt till höger lokmästarkontoret och en dåvarande finmekanikerverkstad (det nuvarande matrummet). Därefter till höger kommer det nedre tornrummet. 1902 utrustades rummet med den stående ångpannan för värme och drivning av en vattenpump samt spolning av ångpannor. Från rummet går en trappa upp till tornbyggnadens övervåning. Där fanns tidigare en matsal samt ett överliggningsrum för lokputsare. Ytterligare en trappa upp finns den stora vattentanken som var förbunden med vattenhästen på lokstallsgaveln. Längst bort på bottenvåningen finns ett rum med arbetsbänk, detta användes tidigare som verktygsförråd, omkring 1950 flyttades den mindre svarven in i detta rum. Tidigare stod denna svarv utanför tillsammans med en större svarv och övriga maskiner.

Längs bort, till vänster om spår 4 ligger smedjan. Smedjan bestod, förutom av ässa och bälg, av en fjäderhammare, en planhåll och ett 300 kg städ, samt arbetsbänkar för lagerjutning, fjäderrenovering och annat smidesarbete

Bakom lokstallet fanns tidigare en tvättstuga och ett förråd, där fanns även kolonilletter för järnvägens anställda. Det fanns även en damm/brunn för lokvatten på tomten, vattnet togs från Älgviken med en pumpstation på vägen.

1964 flyttade A Gustavssons Eftr. Svets & Smide AB, förkortat AGESSA in i verkstäderna. I lokalerna renoverades tankvagnar åt privata bolag, bland annat Nynäs, OK med flera. AGESSA sysselsatte cirka femtiofem man, varav flera arbetade ute på fältet. I lokstallarna utfördes reparationer och underhåll av motorvagnarna. Loken servades främst i lokstationen i Hagalund. Tack vare den likartade verksamheten kom lokstallarna att bevaras och användas på ett liknande sätt som de ursprungligen uppfördes för. 1985 upphörde firman AGESSA med sin verksamhet i byggnaderna och de stod tomma.

Kulturbyggnad AB



Plankarta över området med de nu bevarade byggnaderna till höger; lokstall med smedja, bussgarage och målningsverkstad. Till vänster de stora verkstadsbyggnader som revs i samband med nedläggningen.

Föreningen flyttar in

1972 bildades föreningen MaWJ då loket med samma namn inköptes. De första åren huserade föreningen i Stockholm. År 1974 flyttade man verksamheten till Nynäshamn där föreningen till en början fick disponera ett spår bredvid Nynäsbanans gamla lokstall i hamnen. Efter att AGESSA lade ner sin verksamhet köpte Nynäshamns kommun in fastigheten 1986 och hyrde ut den till föreningen som nu bytte namn till Nynäshamns Järnvägsmuseum, NJM. Lokstallarna var då i dåligt skick med kraftigt eftersatt underhåll. Kommunen bidrog i början till att taket lades om; stora delar av takbrädningen fick bytas då taken läckte. AGESSA hade också schaktat upp marken mot lokstallets baksida med skador på tegelstommen som följd. Smedjans stomme var uppäten av myror och all el och VVS var utdömd. År 1999 fick föreningen möjlighet att köpa fastigheten för en krona av kommunen.

Museet är öppet varje söndag året runt. Man anordnar visningar och har en utställning i en av järnvägsvagnarna. Men framför allt ägnar man sig åt den allt växande samlingen av lok, tankvagnar och järnvägsvagnar. Man kan nog inte överskatta det enorma frivilliga arbete som lagts ner av föreningens medlemmar genom åren. Omfattande inre och yttre renovering och underhåll har gjorts genom åren. Sen har alla dessa lok, vagnar, utrustning med mera anskaffats och renoverats. Samtidigt har museet hållits öppet för besökare och tågturer till Stockholm regelbundet anordnats. Föreningen har fem ånglok, sex diesellok, femton personvagnar och fjorton stycken godsvagnar. Fordonen är byggda kring sekelskiftet och framåt. För närvarande är endast en del av fordonen renoverade och många års arbete återstår. Föreningen har en egen medlemstidning som heter Nynäståget.



Renovering av vändskivan, lokstallarna och ett av loken pågår parallellt någon gång i slutet av 1980-talet. Man inser vilken tonfattande arbete som föreningen lagt ner genom åren.
Foto Jonas Sjöberg, NJM.

Kulturbyggnad AB

Bussgaraget



I slutet av 1920-talet påbörjade SNJ sin buss- och båttrafik under namnet Trafik AB Södertörn. Därför byggdes i början av 1930-talet ett bussgarage med plats för två bussar och en smörgrop, öster om lokstallet. 1941 förlängdes garaget till 22 m. Bussgaraget byggdes till år 1953 med en tegelbyggnad med ett spår intill norra gaveln på bussgaraget. Tillbyggnaden uppfördes som lackeringsverkstad till Nynäs petroleums tankvagnar.

I bussgaraget står en pump av märket Ljungman som är ursprunglig på platsen och har använts till att tanka diesel i bussar och lok.



Ljungmanspumpen i bussgaraget. Se samma, eller en identisk pump, i en av arkivbilderna. Den åtråvärda glasgloben med Nynäs petroleums logotyp som skall sitta på toppen ligger nedpackad i tryggt förvar.

Kulturbyggnad AB

Förändringar

Lokstallet

- 1900. Lokstallet står klart.
- Ursprungliga spröjsade takfönster har tagits bort, okänt när. Se arkivbilder.
- 1905 sätts kraftiga järnbalkar in över spår 1 för att kunna lyfta lok och vagnar vid underhåll.
- 1944. Lokstallet (spår 3) förlängdes delvis mot norr år med en tillbyggnad av tegel med papptäckt tak av armerade lättbetongplank. Behovet uppkom då man införskaffat de längre ångloken av modell H3 från Bergslagens järnvägar, som var 17,4 meter långt.
- Golvet i lokstallarna har gjutits på så att spåren ligger försänkta i betongen, okänt när men troligen under AGESSAs tid. Man slipper snubbla på spåren och kan dra verktygsvagnar och annat i lokalen utan att spåren är i vägen.
- Under föreningens tid har två rökhuvor för ångloken åter monterats på taken. Dessa har tagits från lokstallet i Sala. Huvorna är utförda i gjutjärn och har strukits med stenkolstjära.
- Den fina "vattenhäst" av gjutjärn som sitter på östra gaveln har tillkommit under föreningens tid och kommer från lokstallet i Bollnäs.
- 1993 fick vattentornets mittfasad mot bussgaraget nya fönster med spröjsindelning enligt ursprungligt utseende. De fick också innerbågar vilket de aldrig haft tidigare. Bottenvåningens fönster saknar spröjs och har troligen bytts under Agessas tid som ägare. På fönstren en trappa upp mot bussgaraget kan man se att spröjsen sågats bort i ursprungliga bågarna.
- 1990-tal. Föreningen har utfört omfattande inre arbeten. I princip har alla innerdörrar utom den till smedjan och lilla verkstaden har hämtats från rivningsfastigheter i Nynäshamn. 1993 hade man ett ALU-projekt med Nynäshamns kommun då alla interiörer putsades och målades om. Man var noga med att ta fram den understa kulören innan ommålning. Vita väggytor målades med kalkfärg och bröstningarna med alkydoljefärg. Bara smedjan och den lilla verkstaden lämnades omålade. Strax efter, cirka 1995, lades linoleumgolv på befintlig golvspånskiva från AGESSAs tid, med nya golvsocklar. Inga originalgolv fanns så vitt man vet bevarade under med det torde ha varit plankgolv. Kontor och kök i bottenplan har inretts. Kökets inredning togs från biograf Grand i Nynäshamn. En trappa upp har ett mötesrum och ett omklädningsrum skapats, också med originalfärgsättning.
- 1986 och 1999. Kommunen bekostade en takomläggning 1986. Då byttes stora delar av takbrädningen och takbjälkar på grund av långt gånget taläckage. Lokstallets stora tak lades om 1999. Då återskapades papptakets listtäckning.
- På lokstallets fasader sitter äldre emaljerade lampor som föreningen renoverat och satt upp.
- 2002 Hängrännor monterades på norrsidan.
- 2005 Västra gaveln renoverades delvis.
- 2021 En takbjälke över spår 1 byttes ut.
- 2022 lades taket om på vattentornet. Det var då i dåligt skick med rötskador. För detta fick man bidrag från Länsstyrelsen.

Kulturbyggnad AB

Smedjan

- 1902 Smedjan uppförs.
- När föreningen tog över smedjan var den i mycket dåligt skick. Stommen var rötskadad, mycket beroende på den för höga marknivån. Smedjan renoverades som ett AMS-projekt 1986. Fasaderna och stora delar av stommen byttes ut men fasadpanelen återskapades med ursprunglig profil och dimension. Invändig panel bevarades liksom fönstren på nordvästra gaveln och på långsidan. De två fönstren på båda sidor om porten togs från en rivningsfastighet på Skolgatan i Nynäshamn och är mindre än de ursprungliga fönstren. Fönsterluckorna har också tillkommit på föreningens tid. Papptaket lades också om 1988.
- 1996 lades papptaket delvis om och skorstenen målades.
- 2004 Smedjan målades om utvändigt.

Bussgaraget och lackeringsverkstaden

- 1030 Bussgaraget uppförs.
- 1941 Bussgaraget förlängdes mot norr med samma utseende.
- 1953. En tillbyggnad i form av en lackeringsverkstad i tegel förlängde byggnader ytterligare i norr.
- 1970-tal? Porten i söder har bytts ut mot en modernare plåtport som ersättning för ursprungliga träportar med spröjsade fönster. Se arkivbild.
- 1970-tal? En av lackeringsverkstadens två portar i norr har bytts ut mot en plåtport.
- Bussgaragets fasader har målats om med en gul färg (okänd färgtyp) som föreningen fick gratis och de är därför gula idag. De skall egentligen vara vita.
- 1991 Bussgaragets papptak lades om.
- 1995 Målarverkstadens papptak och hängrännor åtgärdades.
- 2000-talet. För att skapa snickeriverkstaden i mitten sattes en gipsvägg upp mot bussgaraget och innertaket i den delen isolerades. Tegelväggen mot lackeringsverkstaden revs och ersattes med en gipsvägg. Den fick delvis en ny placering så att det östra spåret i lackeringsverkstaden kunde förlängas något.
- 2010 Reparation av takstolar.

Omgivningen

- Marknivån framför lokstallarna var ursprungligen lägre, så att man fick kliva över spåren.
- Vid vändskivan står en lyktstolpe i gjutjärn som inskaffats av föreningen. Den kommer från Hotel Hagman i Nynäshamn och har fått en lykta från Stockholms Stadsmuseum.
- Vändskivan har under föreningens tid bytts ut då den gamla var sönderrostad. Den nya kommer från ett beredskapslager i Storvik utanför Gävle och har fått ny brädbeklädnad som är återanvänd från Lidingöbron. Att den var så rostig berodde till stora delar på att AGESSA tömde sina tankvagnar på förorenat tvättvatten, stående på vändskivan, efter att deras inre rengjorts.

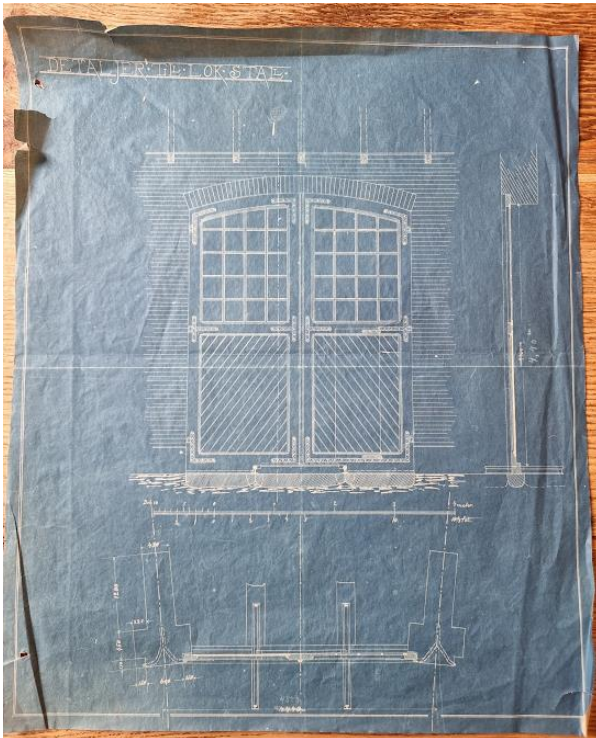
Kulturbyggnad AB

Ursprungliga fordon

Föreningen har tre tankvagnar, en godsinka, en buss och ett lok som har historisk anknytning till SNJ. Tankvagnarna har tillhört Nynäs petroleum och är från 1910-talet och framåt. Loket är dieselektriskt och trafikerade Nynäsbanan mellan 1936 och 1957. Det köptes in av föreningen 1993 och är fortfarande under renovering. Det står i lackeringsverkstaden. Man har också en buss från 1953 som trafikerade Nynäshamnsområdet fram till 1959. Den återköptes 1995 och står i bussgaraget. Den samägs med Svenska Omnibusföreningen.

Kulturbyggnad AB

Vem var arkitekten?



"Detaljer till lokstall", blåkopia, NJM. Se större bild i rapportens bildavsnitt.

Stationerna mellan Nynäshamn och Älvsjö invigdes redan i december 1901. Längs spåret öppnade flera stationer samtidigt som den i Nynäshamn; Ösmo, Segersång, Tungelsta, Hemfosa med flera. De är ritade av arkitekt Ferdinand Boberg och enhetligt utformade i enkel nationalromantisk stil med småspröjsade fönster och fjällpanel. Flera av dem är fortfarande välbevarade.

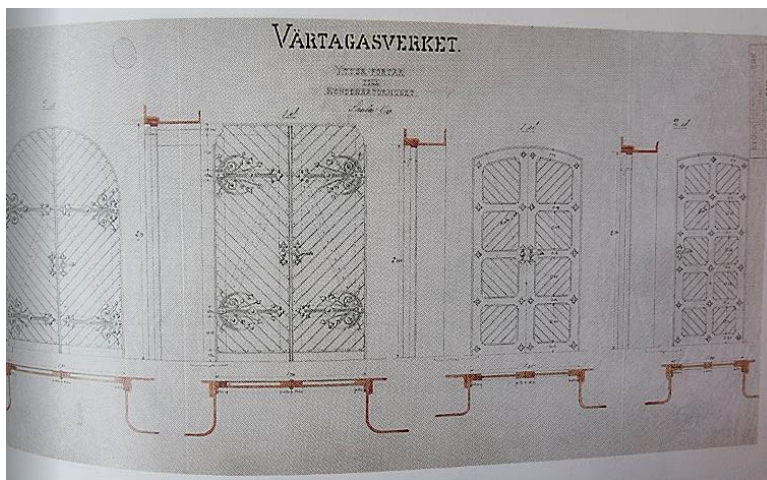
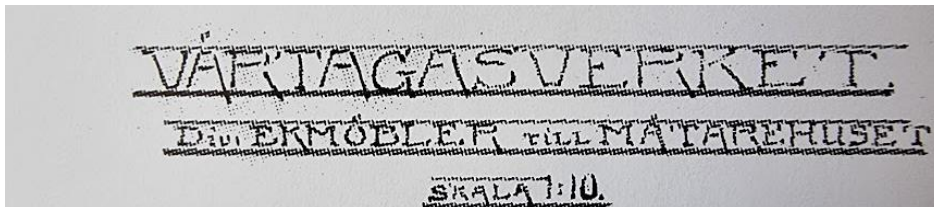
I Stockholms Dagblad (25/10 1901) kan man läsa ett resereportage från det framväxande Nynäshamn. *"Stationsbyggnaden, som uppförts efter ritning af arkitekten F. Boberg, är till det yttre fullt färdig och verkar med sin enkelt originella stil tilltagande för ögat utan att pretentiöst framstå ur omgifningarna. Den är försedd med s.k. fjällväggar af trä samt täckt med ett högt tegeltak. Färgen blir träets ursprungliga med grönt vid fönsterinfattningarna"*. Även den 25/10 1901 och 2/10 1909 i samma tidning nämns "den numera berömde" Ferdinand Boberg som arkitekt till tåglinjens stationer.

Att Ferdinand Boberg skall ha ritat Nynäsbanans stationer framgår av tidningsartiklar från tiden för uppförandet. Inga av ritningarna till lokstallarna som finns bevarade är signerade. Från lokstallarna finns ritningar till en gavelfasad, ett tvärsnitt och detaljritningen till en av lokstallarnas portar. De har samma typsnitt som ritningarna till stationerna och är, i alla fall när det gäller ritningen till lokstallarnas port, en fint ritad blåkopia värdig en arkitekt. Samtida ritningar av Boberg är utförda med liknande typsnitt där rubriker markeras av streck både över och under texten. Portuppställningen till Värtaverkens portar har stora likheter med den till lokstallarna, där man placerat ett tvärsnitt under porten. Det är därför rimligt att anta att Boberg ritade också lokstallarna, även om detta inte går att bevisa fullt ut. Det centrala verket om Boberg av Ann Thorson Walton tar över huvud taget inte upp Stockholm Nynäs Järnväg.

Kulturbyggnad AB



Nynäshamns station under uppförande. Bild från Nynäshamns kommuns bildarkiv.



Ferdinand Boberg ritade gasverken i Värtan, också med tegelfasader, gröna snickerier och raffinerat utformade portar av trä. På den övre bilden ser man hur rubriker är utformade med över- och understreck, och på den undre Bobergs ritning till Värtaverkens portar. Från boken Ferdinand Boberg, Architect – the complete work, Ann Thorson Walton, 1994.

Kulturbyggnad AB

Kulturhistorisk värdebeskrivning



Nynäshamn växte från en liten fiskeby till ett komplett samhälle som en direkt följd av Nynäsbanan. Stockholm-Nynäs järnväg AB är en del av ett större koncept där en ny tågbanan, hamnanläggning och en småstad växte fram på bara några år efter sekelskiftet 1900.

Lokstallet med tillhörande byggnader är en viktig pusselbit i berättelsen om Nynäshamns framväxt, och en av de mer välbevarade inslagen i den berättelsen. Byggnaderna har ett samhällshistoriskt och symboliskt värde nära sammanbundet till stationssamhällets tillkomst; byggnaderna, och då särskilt lokstallet, är en viktig del i berättelsen om varför samhället Nynäshamn uppstod. Byggnaderna har stort lokalthistoriskt värde men också ett stort samhällshistoriskt värde.

Lokstallet är byggnadshistoriskt intressant och mycket tidstypisk i sin karaktär, en mer och mer sällsynt bevarad funktionsbyggnad. Många av dessa byggnader är sedan länge rivna eller hotade då de ligger på värdefull tomtmark i centrala städer eller där nya tågspår skall dras fram.

Byggnaden är välbevarad; den är till stora delar oförändrad sedan 1900 då den byggdes. Att den än idag bevarar sitt ursprungliga användningsområde är mycket värdefullt. Lokstallarna byggdes tidigt till med en smedja med bevarad inredning. Smedjan används ännu till sitt ursprungliga syfte. Det blir på så vis inte bara ett museum utan en levande byggnad i en aktiv miljö. Byggnaden är skitig och full av maskiner och verktyg. Många av de lösa inventarierna har sitt ursprung i byggnaden. En del maskiner som fortfarande är i bruk har använts på platsen i över hundra år. Lokalernas planlösning är i stort sett oförändrad från tiden för uppförandet. Byggnaderna har stort autenticitetsvärde.

Lokstallarna är troligen ritade av en av landets största arkitekter Ferdinand Boberg. Utformningen är typisk för sin tid med fasader av oputsat tegel och småspröjsade fönster och portar. Byggnaden har därför stora arkitekturhistoriska värden.

Bevarat finns också bussgaraget med senare tillbyggd lackeringsverkstad. Byggnaden illustrerar berättelsens fortsättning där man utökade verksamheten med busstrafik och hur sedan stora delar av Nynäshamn och hela SNJ köptes upp av Johnsonkoncernen.

Sammantaget innebär detta att lokstallarna med smedja och bussgarage innehar stora samhällshistoriska, lokalthistoriska och arkitekturhistoriska värden.

Kulturbyggnad AB

Kulturhistoriskt värdefulla byggnadsdelar

Lokstallet

Exteriör:

- Fasader av tegel.
- Portar av trä.
- Fönster.
- Ankarjärn.
- Vattenhäst och rökhovar som tillkommit under föreningens tid. De är inte ursprungliga men antika.

Interiör:

- Ursprunglig stomme och planlösning
- Ursprunglig fast inredning. Tex ursprungliga dörrar, arbetsbänkar i verkstaden, vattencistern, pumpar, värmepanna.
- Ursprunglig verkstadsutrustning fram till att AGESSA upphörde med sin verksamhet.

Smedjan

Exteriör:

- Rekonstruerade fasader.
- Ursprungliga portar och fönster

Interiör:

- Ursprunglig stomme och planlösning med invändig panel i väggar och tak.
- Ässja med fläktsystem.
- Arbetsbänkar.

Bussgarage och lackeringsverkstad

- Putsade fasader.
- Takfot av trä.
- Träport i norr.
- Ursprungliga dörrar och fönster.
- Ljungmanspumpen.
- Innertak av masonit i bussgaraget.
- Ventilationsanläggningen på lackeringsverkstadens tak.

Kulturbyggnad AB

Utvändig beskrivning

Miljöbeskrivning



Byggnaderna ligger intill det aktiva järnvägsspåret mellan Stockholm och Nynäshamn och har spår som ansluter till den banan. Utanför lokstallarna en vändskiva och flera spår på det egna området. Miljön är kompakt med en stor mängd parkerade vaknar och lok, men här finns också mängder av andra fordon och föremål anknutna till tågverksamhet som fyller området. På andra sidan gatan ligger ett nyuppfört bostadsområde.

Lokstallar

Stomme och fasader



- Stomme och fasader av handslaget gulrött tegel med rundfogad bruksfog. Under föreningens tid har stenar bytts i norr närmast mark där marknivån tidigare stod högt upp på fasaden och i det sydöstra hörnet.
- Grundmur av granit.

Kulturbyggnad AB



Östra gaveln.



Norrfasad.



Sydsidan med smedjan till vänster.



Västra gaveln med smedjan.

Fönster och dörrar



- Ursprungliga grönmalade portar med småspröjsade fönster och beklädnad av pärlspont. Kraftiga smidda gångjärn och beslag.

Kulturbyggnad AB



- Ursprungliga småspröjsade fönster bevarade mot norr. Dessa har infällda hörnbeslag och spetsiga gångjärn. Gaveln mot öster har delvis ursprungliga fönster på 1 tr med bortkapade spröjs. Vattentornet har spröjsade fönster från 1990-talet och bottenvåningen i öster och söder har utbytta fönster med större glasformat och rundade gångjärn.
- I den norra fasaden sitter en kraftig plåtdörr grovt monterad, som ersatt ett tidigare fönster.

Tak och takavvattning

- Kraftigt utspringande takfot. Takfoten är omålad och vindskivor är delvis grönmålade.
- Listtäckt papptak.
- Fabrikslackade svarta hängrännor och stuprör med runda krökar.

Övrigt



- Porslinisolatorer på sydvästra gaveln.



- Två rökhuvor av gjutjärn målade med stenkoltjära.

Kulturbyggnad AB

Smedjan



Stomme och fasader

- Regelstomme i trä.
- Rödfärgade fasader av fasspontpanel. Panelen har bytts under föreningens tid men profilen kopierats från den ursprungliga panelen.
- Grönmalade foder.

Fönster och dörrar

- Ursprungliga grönmalade fönster i söder och väster som försetts med fönsterluckor under föreningens tid.
- Fönster i sydöst har bytts ut under föreningens tid och har mindre format än ursprungliga fönster.
- Ursprungliga grönmalade portar i sydöst med smidda gångjärn och fasspontpanel.

Tak och takavvattning

- Listtäckt papptak och grönmalade vindskivor.
- Svartmålad äldre hängränna i söder.

Kulturbyggnad AB

Bussgarage med lackeringsverkstad



Bussgaraget's södra gavel och västra långsida. Lackeringsverkstaden i bakgrunden.



Bussgaraget's södra gavel och östra långsida.



Lackeringsverkstadens östra långsida med södra gaveln till vänster.



Lackeringsverkstadens norra gavel med västra långsidan till höger.

Stomme och fasader

- Bussgaraget har en brädgjuten betongstomme i den äldsta södra delen. Förlängningen norrut är av lättbetong som putsats på in- och utsidan. Avfärgad i gult med vita omfattningar under föreningens tid. Färgen (färgtyp okänd) fick föreningen gratis; fasaderna skall troligen ha varit vita.
- Lackeringsverkstaden har fasader i rött maskindraget tegel med tryckt bruksfog.

Fönster och dörrar

- Bussgaraget har ursprungliga halvrunda spröjsade grönmålade fönster i trä. Tillbyggnaden i norr har rektangulära grönmålade tredelade fönsterpartier i trä.
- Lackeringsverkstaden har ursprungliga höga fyrdelade flaggpostfönster i öster och väster i grönmålat trä och en dito fönsterdörr i väster.
- Bussgaraget har en sentida plåtport i söder.

Kulturbyggnad AB

- Lackeringsverkstaden har en sentida grönmålad plåtport i norr och bredvid den en ursprunglig träport med grönmålad fasspontpanel. Det finns dock inga spår i fasad av att plåtporten ersatt en större träport som motsvarar den andra träporten.

Tak och takavvattning

- Slättäckat papptak på både bussgarage och lackeringsverkstad.
- På lackeringsverkstaden en större ventilationsanläggning från tiden då lackeringsarbeten utfördes där.

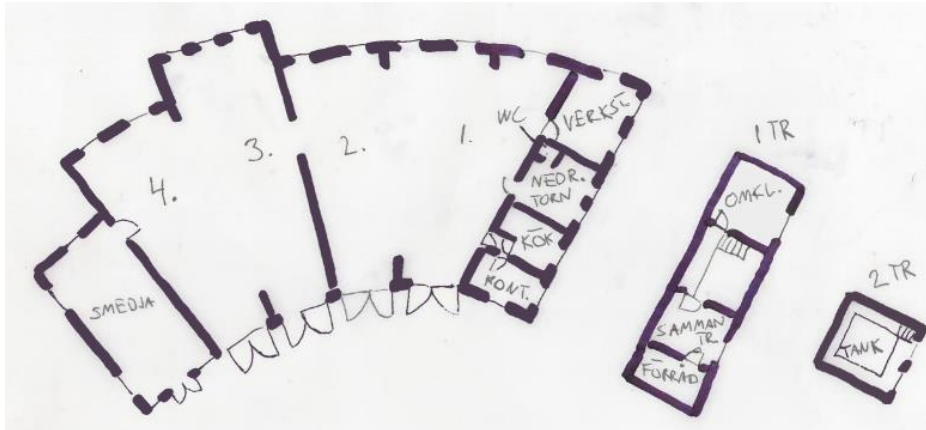


Kulturbyggnad AB

Invändig beskrivning

Omfattande renoveringsarbeten har gjorts under föreningens tid, framför allt fram till ungefär 1995. De ursprungliga understa färgskikten skrapades fram så att färgsättningen kunde rekonstrueras. Inga ursprungliga golv fanns bevarade utan här lade man i första hand in grå linoleum.

Lokstallarna



Planskiss över lokstallet

[Spår ett till fyra](#)



Miljön upplevs som mycket autentisk, vilket inte är så konstigt då verksamheten på många sätt är densamma som när byggnaden togs i bruk. Betonggolvet har gjutits på, troligen redan på 1970-talet, så att det ligger i nivå med spåren. Under de fyra spåren finns smörjgropar. Under spår fyra är den 5,5 meter djup för den ursprungliga hydraulkolv som fortfarande används och som är till för tunga lyft ihop med domkrafter från 1918. Väggarna är putsade och vitmålade med en hög bröstningsmålning i brunt. Närmast tak är väggarna svartmålade, troligen för att dölja sotet från loken. Den krökta fasaden i söder täcks av de enorma ursprungliga portarna. I norr en lång rad fönster i trä. I mitten av den norra fasaden en mindre utbyggnad från 1944 med

Kulturbyggnad AB

fönster av järn för att rymma ett längre lok. Taket består av synliga takstolar och den sotiga takbrädningen. Man kan se på den ljusa färgen att vissa ytor har bytts ut. I taket ser man också de två rökhuvarna som ansluter till skorstenarna på två av ångloken, så att de kunde eldas utan att lokalen rökfylldes. I det nordöstra hörnet står den stora svarven som installerades på 1930-talet och en stor pelarborrmaskin från tidigt 1900-tal. Här finns också fyra kraftiga vagnslyftar som AGESSA köpte av SJ, och en travers som vilar på kraftiga järnbalkar.

Längs den östra väggen finns tre dörrar; till höger en dörr till lokmästarkontoret och en dåvarande finmekanikerverkstad (det nuvarande matrummet). Dörren i mitten leder till det nedre tornrummet med sin ångpanna och trappan upp till övervåningen och vattentornet. Den vänstra dörren leder till ett rum inrett som mekanisk verkstad full med verkstadsutrustning.

Lokstallet har målats om men är i övrigt mycket autentiskt. Kaminer och ångradiatorer har avlägsnats. De flesta av innerdörrarna har föreningen hämtat från en rivningsfastighet på Skolgatan.

Verkstadsutrustning

Lokstallet är fullt av diverse verkstadsutrustning som starkt bidrar till den fantastiska miljön. En del av den är ursprunglig på platsen från tidigt nittonhundratalet, annat har tillkommit senare under åren då verksamhet också bedrevs, och en del har föreningen införskaffat. Av särskilt kulturhistoriskt värde är den utrustning som haft yrkesmässig användning i byggnaden. Till detta hör en pelarborrmaskin och en större svarv som står i lokstallets nordöstra hörn. De var ursprungligen remdrivna. Svarven stod tidigare i samma hörn fast längs den norra väggen. Den "mindre" svarven som står i verkstadsrummet i det nordöstra hörnet tillhör också tiden före museet kom till. Från mitten av nittonhundratalet, från Agessas tid, kommer de fyra vagnslyftarna som ännu används liksom traversen. Åssjan i smedjan är ursprunglig, och mycket av tängerna på smedjans väggar räddades ur en container på området av föreningens medlemmar och är troligen också ursprungliga.



Stora svarven ovan och den lilla till höger.



Kulturbyggnad AB

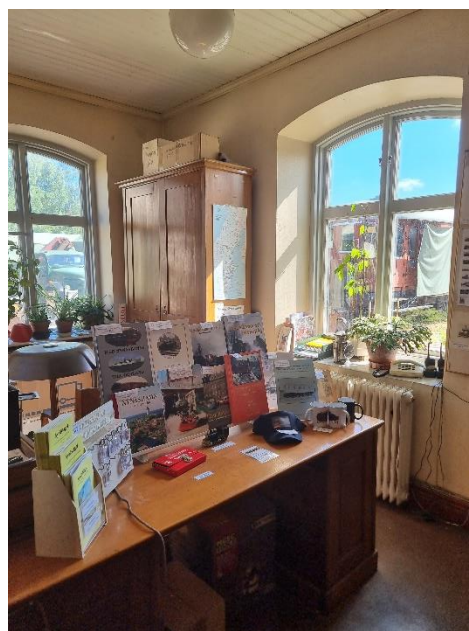


Pelarborr



Vagnslyft

Lokmästarkontoret



Rummet i det sydöstra hörnet har fått en helt ny inredning med lösa möbler som föreningen har samlat in, bland annat från Hagmans hotell i Nynäshamn. Skrivbordet och de två skåpen längst in kommer från Roslagsbanan. Taket och väggar har föreningens klätt med pärlspont och rummet har fått linoleumgolv och profilerade golvlister. Pärlspont hittade man i samband med en takläcka under senare masonit. Dörren till rummet har flyttats en meter så att en hall bildats som också leder till köket.

Kulturbyggnad AB

Köket f.d. armaturverkstad



I armaturverkstaden kunde man arbeta med finmekanik och reparera manometrar och annan känslig utrustning. Här har föreningen skapat ett trivsamt kök med helt ny inredning. Golv av linoleum, målade putsade väggar och tak av masonit. Köket fick föreningen från biograf Grand i Nynäshamn.

Verkstad, f.d. verktygsförråd



Längst bort på bottenvåningen finns ett verkstadsrum med svarv, fräs och annan maskinutrustning. Rummet användes ursprungligen som verktygsförråd. Omkring 1950 flyttades den mindre svarven in i detta rum. Tidigare stod denna svarv utanför tillsammans med en större svarv och övriga maskiner. Golvet är av betong, taket av masonit och väggarna vitmålade med en gråblå bröstning. Rummet målades inte om under de år på 1980 och 90-talet då föreningen gjorde sina omfattande renoveringar. Taket av masonit liknar det från 1930-talet i bussgaraget och är sannolikt från samma tid.

Kulturbyggnad AB

Nedre tornrummet



Rummet har högt till tak med en öppen trätrappa som leder upp till övervåningen och vattentornet. I mitten tronar en stor ångpanna från år 1900. Den ursprungliga ångpannan fungerade både som värmekälla till ångradiatorer runt om i byggnaden, och som pump för att fylla vattentanken i vattentornet. Den nuvarande pannan har föreningen med stor möda transporterat hit och installerat; den kommer från Holmsvedens vattentorn i Bollnäs där den hade samma funktion. Den kan än idag pumpa upp vatten till vattentornet. Genom rummet och upp genom taket går både vattenröret och skorstenröret från pannan. Golvet är av betong och väggarna vitmålade med en brun bröstmålning.

Från rummet går en trappa upp till tornbyggnadens övervåning. En spång med ett målat träräcke leder från trappan till övervåningens två rum. Där fanns tidigare en matsal samt ett överliggningsrum för lokputsare.



Övervåningens spång med trappan upp till vattentornet.

Kulturbyggnad AB

Sammanträdesrummet, f.d. övernattningsrum för lokputsare



Sammanträdesrummet renoverades av föreningen med lackat trägolv och profilerad golvlister till de vitmålade väggarna med blåmålad bröstning som avslutas uppåt med en schablonmålning i blått. Bröstningens kulör är baserad på den ursprungliga, men schablonmålningen var ursprungligen röd. Befintligt golv slipades och lackades. Taket var tidigare vävspänt men täcktes med gipsskivor i samband med att föreningen lagade en stor rötskada i taket.

Omklädningsrum, f.d. personalmatsal



Föreningens omklädningsrum har linoleumgolv och släta golvsöcklar till vitmålade putsade väggar.

Kulturbyggnad AB

Tankrummet



Ytterligare en trappa upp finns den stora vattentanken som var förbunden med vattenhästen på lokstallsgaveln. Tanken av järn är nitad av kraftiga plåtar och rymmer femton kubikmeter vatten som kunde tömmas på bara tre minuter genom vattenhästen i fasaden där locket kunde stanna för påfyllnad. I rummet fortsätter skorstensröret från pannan i bottenvåningen. De sotiga väggarna har en gång varit vitputsade. I den öppna takkonstruktionen ser man att delar av takbrädningen har bytts ut.

Kulturbyggnad AB

Smedjan



Miljön är mycket autentisk och sotig från över hundra års smidesarbete. Golvet är ett stampat jordgolv. Väggarna har målats med silverfärg någon gång för länge sedan. Den östra väggen är lokstallarnas tegelfasad som också den målats med silverfärg. Övriga väggar och taket har en ursprunglig liggande träpanel. Längst in en ursprunglig spegeldörr av trä som leder in till lokstallarna. Dörren sågades av nertill för länge sedan då golvet i lokstallarna gjöts på och har därför förstärkts nertill med plåt av föreningen. I mitten av lokalen den stora ässjan av tegel med en huv av plåt. Rummet är fullt av maskiner och verktyg. Det är en blandning av sånt som bevarats och sådant som föreningen anskaffat genom åren. Längs väggarna finns bevarade arbetsbänkar av trä och på väggarna hänger smidestänger som föreningen räddade från en container på området i samband med övertagandet.

Kulturbyggnad AB

Bussgarage med lackeringsverkstad

Byggnadens inre är uppdelat i tre delar med ett bussgarage i söder, i mitten en snickeriverkstad inredd av föreningen, och i norr den högre lackeringsverkstaden.

Bussgaraget



Bussgaraget. Här ser man också SNJs Scania Vabis från 1953 och i bakgrunden den röda Ljungmanpumpen som också är kvar från SNJs verksamhet.

Rummet har betonggolv och innertak av eternit som troligen är ursprungligt. Väggar av vitmålad betong. Den norra innerväggen av gips har tillkommit i samband med att man byggde snickeriverkstaden.

Snickeriet



Rummet skapades genom att innerväggar av gips sattes upp mot bussgaraget och lackeringsverkstaden. Innertaket kläddes med gips och isolerades. Ytterväggar av vitmålad puts.

Kulturbyggnad AB

Lackeringsverkstaden



Lackeringsverkstaden. Till höger SNJs motorlok från 1936 och till vänster det förlängda spåret.

Golv av betong och tak av armerade lättbetongplank. Mot snickeriverkstaden var ursprungligen en tegelvägg som föreningen rev för att kunna förlänga det norra spåret i verkstaden. Ytterväggar av vitmålad puts; innerväggen mot snickeriet av gips.

Kulturbyggnad AB

Arkivbilder

Bilderna är placerade i kronologisk ordning. Vissa bilder har inte gått att datera men är då placerade efter bästa förmåga.



Personalen samlad på vändskivan utanför lokstallet. Här ser man takfönstren som gav ljus åt verkstaden. Rökhuven till spår tre har en lite annan form än den som sitter där idag. I mitten av bilden en smal skorsten till en av de tre mindre kaminerna som gav en viss värme på vintern. Fönstret till kontoret till höger är småspröjsat men byttes senare till större glasformat. Foto Emil Berglund.



Lokstallet och bussgaraget sett från spåret. Bussgaraget har ännu inte byggts till så bilden är tagen någon gång på trettioalet. Här ser man hur de ursprungliga portarna såg ut, dessa har sedan bytts ut till plåtportar. Foto NJM.

Kulturbyggnad AB



Bussgaraget rakt fram och lokstallarna till vänster. Bussen till Tungelsta står inne. Framför bussen står sannolikt den Ljungmanpump som nu står bevarad inne i bussgaraget. Foto Bengt Hammar, Nynäshamns kommun.



Utsnitt ur föregående bild. Bussgaraget från 1930 ser ut att ha fått sin förlängning vilket den fick 1941 men ännu har inte lackeringsverkstaden tillkommit vilket skedde 1953. Här ser man de ursprungliga träportarna som tyvärr bytts ut mot en stor plåtport där murpelaren i mitten rivits. Lokstallet har fortfarande listtäckt papptak, och ett enklare rör istället för dagens vattenhäst.

Kulturbyggnad AB



Ett lok står inne på vändskivan utanför lokstallet, troligen 1930-tal. Vid sidan står en buss med texten "Nynäsbanan" på sidan. Fotograf okänd. Nynäshamns kommun.

Kulturbyggnad AB



Utsikt från de så kallade Heimdalshusen mot Nickstabadsvägen, lokstallarna, Lokmannavägen och Nynäs gårds station. Nov 1948. Här ser man till skillnad mot idag i vilken lantlig miljö verksamheten befann sig; Nynäshamn har ännu inte brett ut sig på den västra sidan om spåret. Foto. C-G Lillieroth, Nynäshamns bildarkiv.



Utsnitt ur föregående bild. I förgrunden ser man de byggnader som ingick i anläggningen och som revs på 1980-talet. Bussgaraget har uppförts men ännu inte byggts på med lackeringsverkstaden så bilden bör vara taken runt 1950. Lokstallarna har fortfarande sina takfönster. Det ryker ur skorstenen till en av kaminerna som stod mellan spår ett och två inne i lokstallet.

Kulturbyggnad AB



Året är 1983. På bilden ser man de byggnader på södra delen av området som inte finns kvar idag med motorvagnsverkstad, snickeriverkstad och kontor. Foto NJM.



Här ser man lokstallarnas skick i samband med föreningens övertagande på 1980-talet. Man förstår vilket jobb föreningen lagt ner. Bild NJM.

Kulturbyggnad AB



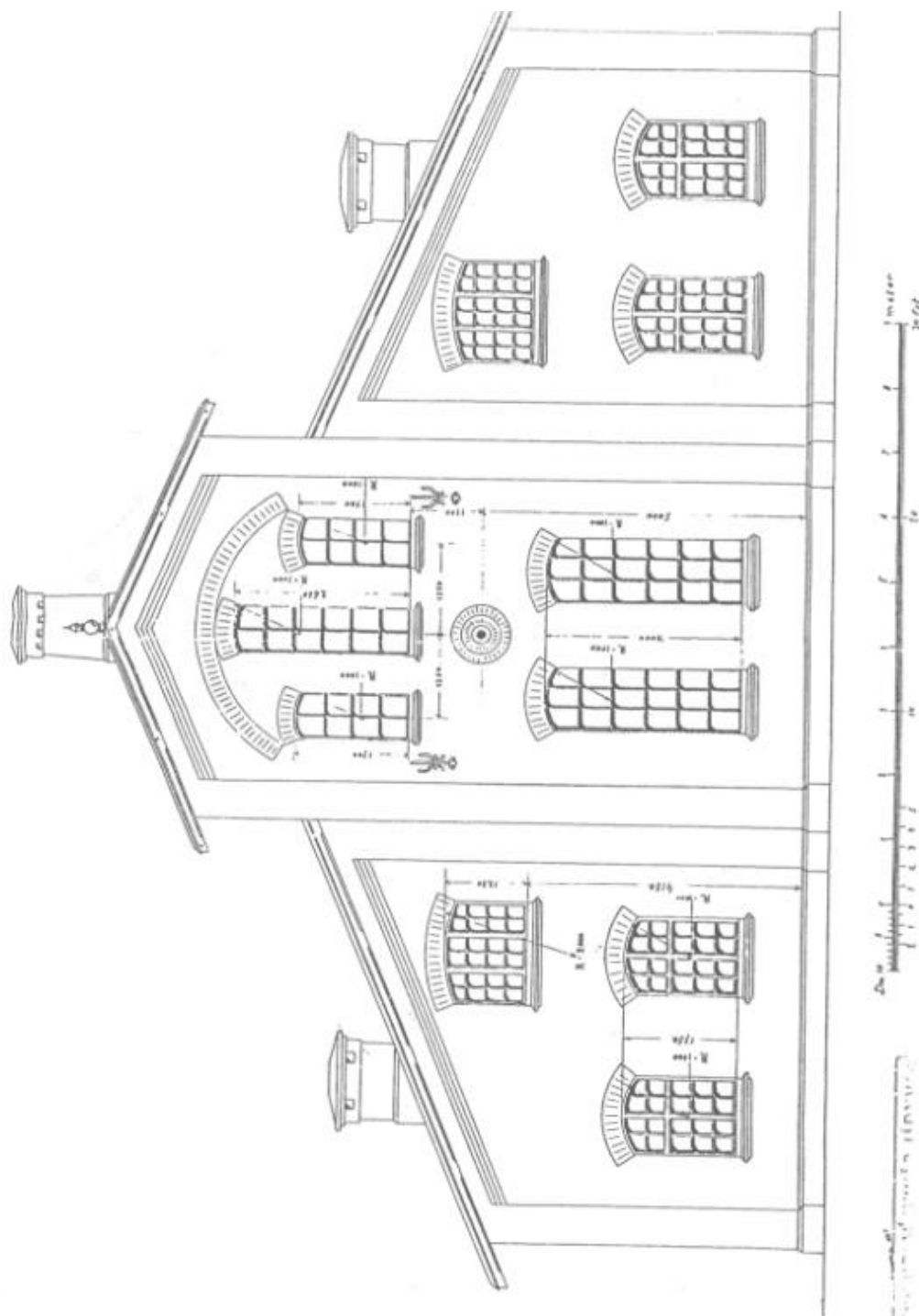
Bild från föreningen visar hur smedjan såg ut innan fönstren mot spåren byttes ut och smedjan försågs med fönsterluckor. Foto NJM.



Påeldning vid lokstallet. Loken värms upp så att ångtrycket stiger. Tack vare rökhuvorna kan loken stå kvar i lokstallet utan att lokalen rökfylls. Foto NJM.

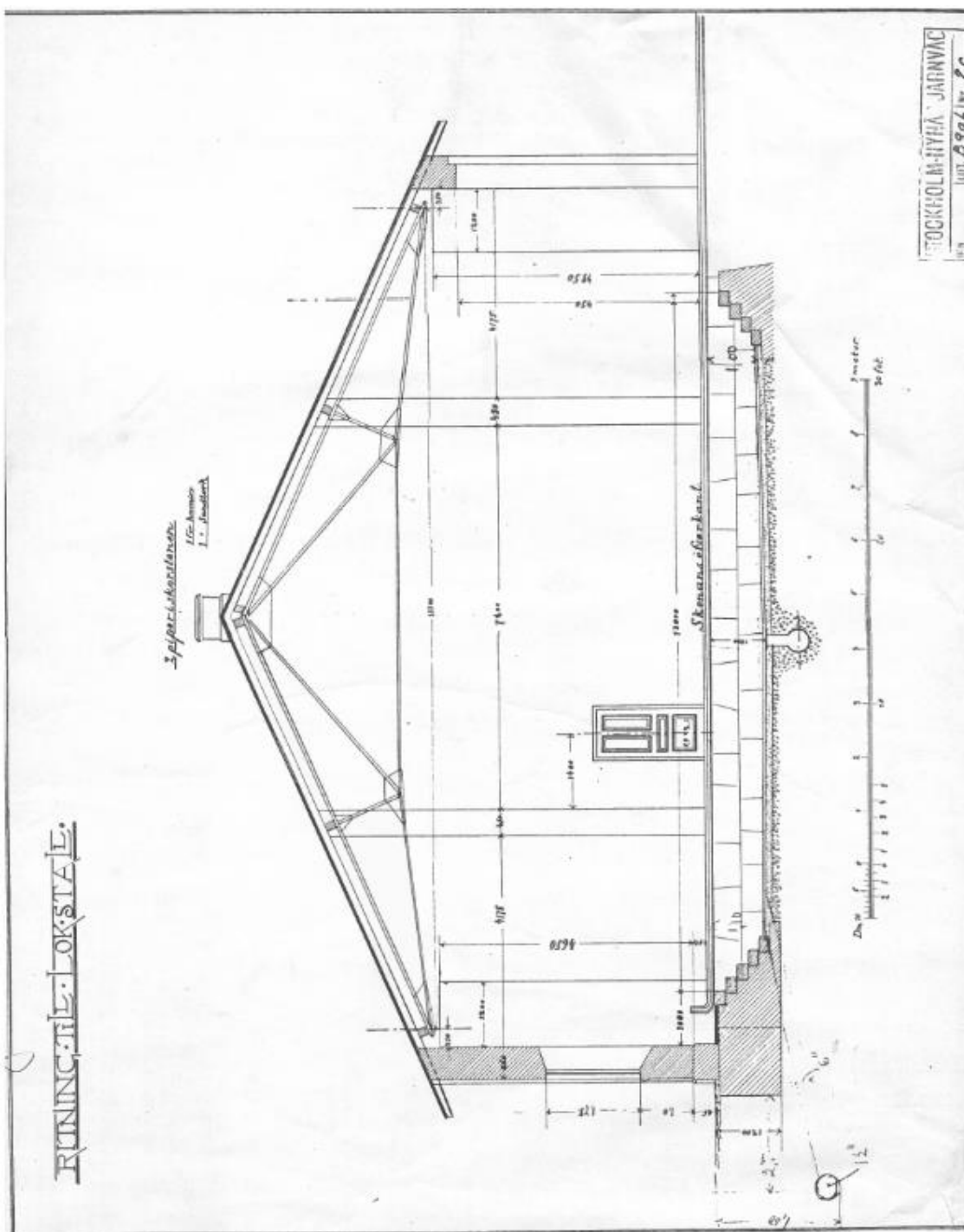
Kulturbyggnad AB

Kartor och ritningar



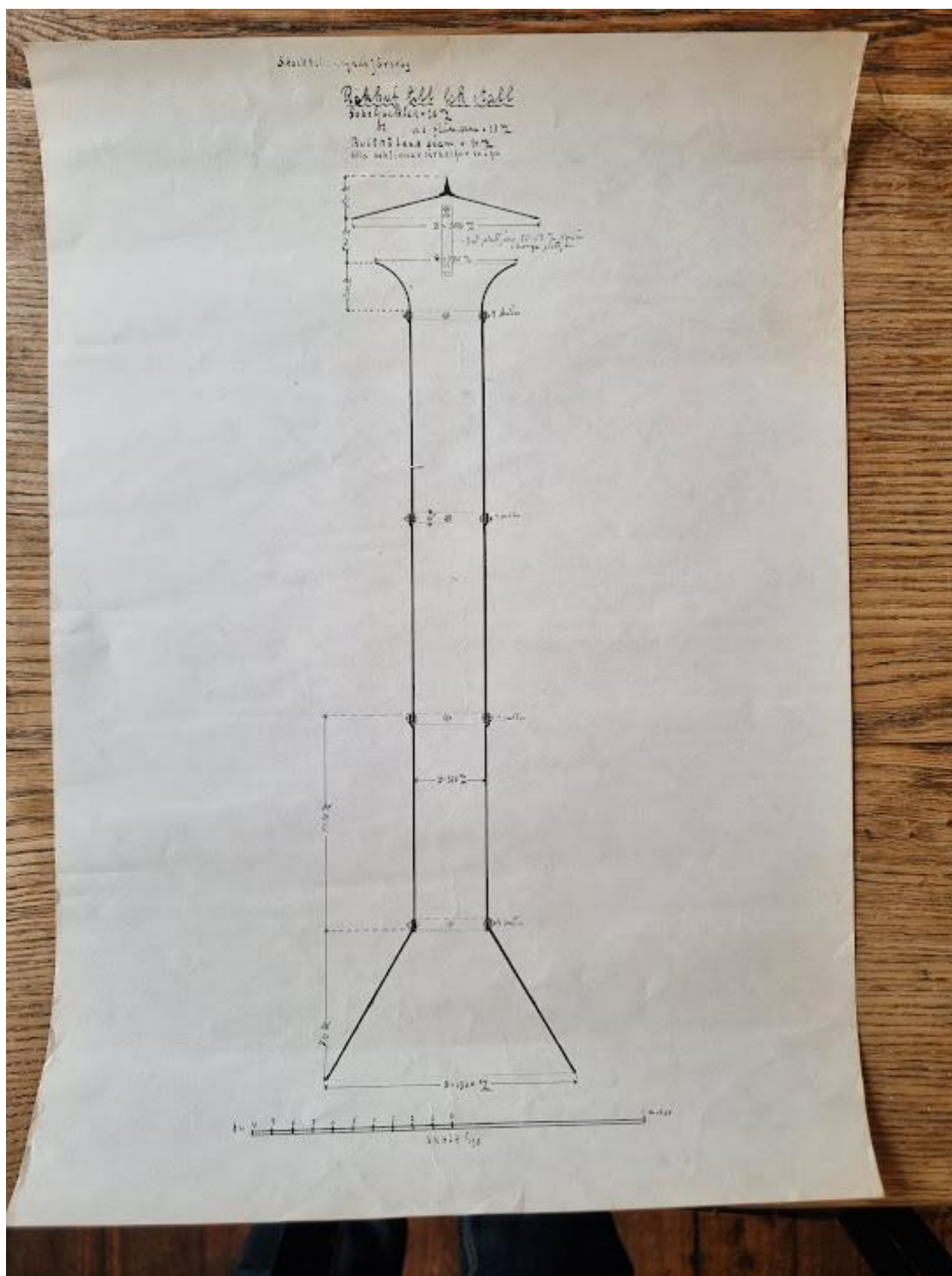
Fasadritning till lokstallets östra gavel, Nynäshamns kommun.

Kulturbyggnad AB



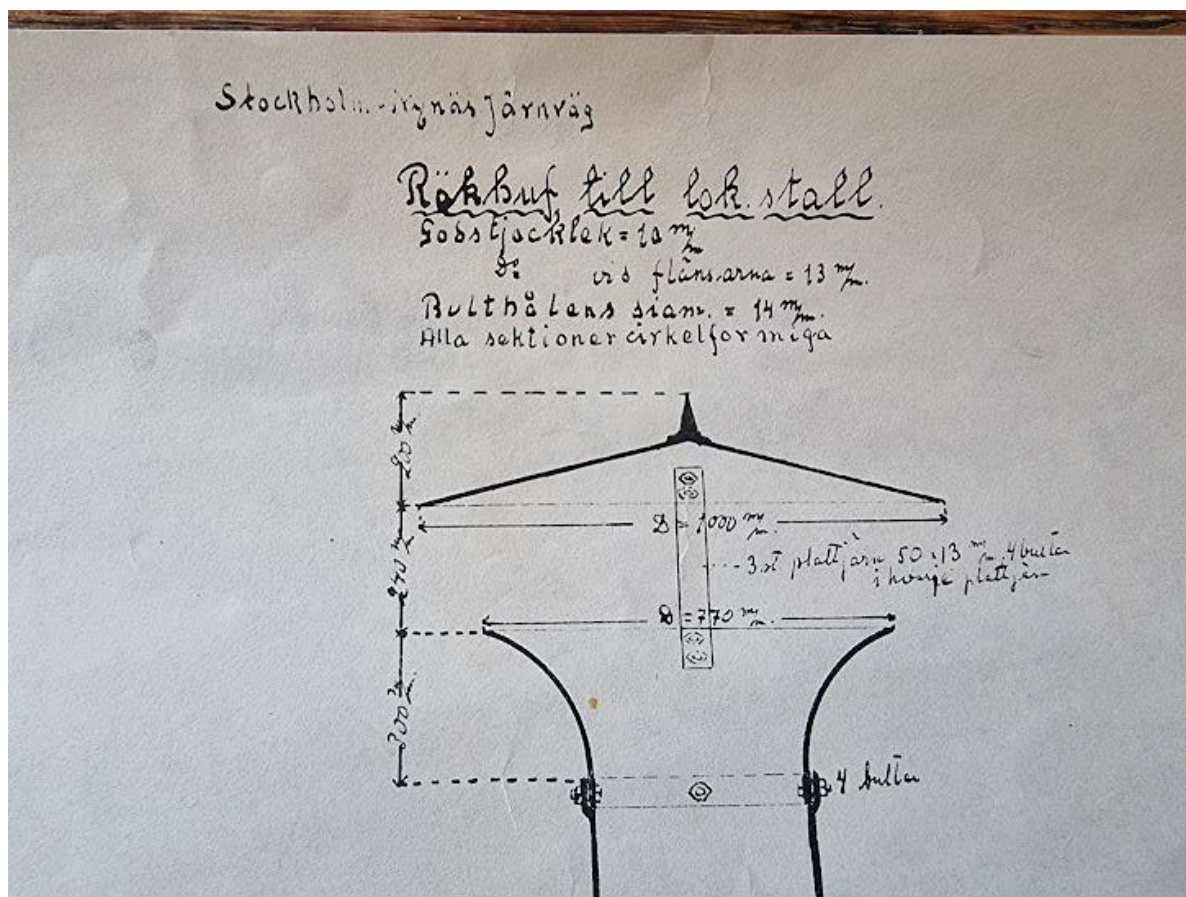
Sektionsritning till lokstallet. NJM.

Kulturbyggnad AB



Ritning till en av lokstallets rökruvar. Ångloken tog upp till ett dygn att värma upp och skapa ångtryck. Då stod de inne i lokstallet. Rökruvarna satt i taket direkt över lokets skorsten och ledde ut röken. Idag har två av dessa återskapats.

Kulturbyggnad AB



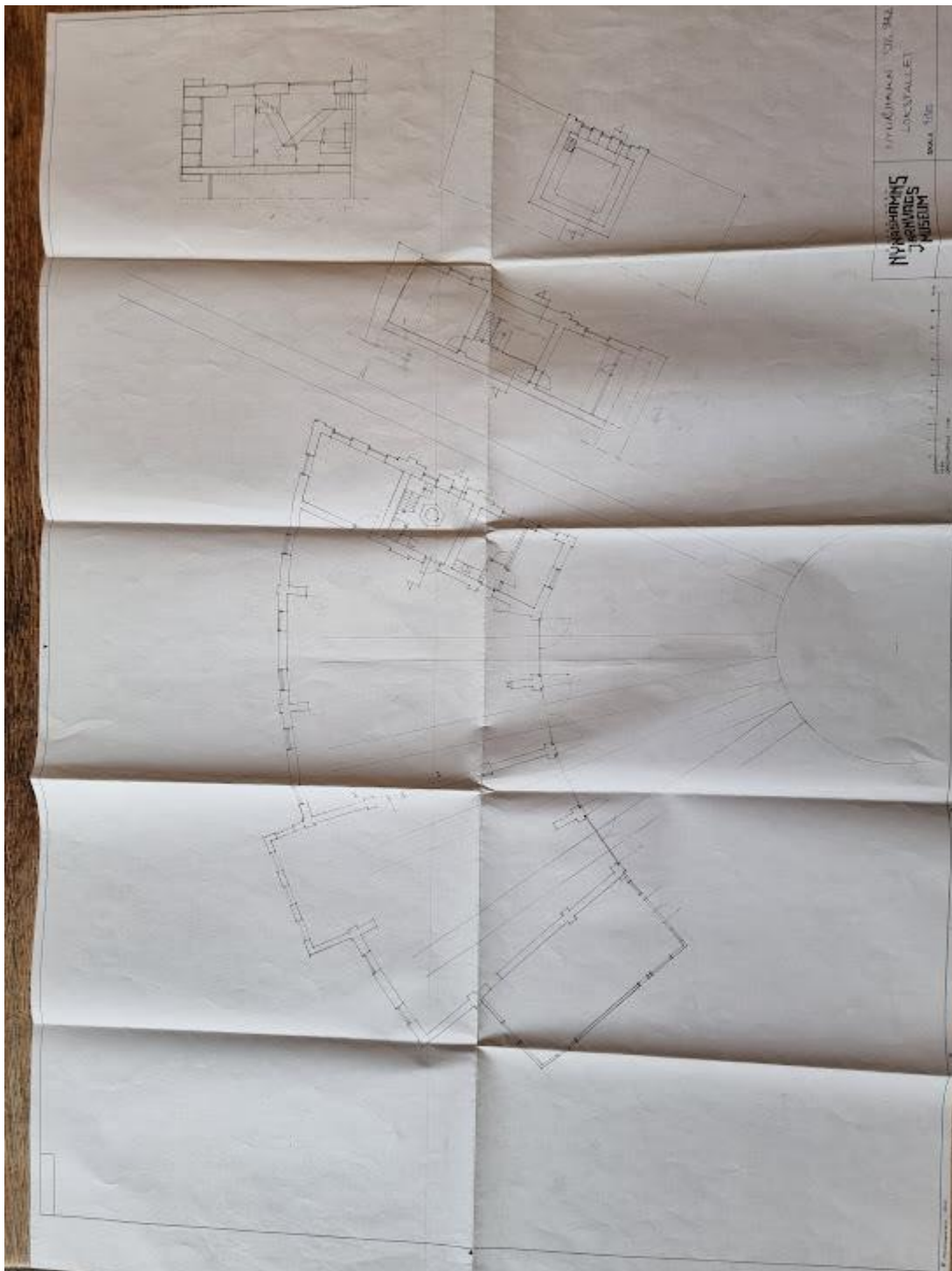
Utsnitt ur föregående ritning.

Kulturbyggnad AB



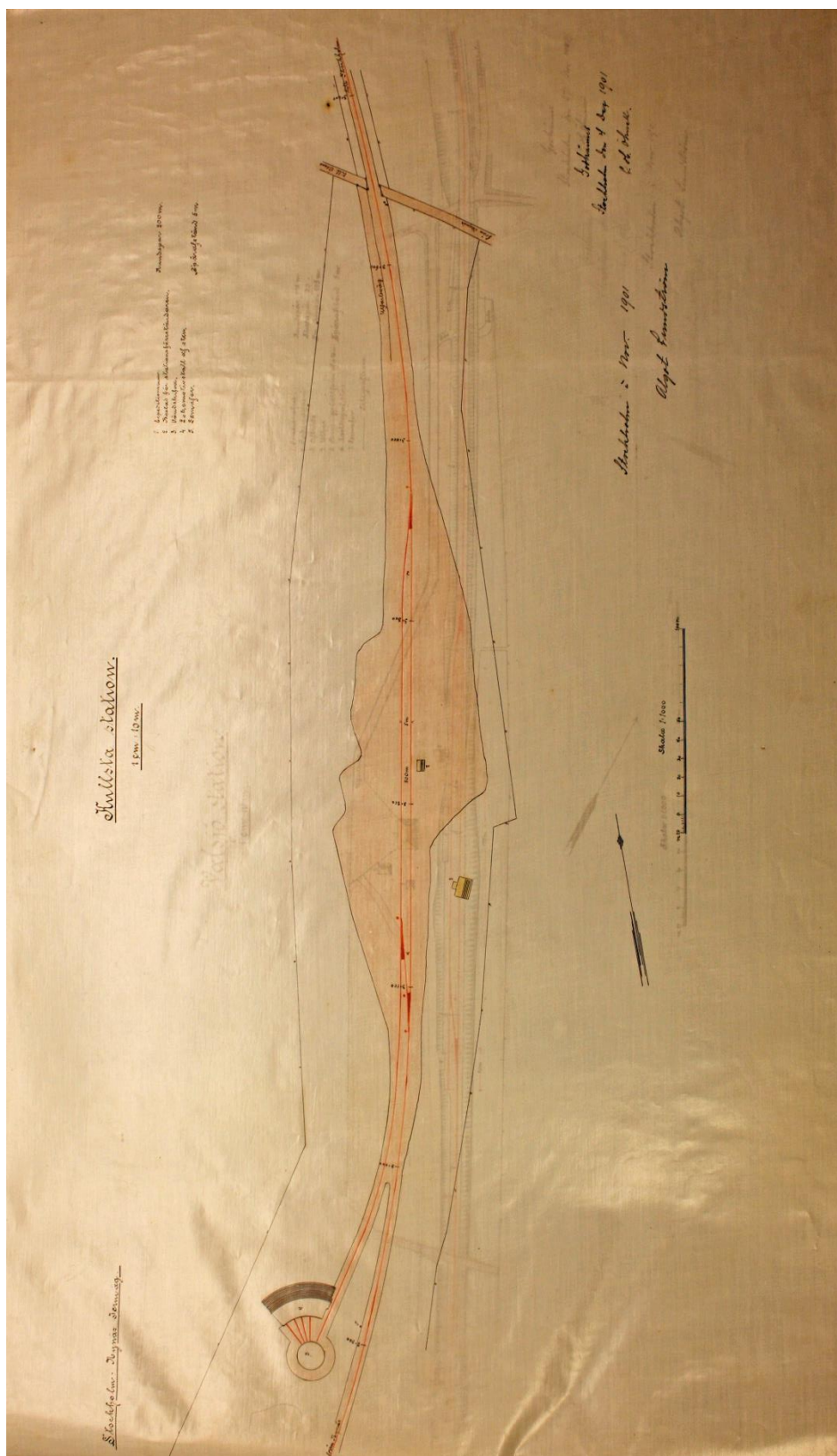
Portritning till lokstallarna. Här ser man också i plan hur gångjärnen är förankrade långt in i murverket. NJM.

Kulturbyggnad AB



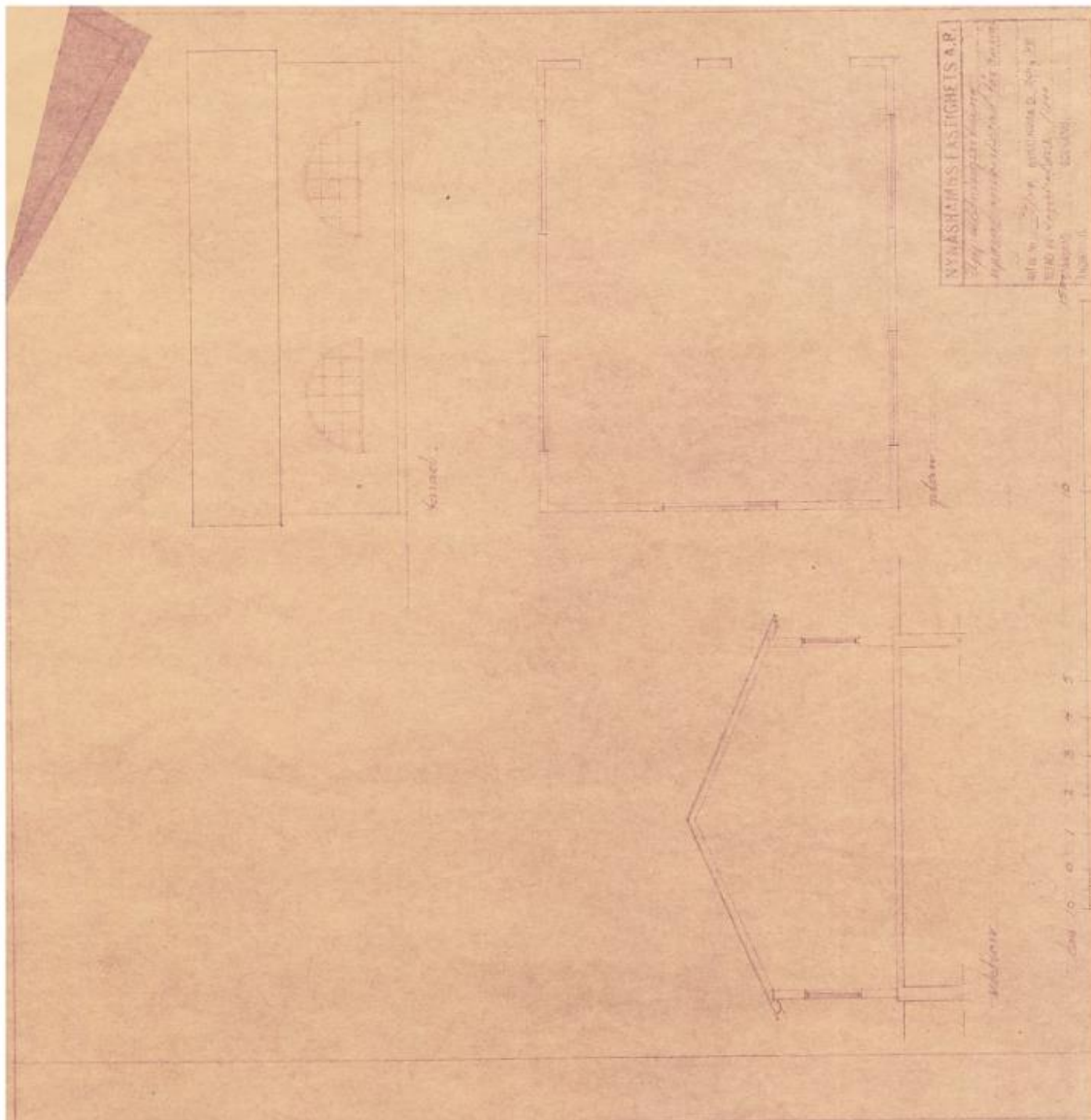
Relationsritning, planritning till lokstallarna från 1993. NJM.

Kulturbyggnad AB



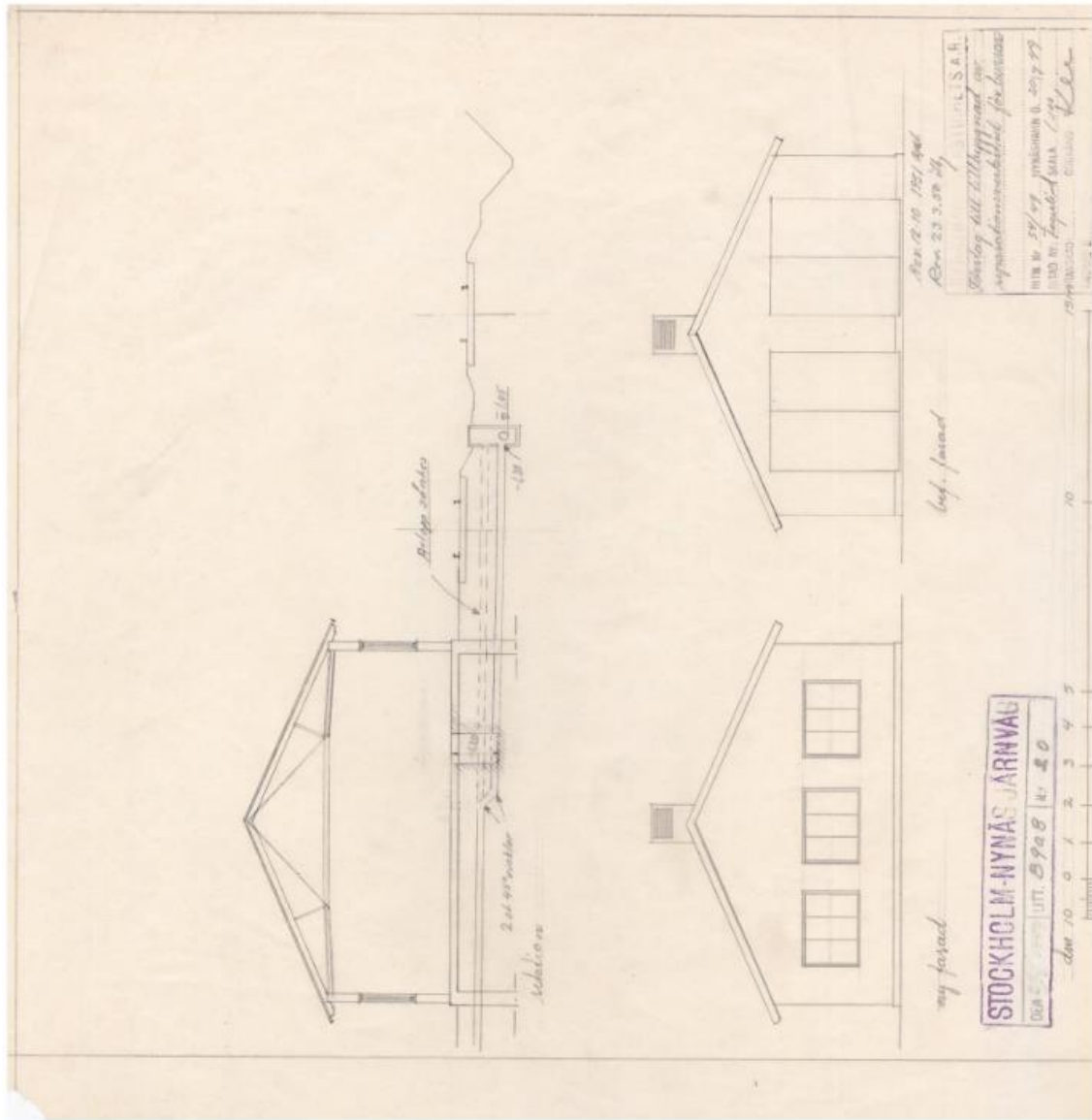
Plankarta över "Kullsta station" från 1901, med lokstallet till vänster, kallat "Lokomotivhall af sten", Nynäshamns kommun.

Kulturbyggnad AB



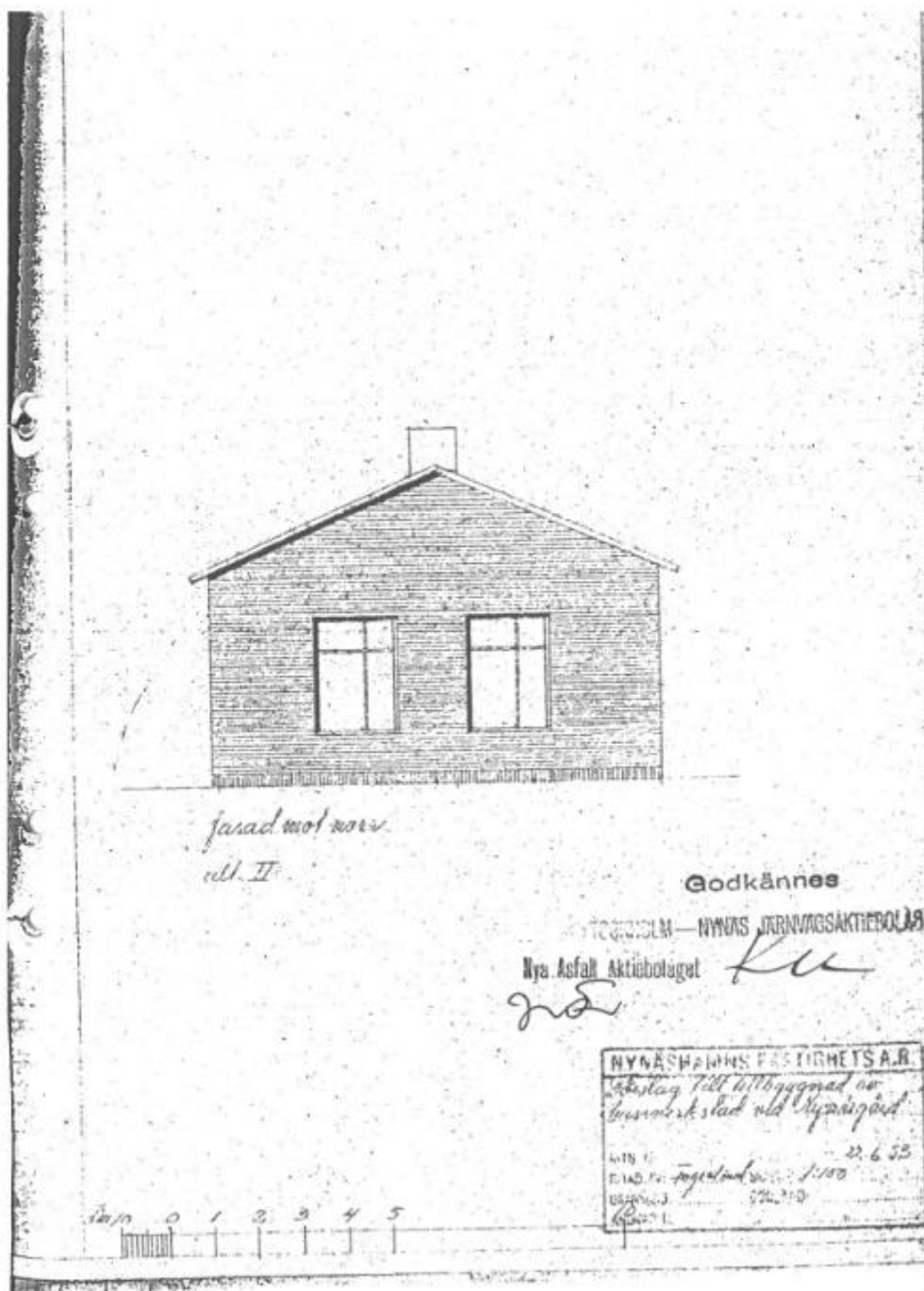
Uppmåtningsritning till bussgaraget, 1948. Nynäshamns kommun.

Kulturbyggnad AB



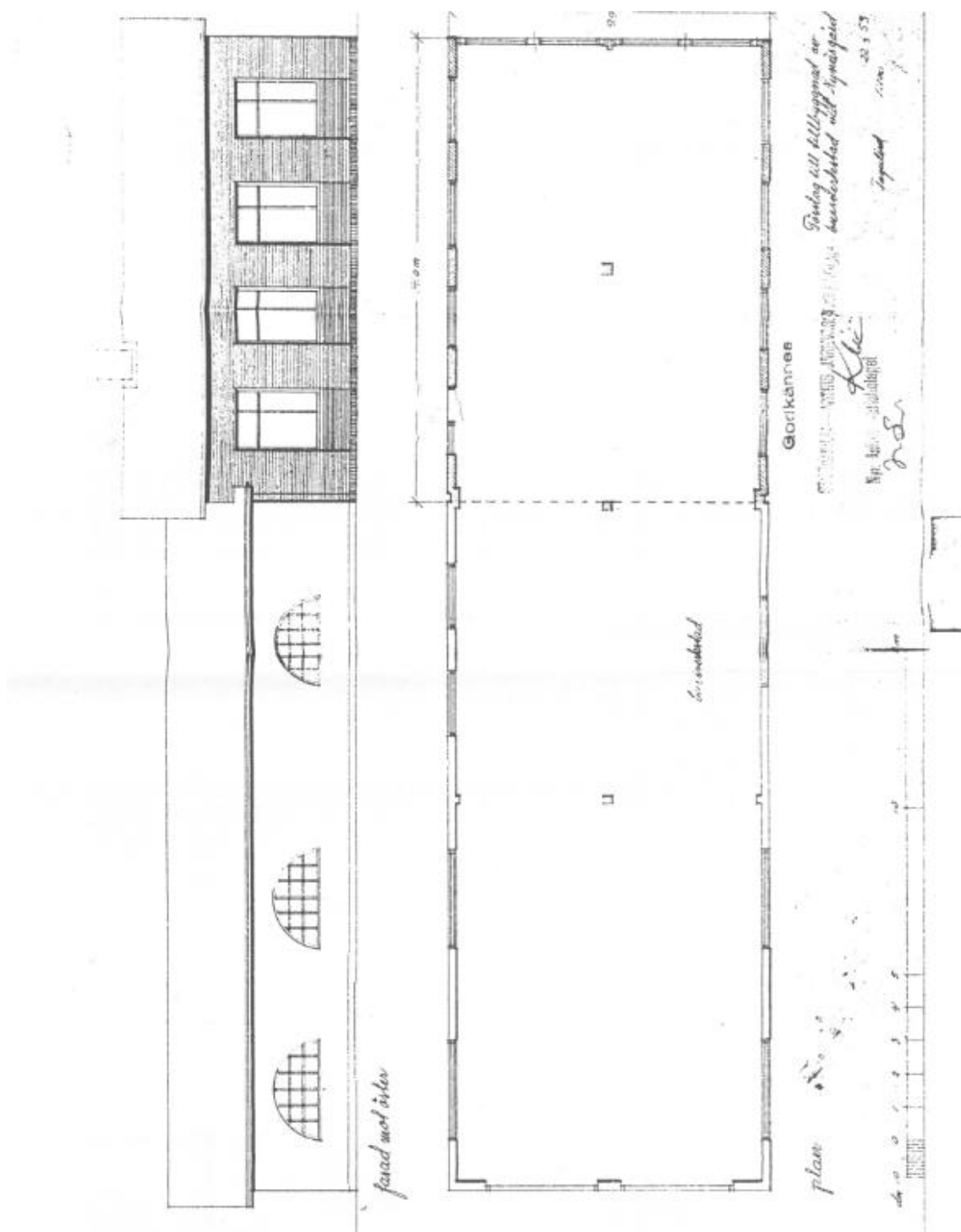
Tillbyggnad av bussgaraget 1951, Nynäshamns kommun.

Kulturbyggnad AB



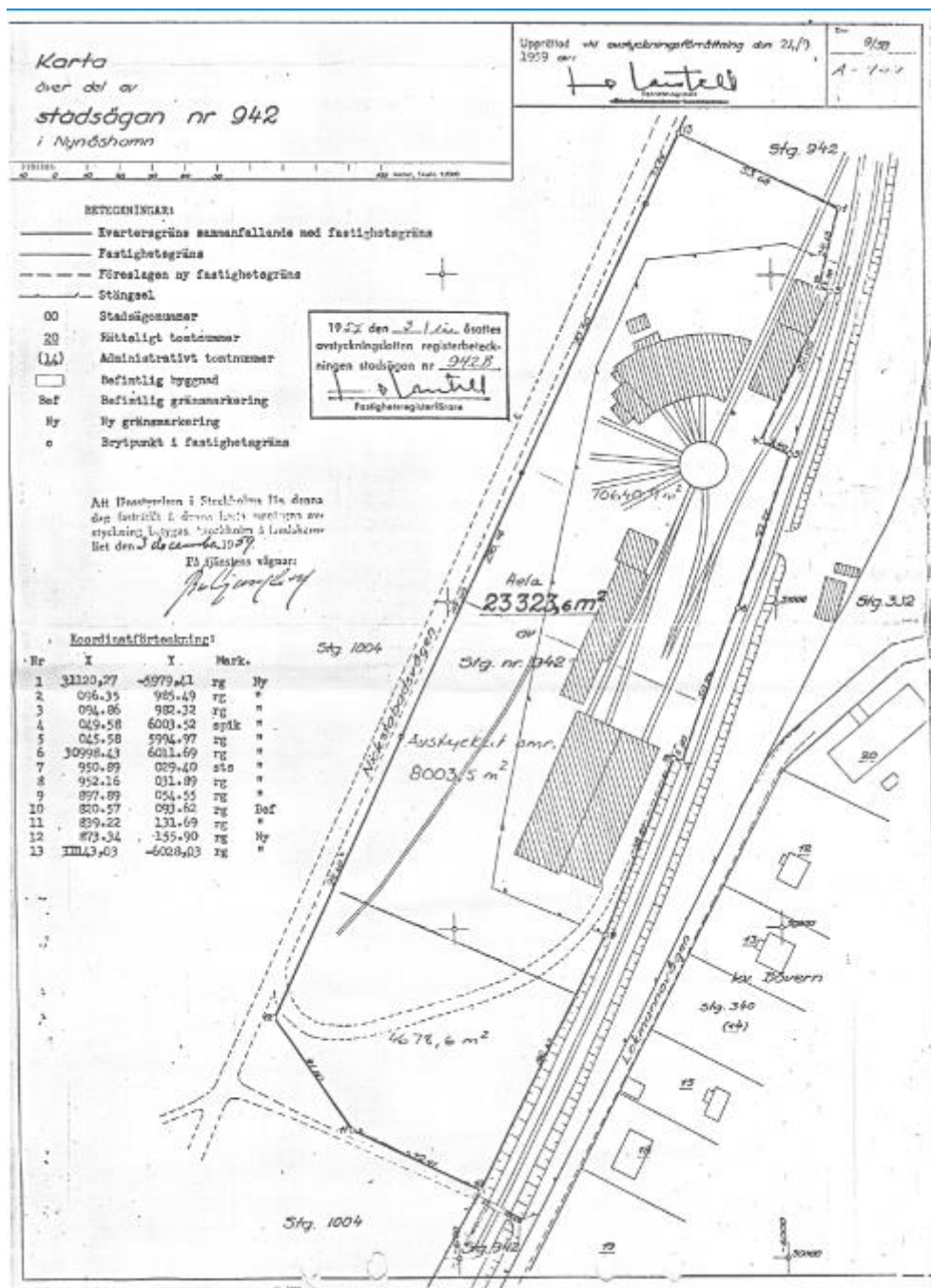
Tillbyggnad av bussgaraget, 1953. Nynäshamns kommun.

Kulturbyggnad AB



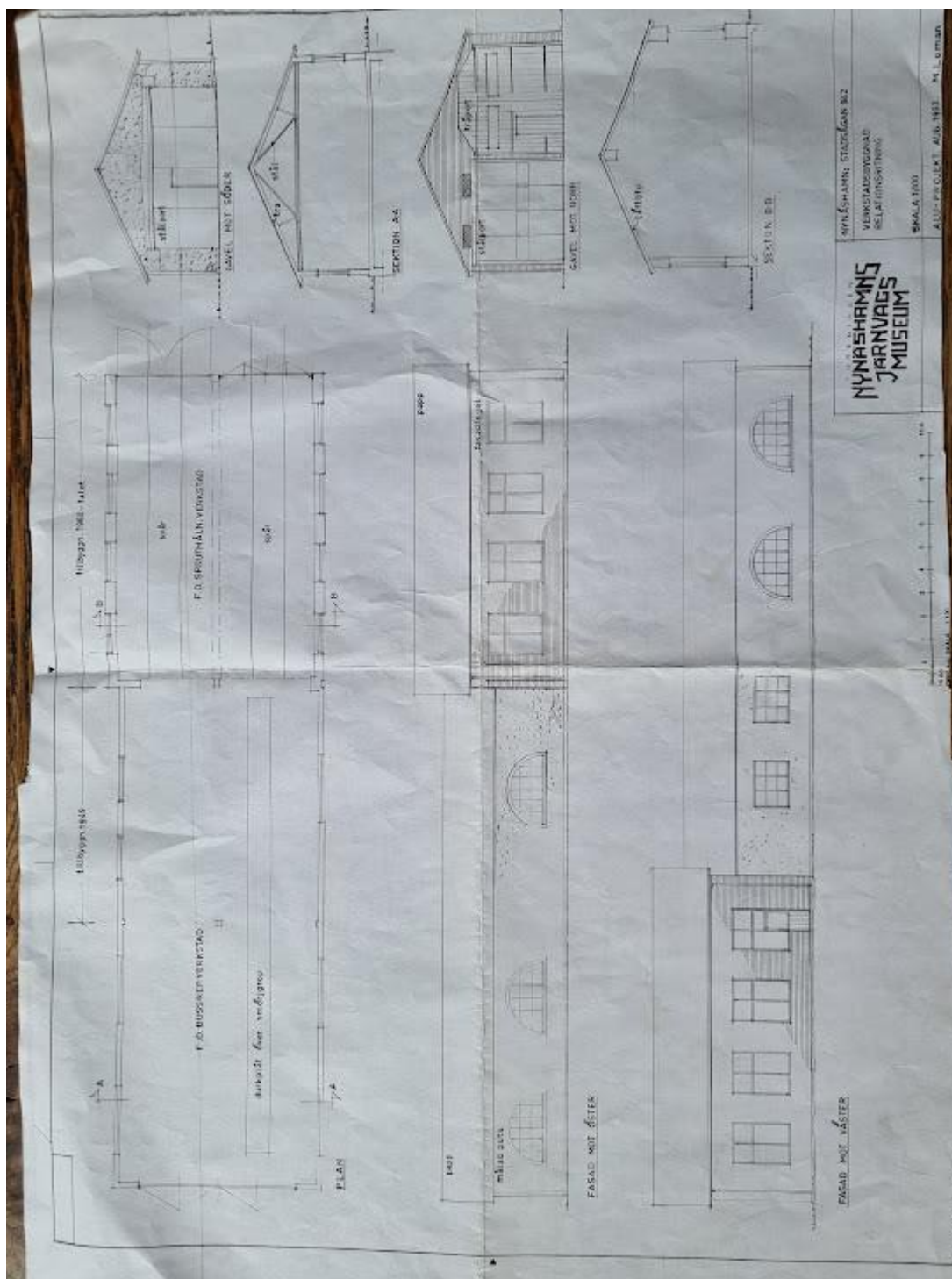
Ritning över lackeringsverkstaden (rektangulära fönster) som en tillbyggnad till bussgaraget. 1953, Nynäshamns kommun.

Kulturbyggnad AB



Tomtkarta från 1959. Här ser man också de stora verkstadsbyggnaderna i söder som ingick i anläggningen, men som senare revs.

Kulturbyggnad AB



Relationsritning över bussgaraget från 1993. NJM.

Kulturbyggnad AB

BYGGNADSMINNESFÖRKLARING, 4s.



LÄNSSTYRELSEN I
STOCKHOLMS LÄN

Carl-Henrik Ankarberg
Kulturmiljöenheten

BESLUT

Datum
1999-06-07
delgivningskvitto

Besökning
2031-93-22650



Byggnadsminnesförklaring av Nynäs Gårds Lokstall, del av fastigheten.....
Nynäshamn 2:43, Nynäshamns socken och kommun.

BESLUT

Länsstyrelsen förklarar med stöd av 3 kapitlet 1 § lagen (SFS 1988:950) om kulturminnen m.m. Nynäs Gårds Lokstall, del av fastigheten Nynäshamn 2:43, för byggnadsminne.

SKYDDSFÖRESKRIFTER

För Nynäs Gårds Lokstall gäller följande skyddsföreskrifter:

1. Lokstallet inklusive smedjan och bredvidliggande vagnhall (verkstadsförråd) får inte rivras, flyttas eller till sitt yttre byggas om, eller på annat sätt förändras.
2. I byggnadernas inre får inte göras ingrepp i, eller ändring av stomme och planlösning.
3. Äldre fast inredning, exempelvis värmepanna, vattencistern, pumpar, ässja med fläktsystem skall bevaras på befintlig plats.
4. Byggnaderna skall underhållas så att de inte förfaller. Vård- och underhållsarbeten skall utföras på ett sådant sätt och med sådana material att det kulturhistoriska värdet inte minskar.
5. Det område (skyddsområde) kring byggnaderna som markerats på vidstående kartbilaga får inte ytterligare bebyggas. Det skall hållas i sådant skick, att byggnadernas karaktär av lokstall och järnvägsmuseum inte förvanskas. (bilaga 1).

MOTIVERING

Nynäs Gårds Lokstall uppfördes år 1901 av Stockholm-Nynäs Järnvägsaktiebolag (SNJ) som lokstation för den nyanlagda enskilda järnvägen mellan Stockholm och Nynäshamn. Denna järnväg var en av de

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Postgirokonton
Box 22067		08 - 785 40 00 (växel)	08 - 785 40 01 (reception)	3 51 72 - 6
104 22 STOCKHOLM	Hantverkargatan 25	08 - 785 42 43 (direkt)	08 - 785 44 10 (direkt)	



LÄNSSTYRELSEN I
STOCKHOLMS LÄN

Carl-Henrik Ankarberg
Kulturmiljöenheten

BESLUT

Datum

1999-06-07

delgivningskvitto

Bereckning

2031-93-22650

2 (4)

viktigaste förutsättningarna för samhällsetableringen Nynäshamn kring år 1900. Rundstallet byggdes i tegel med ursprungligen fyra lokplatser förenat med vattentorn och en 15 meters vändskiva, som även förband en verkstad med två spår. Omkring 1928 byggdes ett motorvagns stall med ett spår intill verkstaden. Mellan stallet och huvudspåret uppfördes en byggnad utan spår för landsvägsbussar och målarverkstad. Anläggningen används sedan 1992 av Föreningen Nynäshamns Järnvägsförening och har av föreningen nyligen från Nynäshamns kommun förvärvat med äganderätt.

Nynäs Gårds Lokstall är, med dess bevarade inredning, det enda i sitt slag i Stockholms län och är veterligen det enda exemplet i länet på ett, av ett enskilt järnvägsbolag uppfört, på ursprungligt sätt alltjämt fungerande s k rundstall med spåranslutning till en trafikerbar normalspårig järnvägslinje. Nynäs Gårds Lokstall har enligt Länsstyrelsens mening sådant kulturhistoriskt värde att det uppfyller de villkor som uppställts för byggnadsminne enligt lagen om kulturminnen m.m.

ANSÖKNINGEN

Kommunstyrelsen i Nynäshamn har den 17 december 1986 vid behandling av en framställning om ekonomiskt stöd till Järnvägsföreningen tillstyrkt en framtida byggnadsminnesförklaring av Nynäs gårds Lokstall.

Länsstyrelsen har den 30 januari 1991 meddelat Fastighetsregistermyndigheten vid Lantmäteriet att Länsstyrelsen denna dag väcker fråga om byggnadsminnesförklaring av Nynäs Gårds Lokstall.

Nynäshamns kommun, Plan- och bygglovavdelningen, har i yttrande till Länsstyrelsen den 17 november 1998 konfirmerat kommunens tidigare positiva ställningstagande i byggnadsminnesfrågan för lokstallet.


Länsstyrelsen upprättade den 13 april 1999 ett förslag till skyddsföreskrifter att utfärdas i samband med en byggnadsminnesförklaring av lokstallet.

Föreningen Nynäshamns Järnvägsförening har den 27 april 1999 godtagit dessa, men föreslagit en mindre justering av skyddsområdet, samt framfört önskemål om en mindre ändring av två dörrar på stallets baksidesfasad. Länsstyrelsen har underhand utlovat tillstånd till förändringen avseende dörrarna och har i detta beslut ändrat skyddsområdet i enlighet med föreningens önskemål.

UPPLYSNINGAR

Kulturbyggnad AB

3 (4)

 LÄNSSTYRELSEN I
STOCKHOLMS LÄN

Carl-Henrik Ankarberg
Kulturmiljöenheten

BESLUT
Datum 1999-06-07
delgivningskvitto

Beteckning
2031-93-22650

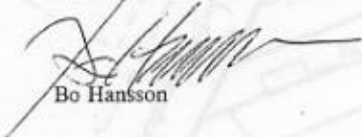
Länsstyrelsen lämnar utan kostnad för ägaren råd och anvisningar i fråga om vård och underhåll av den byggnadsminnesförklarade fastigheten.

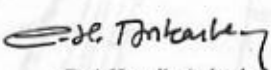
Länsstyrelsen får vidare framhålla att om det finns särskilda skäl, får Länsstyrelsen enligt 3 kapitlet 14 § lagen (1988:950) om kulturminnen m.m. lämna ägaren tillstånd till att ett byggnadsminne, eller delar därav, ändras i strid mot skyddsföreskrifterna.

Länsstyrelsen får ställa de villkor som är skäliga med hänsyn till de förhållanden som föranleder ändringen. Villkoren får avse hur ändringen skall utföras samt den dokumentation som då behövs.

Detta beslut kan överklagas hos allmän förvaltningsdomstol (Länsrätten i Stockholms län) enligt anvisningar på bilaga 2.

Beslut i detta ärende har fattas av länsöverdirektör Bo Hansson. I beslutet har även deltagit länsantikvarie Jan-Bertil Schnell, länsassessor Göran Bjarme samt förste antikvarie Carl-Henrik Ankarberg, föredragande.


Bo Hansson


Carl-Henrik Ankarberg

bilaga 1: karta över skyddsområde
bilaga 2: besvärshänvisning

kopia till:
akten, med lagakraftsbevis
kulturmiljöenheten, med lagakraftsbevis
byggnadsminnesregistret
Riksantikvarieämbetet, med delgivningskvitto
Sveriges Järnvägsmuseum, box 571, 801 08 Gävle
Stockholms läns museum
Miljö- och stadsbyggnadsnämnden i Nynäshamns kommun, med lagakraftsbevis
Nynäshamns kommun, att. Kenneth Sparr
Inskrivningsmyndigheten vid Handens tingsrätt, med lagakraftsbevis
Juridiska enheten (Göran Bjarme)

STATLJOC 1999-06-07

Kulturbyggnad AB

