



Länsstyrelsen
Örebro län

Raoul Hjærtström
Direkt: 019/19 30 68
raoul.hjartstrom@t.lst.se
Fax: 019/19 30 26

BESLUT
2006-04-18

Dnr: 432-02446-1989

Stiftelsen Nora Järnvägsmuseum och
Veteranjärnväg
Nora station
Järnvägsgatan 1
713 31 Nora

**Byggnadsminnesförklaring av Stiftelsen Nora
Järnvägsmuseum och Veteranjärnvägs anläggningar,
fastigheterna Kv Residenset 3, Nora Ervalla Järnväg
1:1 och 2:1, Skymhyttan 1:4, Gamla Pershyttan 3:70
och Gyttorps Allmänning 1:1, Nora och Ervalla
socknar, Nora och Örebro kommun, Västmanland och
Närke**

(2 bilagor)

BESLUT

Med stöda av 3 kap 1 § lagen (1988:950) om kulturminnen m.m. (KML) förklarar Länsstyrelsen Stiftelsen Nora Järnvägsmuseum och Veteranjärnvägs (nedan kallad NJOV) anläggningar på fastigheterna Kv Residenset 3, Nora Ervalla Järnväg 1:1 och 2:1, Skymhyttan 1:4, Gamla Pershyttan 3:70 och Gyttorps allmänning 1:1, Nora och Ervalla socknar, Nora och Örebro kommuner, Västmanland och Närke, som byggnadsminne. Byggnadsminnet markeras genom skraffering och heldragen röd linje på bifogade kartor.

Med stöd av 3 kap 2 § KML meddelar Länsstyrelsen samtidigt följande skyddsbestämmelser:

Byggnaderna 1-25 får inte rivas eller flyttas.

Byggnaderna 1-25 får inte till sin exteriör byggas om eller på annat sätt förändras.

I byggnaderna 1, 4 och 19 får inte planlösningen förändras

I byggnaderna 4 och 19 får inte fast inredning borttagas, flyttas eller på annat sätt förändras.

I byggnad 1 får ursprunglig fast inredning inte borttagas, flyttas eller på annat sätt förändras.

I byggnad 23 får fast inredning i väntsalen, och biljettluckan i den angränsande expeditionen, inte borttagas, flyttas eller på annat sätt förändras.

Till fast inredning räknas bl a golv, tak, lister, paneler, dörrar, dörr- och fönsterfoder, väggfasta bänkar, eldstäder och fast monterad verkstadsutrustning.

Det med heldragen röd linje markerade området får inte ytterliggare bebyggas eller förändras, och skall hållas i ett sådant skick att järnvägs miljön med sina anläggningar, konstruktioner och byggnader till utseende och karaktär inte förvanskas.

Åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa tågtrafikens framkomlighet får dock vidtas i samråd med Länsstyrelsen.

Vård- och underhållsarbeten skall utföras på ett sådant sätt att det kulturhistoriska värdet inte minskar. Underhållet skall ske med material och metoder som är anpassade till byggnadsminnets egenart.

Upplysningar

Länsstyrelsen lämnar råd ifråga om underhållet av byggnadsminnet.

Om det finns särskilda skäl får Länsstyrelsen enligt 3 kap 14 § KML lämna tillstånd att byggnadsminne ändras i strid mot skyddsföreskrifterna.

Enligt 3 kap 21 § KML tillämpas beslut enligt 3 kap 1 § utan hinder av att talan förs mot beslutet.

REDOGÖRELSE FÖR ÄRENDET

Fråga om byggnadsminnesförklaring har väckts av NJOV. Länsstyrelsen har under år 2005 gjort en sammanfattande kulturhistorisk utredning av

anläggningarna.

En särskild PM har upprättats 2006-03-20 med anledning av de planer som finns på att modernisera järnvägen för pendeltågstrafik mellan Nora och Örebro.

Riksantikvarieämbetet har 2006-03-21 tillstyrkt byggnadsminnesförklaringen med tillhörande skyddsbestämmelser.

NJOV har 2006-04-07 accepterat byggnadsminnesförklaringen och utformningen av skyddsbestämmelserna.

HISTORIK

Järnvägen – Nora Bergslags Järnvägsaktiebolag

Nora-Ervalla Järnväg (NEJ) invigdes den 17 mars 1856 som Sveriges första normalspåriga järnväg för person- och godstrafik. Den är starkt förknippad med bergsbrukets utveckling under samma tid, en verksamhet som då sedan 1600-talet varit strategisk för hela Sveriges ekonomi.

Genom den nya järnvägen skapades förutsättningar för mer effektiva transporter av järnmalm och tackjärn från gruvor, hyttor och bruk i Nora och Linde Bergslager. Ända sedan bergsbruket etablerades i stor skala under 1600-talet hade man sökt lösningar för transportproblemen. Transporterna hade tidigare skett med hästanspända fordon. Vintertid gick transporterna över frusna sjöar och vattendrag. Under sommarhalvåret användes pråmar för sjösträckorna, med komplicerade och tidsödande omlastningar som följd. Detta transportsystem var mycket klimat- och väderleksberoende och hade därigenom starkt begränsad kapacitet. Man kunde helt enkelt inte tillgodose den stora efterfrågan på järn och malm. Bland de olika idéer som diskuterades under 1800-talet var en kanalled som skulle ansluta till Skebäcks lastageplats utanför Örebro.

Den ursprungliga sträckningen mellan Nora och Ervalla var endast 18 km lång, och redan ursprungligen fanns planer på att bygga ut banan. Sedan mitten av 1800-talet hade Nora och Karlskoga Bergslager diskuterat förutsättningarna för att anlägga en järnväg mellan Nora och Otterbäckens hamn vid Vänern över Karlskoga. År 1871 bildades Nora-Karlskoga Järnvägsbolag(NKJ), och 1874 invigdes sträckan mellan Nora och Karlskoga. År 1875 färdigställdes sidospåret upp till Pershyttan, en betydelsefull länk i transportsystemet. År 1876 öppnades sträckan mellan

Karlskoga och Otterbäcken, banan anknöt till Nordvästra stambanan vid Strömtorps station söder om Karlskoga. Under de följande decennierna expanderade NKJ genom att köpa upp flera mindre smalspåriga järnvägar i Bergslagen, bl.a. järnvägssträckan mellan Bredsjö och Degerfors, Bredsjö-Degerfors Järnväg (BDJ) som korsade NKJ i Vikersvik. Under 1885 fick NKJ aktiemajoritet i NEJ, och 1894 gick NEJ upp i NKJ.

Utifrån NKJ bildades 1905 Nora Bergslags Järnvägsaktiebolag (NBJ). NBJ hade två sträckningar; Otterbäcken-Karlskoga-Gyttorp-Nora-Ervalla, och Gyttorp-Bredsjö. Verksamheten var mycket framgångsrik under 1900-talets första hälft, med en storhetstid under 1920- och 1930-talen.

Banan blev främst känd för järntransporter, men svarade även för betydande transporter av trä, olja och skrot. Den var också en mycket viktig transportled för en annan viktig lokal exportprodukt, Nitro Nobels explosiva varor, som transporterades mellan Gyttorp och Bofors i Karlskoga.

Viss persontrafik förekom, men den blev först under 1940-talet betydelsefull genom att s.k. rälsbussar började användas. Vid sidan av den spårbundna trafiken bedrevs också persontrafik med landsvägsbussar.

Persontrafiken lades ned 1966, bl.a. som en konsekvens av privatbilismens utveckling. Vikande konjunkturer för järn- och stålindustrin ledde till att också godstrafiken avvecklades, och den 1 december 1978 gick det sista godståget Nora-Ervalla-Örebro och åter. Malmbrytningen i Storgruvan i Pershyttan upphörde 1967. Stickspåret till Pershyttan förlorade då sin funktion och revs upp 1975. Samma öde drabbade andra delar av järnvägssträckningen, t.ex. sträckningen Gyttorp-Bredsjö som revs bort 1979-1980.

År 1979 blev NBJ ett dotterbolag till Statens Järnvägar(SJ), för att under 1985 helt ingå i dess verksamhet. Under 1980-talet började Pershyttan alltmer uppmärksammas som ett industrihistoriskt kulturminne. Under samma period etablerade museiföreningen Nora Bergslags Veteranjärnväg (NBVJ) sin verksamhet med bl.a. veteranåtgång trafik längs delar av NBJ:s ursprungliga sträcka. Som ett led i kulturvårdens ökade engagemang och insatser rekonstruerades stickspåret till Pershyttan 1988.

Byggnader

Längs järnvägssträckningen uppfördes ett stort antal byggnader och anläggningar för tågtrafikens behov. I Järle, Nora och Gyttorp byggdes stationshus. Järle station byggdes redan 1853-54, två år innan järnvägen

stod klar, och anses vara Sveriges äldsta stationshus. Längs banan byggdes också banvaktsstugor med ekonomihus för de anställdas självhushåll. I anslutning till stationen i Nora växte ett helt område fram med en mängd byggnader och anläggningar för järnvägsdriften alla behov, alltifrån avancerade verkstäder och lokstallar till enklaste kolbod.

Ett märkligt byggnadsverk längs järnvägssträckan är bron över Järleån, den fick sin nuvarande utformning vid en ombyggnad 1905, och är en av de sista broarna i landet som konstruerats med hängande parabelfackverk.

MOTIVERING

Den ekonomiskt historiska bakgrunden till järnvägsanläggningen är bergsbruket i regionen, en verksamhet som etablerades på statligt initiativ under stormaktstidens 1600-tal, och som ända in i sen tid varit av strategisk betydelse för såväl landets som länets ekonomi. NJOV:s anläggningar speglar en lång historisk kontinuitet inom järnvägsdriften, och omfattar i sitt nuvarande skick alla typer av byggnader, anläggningar, konstruktioner och övrig teknisk utrustning som hänger samman med järnvägsdriften. Däribland kan särskilt framhållas Järle station, landets äldsta stationshus, bron över Järleån, och den osedvanligt innehållsrika och välbevarade järnvägsmiljön i Nora, med sitt arkitektoniskt påkostade stationshus, lokstallar, verkstäder och andra anläggningar. Här finns också den tekniska utrustningen i verkstäder och lokstallar bevarad sedan den kommersiella järnvägsdriften.

De välbevarade interiörerna i lokstallar och verkstäder med sin rikliga tekniska utrustning ressemblerar ett stort teknikhistoriskt värde. De är samtidigt värdefulla socialhistoriska dokument över gångna tiders vardags- och arbetsmiljöer.

Längs järnvägen finns också banvaktsstugor med tillhörande ekonomibyggnader, som speglar sin del av järnvägsdriften och en kategori anställdas levnadsvillkor.

Stiftelsen Nora Bergslags Veteranjärnvägs anläggningar är osedvanligt innehållsrika och välbevarade, och utgör genom sitt stora kommunikations- och teknikhistoriska värde en kulturmiljö utan motsvarighet i landet. De fyller därför väl kraven i 3 kap 1 § kulturminneslagen – ”synnerligen märklig genom sitt kulturhistoriska värde” – för att skyddas och bevaras som byggnadsminne.

Detta beslut kan överklagas hos länsrätten i Örebro län.

Beslut i detta ärende har fattats av styrelsen. I beslutet deltog landshövding Sören Gunnarsson jämte ledamöterna Göran Arveståhl, Inger Högström-Westerling, Ewa-Leena Johansson, Sören Larsson, Mårten Blomquist, Massimo Montanari, Bo Rudolfsson och Anna Ågerfalk.

I den slutliga handläggningen deltog även länsassessor Per Undén.

Sören Gunnarsson
landshövding

Raoul Hjærtström
bitr länsantikvarie

Bilagor
Besvärshänvisning
Kartor

Kopia till
Riksantikvarieämbetet
Lantmäterimyndigheten i Örebro län
Örebro läns museum
Lst/Byggnadsminnesregistret