

SVERIGES FÖRSTA NORMALSPÅRIGA JÄRNVÄG

- mellan Nora-Ervalla och Nora-Gyttorp
med stickspår till Pershyttan.



Utredning för byggnadsminnesförklaring

2005



Länsstyrelsen
Örebro län

SVERIGES FÖRSTA NORMALSPÅRIGA JÄRNVÄG

**- mellan Nora-Ervalla och Nora-Gyttorp
med stickspår till Pershyttan.**

**Sammanställning av
Linda Gustafsson**

Utredning för byggnadsminnesförklaring

2005

(Foton på framsidan överst till vänster: Nora stationshus, Järlebron, ladugården vid Källarhalsens
banvaktstuga.)

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

FAKTA	7
INLEDNING	8
HISTORIK	9
BYGGNADER LÄNGS STRÄCKAN	11
JÄRNVÄGSBANAN	12
SIGNALSYSTEM	13
SKYLTAR	14
BROAR OCH ANDRA KONSTBYGGNADER	14
SÄKERHET OCH UNDERHÅLL	16
BYGGNADSBESKRIVNINGAR	17
1. Stationsområdet i Nora	17
1.1 Stationshuset	18
1.2. Toalettbyggnad	21
1.3. Godsmagasin	21
1.4 och 1.5 Lastkajer	22
1.6. Maskinverkstad och lokstallar	22
1.7. Oljekällare	25
1.8. Vagnverkstad	25
1.9. Kontorshus	26
1.10. Diesellokstall (motorloktall)	27
1.11 (a och b) Vändskivor	28
1.12 Skyddsrum	28
1.13 Bockkvarn	28
1.14 Vagnvåg	29
1.15 Träkolsbod och kolgård	29
1.16 Dressinbod	30
1.17 Vattenhäst	30
1.18 Hagbybron	30
1.19 Virkesbod	31
1.20 Förrådsbodar	31
2. Källarhalsen	32
3. Stora Mon	33
4. Lilla Mon	34
5. Järle station	35
6. Torpa	38
7. Löth	39
8. Joakim	39
9. Stickspår till Pershyttan	40
10. Gyttorps station	41

<u>11. Käppsta</u>	44
<u>KULTURHISTORISK VÄRDERING</u>	45
<u>KÄLLFÖRTECKNING</u>	46

BILAGA 1

BILAGA 2

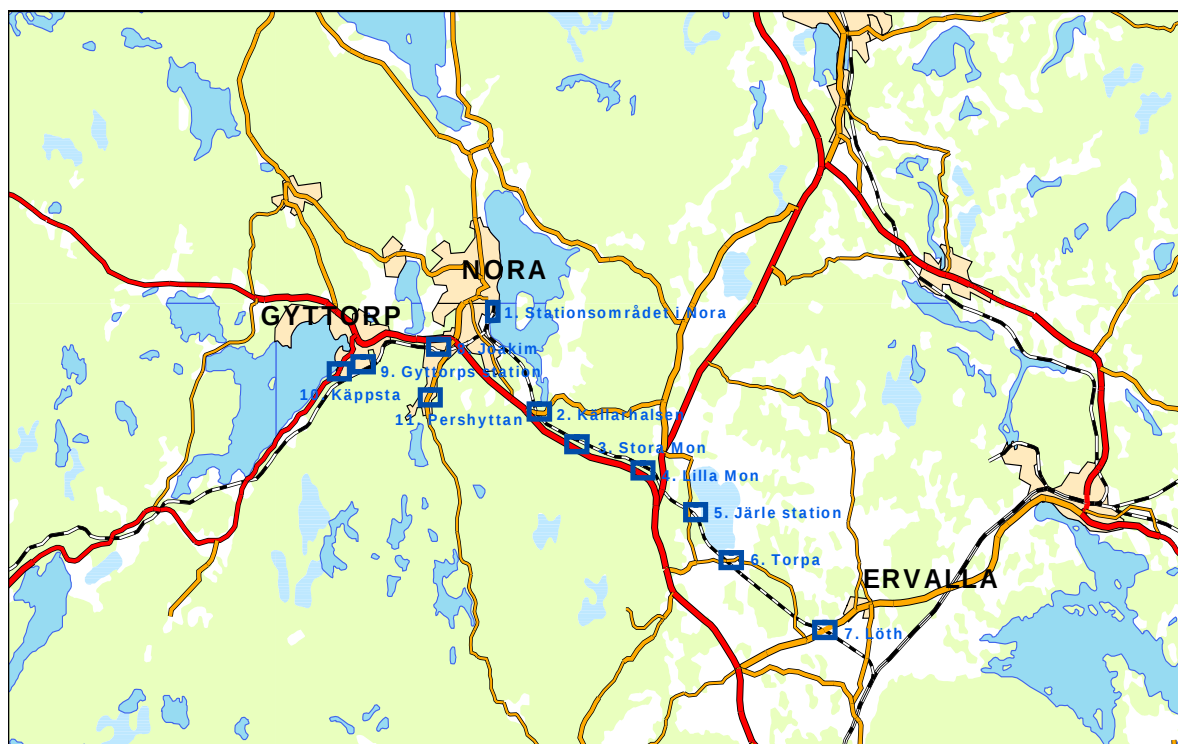
BILAGA 3

FAKTA

Fastighetsbeteckningar:	▪ Marken utmed järnvägsspåret: <i>Nora-Ervalla Järnväg 1:1</i> (<i>Nora kn</i>) från Nora station till och med Järle ån, <i>Flåten 1:5</i> (<i>Örebro kn</i>), kring hållplatsen Löth, <i>Nora-Ervalla Järnväg 2:1</i>, (<i>Örebro kn</i>). All mark utmed järnvägen ägs av stiftelsen Nora Järnvägmuseum och Veteranjärnväg (NJOV). ▪ Torpa banvaktstuga och fd. last- och hållplats: <i>Torpa 1:35</i> (<i>Örebro kn</i>). Privatägd. ▪ Järle station: <i>Nora-Ervalla järnväg 2:2</i> (<i>Örebro kn</i>). Ägs av NJOV. ▪ Järle bron: <i>Nora-Ervalla järnväg 1:1</i> (<i>Örebro kn</i>). Ägs av NJOV. ▪ Lilla Mon: <i>Södra Fingerboda 3:21</i> (<i>Nora kn</i>). Privatägd. ▪ Stora Mon: banvaktstugan, <i>Skymhyttan 1:4</i> (<i>Nora kn</i>), ladugård och jordkällare, <i>Nora-Ervalla Järnväg 1:1</i> (<i>Nora kn</i>), fd. torvlada, <i>Skymhyttan 1:3</i> (<i>Nora kn</i>). Ägare stiftelsen NJOV utom torvladan som är privatägd. ▪ Källarhalsen: <i>Västra Sund 1:9</i> (<i>Nora kn</i>), banvaktstuga privatägd, ladugård och jordkällare ägs av NJOV. ▪ Nora stationsområde: <i>Kv Residenset 3</i> (<i>Nora kn</i>). Ägare stiftelsen NJOV. ▪ Gytterp str: <i>Gytterps allmänning 1:1</i> (<i>Nora kn</i>). ▪ Joakim: <i>Gamla Pershyttan 9:1</i> (<i>Nora kn</i>). ▪ Käppsta: <i>Gamla Pershyttan 9:2</i> (<i>Nora kn</i>). ▪ Stickspår till Pershyttan: <i>Gamla Pershyttan 3:70</i> (<i>Nora kn</i>)
Kommun:	Nora, Örebro
Län:	Örebro
Landskap:	Västmanland, Närke
Ägare:	Stiftelsen NJOV (Nora Järnvägmuseum och Veteranjärnväg) och Museiföreningen NBVJ (Nora Bergslags Veteran-Jernväg), några av byggnaderna är privatägda.
Bakgrund:	Fråga om byggnadsminnesförklaring av järnvägssträckningen Nora – Ervalla, Nora – Gytterp samt stickspåret till Pershyttan med tillhörande anläggningar (dnr.: 392-305-83).

INLEDNING

Den järnvägssträckning som är aktuell för byggnadsminnesutredning löper genom en något varierad terräng och korsar både vattendrag och vägar. Järnvägen utgörs såväl av bana som av bebyggelsemiljöer med stationer, bangårdar och banvaktarstugor med ekonomibyggnader. Banans längd från Ervalla till Käppsta, Nitroglycerin AB:s (Nobel) lastplats väster om Gyttorp, är 23,8 km, där Ervalla station utgör ”nollpunkten” för avståndsberäkningen. I denna avståndsberäkning är inte stickspåret till Pershyttan inräknat, vilket utgör en extra sträcka på cirka 2 km. Järnvägens huvudspår är idag intakt medan ett flertal sidospår vid lastplatser och stationer med åren successivt tagits bort.



"Copyright Lantmäteriet 2004. Ur GSD-Översiktskartan ärende 106-2004/188 T".

Idag ägs järnvägssträckan av stiftelsen Nora Järnvägsmuseum och Veteranjärnväg (NJOV) och trafikeras sedan 1980-talet av museitågtrafik för turiständamål av föreningen Nora Bergslags Veteran-Jernväg (NBVJ). Verksamhet och underhåll sker volontärt av föreningens medlemmar och finansieras främst genom trafikintäkter och medlemsavgifter men bidrag och andra anslag krävs för att klara underhållet. Planer finns på att återuppta pendeltågstrafik på sträckan mellan Örebro och Nora vilket för närvarande utreds av Nora kommun. Om detta blir verklighet i framtiden kommer en modernisering av delar av spårsträckan att krävas, främst sträckan mellan Hitorp-Ervalla (se Länsstyrelsens yttrande angående konsekvenser för kulturmiljövärden vid en ombyggnad för pendeltrafik, dnr: 436-01804-2005).

NBVJ har ett stort antal fordon som lok och vagnar vilka har stor betydelse för miljöns kulturhistoriska värde. Några av loken och vagnarna är tillverkade för den ursprungliga banan och har endast trafikerat denna järnvägslinje.¹

¹ Markant (1998-99)

När det gäller tillgänglighet är museibanan överlägsen många andra industrihistoriska minnesmärken som oftast har begränsade tider för öppethållande. Tack vare museiföreningen Nora Bergslags Veteran-Jernväg, NBVJ, som ansvarar för banans skötsel och underhåll samt trafikerar banan är tillgängligheten stor. Dessutom finns ett avtal med riksarkivet som möjliggör förvaring av Nora Bergslags järnvägsarkiv inom Nora stationsområde.²

HISTORIK

Tillkomsten av den första järnvägssträckningen mellan Nora och Ervalla är nära hopkopplad till den svenska gruv- och stålindustrins utvecklingen under 1800-talet. Gruv- och stålindustrins utveckling hade ett betydande intresse för hela nationens ekonomi. Historien om järnvägssträckningen mellan främst Nora och Ervalla beskriver ett stycke av Bergslagens historia och järnvägen var en förutsättning för ett mer rationellt sätt att transportera tackjärn och järnmalm från bruk, hyttor och gruvor i Nora och Linde bergslag. De senaste 200 åren hade man försökt att lösa transporterna. Transporterna hade tidigare skett med sk. hästforor, under vintern utefter istäckta vatten och under sommaren vattenvägen och med om-lastningar till hästkärror vilket var omständigt. Ett transportsystem som både var begränsat och väderleksberoende. Transporten innebar svårigheter att tillgodose den stora efterfrågan på järn och malm.³

FRÅN KANALLED TILL NORMALSPÄRIG JÄRNVÄGSBANA

Innan järnvägen kom på tal hade en anslutande kanal mellan Hjälmaren och Skebäcks lastageplats utanför Örebro diskuterats. Vid mitten av 1800-talet började man istället luta åt att anlägga en järnväg. Från början var det tänkt att vara en ”järnväg för hästkraft”. 1849 tog Bruks societeten i Örebro och Skaraborgs län ett beslut om att en järnväg mellan Nora och Örebro skulle byggas och Nora-Örebro Jernvägs Aktiebolag bildades. De ursprungliga tankarna om en sk. hästbana övergavs snart för en normalspårig bana med lokomotiv.

Under det fortsatta förverkligandet av sträckningen påbörjades ett samarbete med ett annat nybildat järnvägsbolag, Köping-Hults Jernväg (K.H.J.), som skulle länka Mälaren med Väneren. Samarbetet innebar i att en normalspårig järnväg planerades mellan Nora och Dylta, nuvarande Ervalla. K.H.J har sedan sin tillkomsttid 1856 varit en statsbana och startade sin sträckning mellan Dylta och Örebro. I och med att K.H.J. stod för sträckan mellan Ervalla och Örebro ombildades Nora-Örebro Jernvägs Aktiebolag till Nora-Ervalla Jernvägs Aktiebolag (N.E.J.). N.E.J uppförde banan och valet att bygga en normalspårig järnvägsbana innebar att sträckningen delvis även finansierades av statsbidrag eftersom trafiken direkt kunde anslutas till den järnväg som planerades till Örebro och sedan vidare till de planerade stambanorna.

INVIGNING 1856

Byggnadsarbetet kunde påbörjas 12 oktober, 1853 och tog tre år. Till en början gick försäljningen av aktier dåligt, och även kostnaderna blev större än väntat. Det sistnämnda beroende bland annat på att bron över Järleån rasade till följd av ett jordsked. Istället byggdes en tillfällig träbro och tillstånd för att påbörja godstrafik på banan fick uppskjutas till invigningen den 5 mars 1856 då Nora-Ervalla Jernväg (N.E.J.) invigdes som Sveriges första normalspåriga järnväg för person- och godstrafik med lokomotivdrift. Persontrafiken kom igång i början av juni samma år. Anläggningen med stängsel, telegraf och övrig teknisk utrustning besiktigades och godkändes den 11 december 1856 av Köping-Hults järnvägsbolag. Till en början gick det

² Markant (1998-99)

³ Markant (1998-99)

trögt och var kostnadskrävande, men omkring 1870 började företaget gå med vinst. N.E.J hade aldrig några egna fordon utan banan trafikerades från början av K.H.J och 1875 av Nora – Karlskoga Järnväg.⁴

NORA BERGSLAGS JÄRNVÄGSAKTIEBOLAG

Den ursprungliga sträckningen mellan Nora och Ervalla var bara 18 km lång och redan från början fanns planer på att bygga ut banan. Vid mitten av 1850-talet hade också Nora och Karlskoga bergslager fört diskussioner kring att anlägga en järnvägsbana från Nora över Karlskoga och söder ut mot Väneren och Otterbäckens hamn. År 1871 bildades Nora Karlskoga Järnvägsbolag (N.K.J) och järnvägssträckningen som skulle möjliggöra en effektivare transport av järnmalm och järnprodukter mellan Nora och Karlskoga påbörjades. År 1874 var den nya sträckan klar att invigas. Året därpå stod sidospåret upp till Pershyttan färdigt, vilket var en naturlig del i expansionen av järnvägsnätet och gav järnverksamheten i Bergslagen ännu en viktig transportled. 1876 öppnades även sträckan mellan Karlskoga och Otterbäcken vid Väneren. Banan anknöt till Nordvästra Stambanan vid Strömtorps station söder om Karlskoga. Under de följande decennierna expanderade N.K.J genom att köpa upp mindre smalspåriga järnvägar i Bergslagen, bland annat den smalspåriga järnvägssträckan mellan Bredsjö-Degerfors (B.D.J) som korsade N.K.J i Vikersvik. I slutet av 1885 hade NKJ fått aktiemajoritet i NEJ, men först 1894 uppgick N.E.J. i N.K.J.



Utifrån N.K.J. bildades Nora Bergslags Järnvägsaktiebolag (N.B.J.) 1905. N.B.J hade två sträckningar dels Otterbäcken-Karlskoga-Gyttorp-Nora-Ervall och Gytterp-Bredsjö. Under 1900-talets första hälft var N.B.J:s transportverksamhet väldigt framgångsrik, och den hade sin storhetstid på 1920-30-talen.⁵

Den fulla sträckningen av Nora Bergslags järnvägar, inklusive stationer och hållplatser och lastplatser. Karta hämtad från NBVJ:s hemsida (original hämtat från "Nora Bergslags Järnväg 125 år en minnesskrift" av Lars Olov Karlsson och Sven Malmberg och enligt förordet är kartan renritad av Lars Ryderberg).

⁴ Markant (1998-99)

⁵ Markant (1998-99)

GODS- OCH PERSONTRAFIK

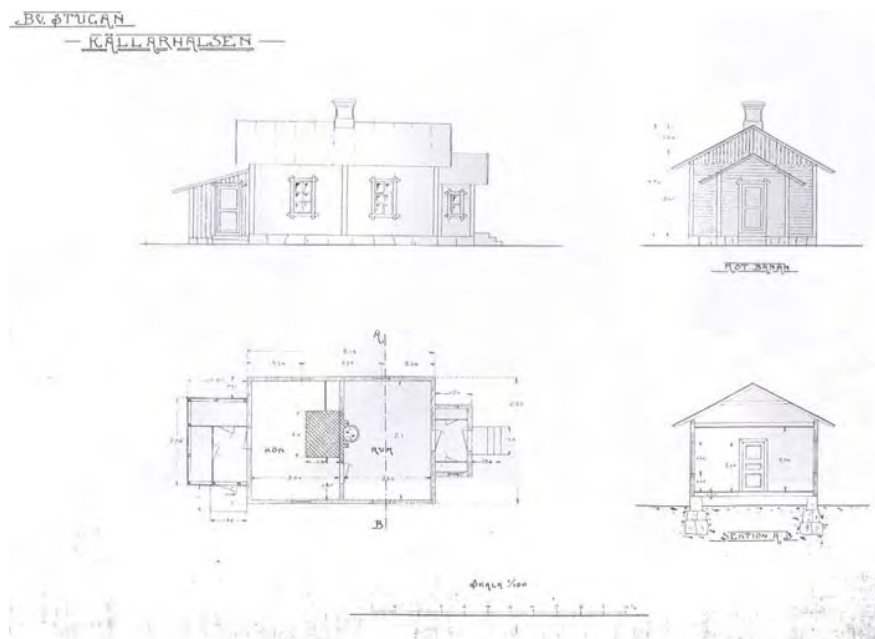
Banan blev känd som järnets järnväg men har transporterades även trä, olja och skrot. Banan var även en viktig transportled för en annan stor exportprodukt, Nitro Nobels explosiva varor som transporterades mellan Gyttorp och Bofors.

Transporterna längs järnvägssträckningen kom så småningom att utökas med busstrafik och man hade en egen hamn vid Vätern. Viss persontrafik förekom även längs med banan men först på 1940-talet blev den mer betydelsefull i och med att rälsbussar började användas. I och med ökad konkurrensen med bilar och bussar lades persontrafiken ned 1966. I och med att persontrafiken lades ned tappade banvaktstugorna och hållplatserna sin funktion. Tillbakagången för gruv- och stålindustrin med nedläggningar som följd innebar att även godstrafiken lades ned. Den 1 december 1978 gick sista godståget mellan Nora - Ervalla - Örebro och tillbaka. ⁶ I och med att brytningen av malm från Storgruvan i Pershyttan upphörde 1967 och stickspåret till Pershyttan förlorade sin funktion revs det upp 1975. Samma öde drabbade även andra delar av järnvägssträckningen som sträckningen Gyttorp-Bredsjö som revs bort 1979-1980.

1979 blev N.B.J ett dotterbolag till Statens Järnvägar för att 1985 helt ingå i dess verksamhet. Under 1980-talet uppmärksammades Pershyttan och dess värde som industriminne. Samtidigt startade NBVJ upp sin museala tågtrafik längs delar av N.B.J:s forna sträcka. Som ett led i dessa satsningar rekonstruerades stickspåret till Pershyttan 1988. ⁷

BYGGNADER LÄNGS STRÄCKAN

Till den ursprungliga järnvägssträckningen mellan Nora – Ervalla byggdes från början två stationer och fem banvaktstugor. Först byggdes Jerle station, ungefär i banans mitt och slutstation i norr var Nora station. Stationerna var försedda med expedition, väntsal men även en bostad för stationsföreståndaren och dennes familj. Banvaktstugorna var placerade vid Löth, Torpa, Lilla Mon, Stora Mon och Källarhalsen. Jerle station byggdes först, redan 1854, och banvaktstugorna och stationerna byggdes något år senare, 1855-56, samtidigt som järnvägen. ⁸



Ritning av Källarhalsen som den såg ut från början. Jämför med nuvarande utseende sid. 27.

⁶ Markant (1998-99)

⁷ Pedersen

⁸ Markant (1998-99)

Vid vägkorsningarna placerades banvaktsstugorna. Arbetet att bygga och underhålla järnvägen samt dirigera trafiken skedde ursprungligen manuellt. Järnvägens dagliga underhåll sköttes av banvaktare, vilka var bosatta i banvaktarstugor med cirka tre kilometers mellanrum längs banan. I banvaktens uppgifter ingick att hålla fritt från ogräs, löv, snö och annat som kunde hindra tågens framkomlighet medan bananvaktarhustrurna fungerade som grindvakter vid vägkorsningar. Jämte bostadshus om ett eller två rum med kök uppfördes en mindre ladugård, jordkällare i sintersten och tvättstuga. Under åren 1890-95 skedde utbyggnad vid flera av banvaktstugorna. Gyttores station uppfördes i och med att sträckan Nora Karlskoga byggdes på 1870-talet.

JÄRNVÄGSBANAN

Järnvägen är normalspårig, dvs. har en spårvidd på 1,435 mm, ett mått importerat från England (4 fot, 8 ½ tum).⁹



Spårbredd för en normalspårig järnväg.

Järnvägsbanan är konstruerad av en underbyggnad, dvs. banvallen och en överbyggnad i form av slippers, räls, bultar och rälsspik. Banvallen ska ge en jämn farbana och reglera banans stigning och lutning. På sträckningen Nora - Ervalla, Nora – Gyttores med Pershyttan, är banvallen främst uppbyggd av grus, ett material som var brukligt under 1800-talets utbyggnad av järnvägsnätet. Idag används makadam som klarar en större belastning. Järnvägens banvall underhålls med material från grustaget vid Stora Mon, dit ett stickspår från huvudbanan leder.¹⁰

Järnvägen överbyggnad av slippers och räls, samt bultar, rälsspik, etc. Slipprarna längs järnvägen är främst av tryckimpregnerad furu i varierande åldrar och skick. En träslipers livslängd är cirka 40 år och skiljer sig från dagens i betong, vilka är avsedda att klara en större belastning. I den rekonstruerade järnvägen upp till Pershyttan har äldre slippers återanvänts för att ge sken av en viss patina.¹¹



Rälsen är förankrad i slippersarna med bl.a. rälsspik. Räls kategoriseras efter vikt per meter, vilket påverkar storleken på rälsens huvud, liv och fot. Rälsen längs järnvägen är främst av storleken 32-43 kg/m och härrör främst från banans senare verksamhetsperiod. På en del räls finns banans signatur samt år för produktion invalsat. Räls-skenorna längs järnvägen är sammanfogade med skarvjärn, vilket skiljer sig från dagens samman-svetsade räls.¹²

Räls, slippers och banvall.

⁹ Pedersen

¹⁰ Pedersen (2002), (2)

¹¹ Pedersen (2002), (2)

¹² Pedersen (2002), (2)

Omläggningen av växlar längs järnvägen sker manuellt med s.k. klotväxlar. Vid stickspåret till Pershyttan är dessa kompletterade med en skyddsväxel för att förhindra att fordon kommer in på huvudspåret.¹³



Klotväxel

SIGNALSYSTEM

Järnvägen korsar på ett 20-tal ställen vägar, varav ett fåtal är planskilda (se bilaga 1). Plankorsningarna är obevakade eller utrustade med ljus- och ljudsignaler. I Sverige började de första ljussignalerna användas 1923. Plankorsningen vid Järle station fick 1926 banans första mekaniska bommar, samma år utrustades vägkorsningen vid Pershyttvägen med elektriska ljussignaler. Elektrifieringen av järnvägens signalsystem skedde sedan successivt. Först 1955 ersattes den sista grindvakten längs sträckningen Nora - Ervalla, Nora – Gytterp med Pershyttan med elektriska signaler.¹⁴



Äldre ljussignaler vid plankorsningen i Torpa.

Ljus- och ljudsignaler monterades främst på 1960-talet, främst efter 1966, då bolaget köpte in utrustningen från den nedlagda Göteborg - Säröbanan. Ljussignalerna är därför av olika ålder. De äldre modellerna, som t.ex. finns i plankorsning vid Torpa, är tillverkade i gjutjärn medan de senare är gjorda i stål. Signalsystemen för plankorsning aktiveras genom elektriska impulser från rälsen till signalkuren. Tekniken som styr signalerna är sannolikt från 1950-talet och kommer liksom signalsystemet från den tidigare Säröbanan, nedlagd 1965.¹⁵

Ställverk för signalsystemen för infart till stationerna finns i Nora, Järle och Gytterp. Semaforer var ursprungligen en vanlig signaleringsmetod som med tiden försågs med lampor. I slutet av 1950-talet och 1960-talets första år ersattes flertalet av dessa längs sträckningen Nora - Ervalla, Nora – Gytterp och Pershyttan med ljussignaler. Två finns dock bevarade inom Nora stationsområde.



¹³ Pedersen (2002), (2)

¹⁴ Pedersen (2002), (2)

¹⁵ Pedersen (2002), (2)

NBVJ ansvarar för banans signalsystem. Skyltningen vid plankorsningar, med undantag av märken inom järnvägsområdet, är Vägverkets ansvar.

SKYLTAR

Skyltning längs järnvägen utgörs av trafikreglerande skyltar för hastighetsbegränsning och varning för plankorsning etc. men även för distans och stigning/lutning.



Träbladig skylt i gjutjärn.



Avståndsskylt.

Skyltningen längs järnvägen är av varierande ålder och på sträckan Järle-Nora har NBVJ eftersträvat att bibehålla en skyltning med en äldre karaktär. Ett flertal URSPRUNGLIGA skyltar ska dock vara bevarade på plats. Längs hela banan, med undantag av stickspåret till Pershyttan, finns mindre tvåbladiga skyltar som anger distans samt banans lutning. Flertalet av dessa är i gjutjärn och ska sannolikt ha tillkommit redan vid banans tillkomst, 1856. Det samma gäller troligtvis för en del av de avståndsskyltar som är placerade i banvallen.¹⁶

BROAR OCH ANDRA KONSTBYGGNADER

Järnvägen passerar över ett flertal broar och andra s.k. konstbyggnader t.ex. viadukter. Bron över Järleån uppfördes ursprungligen 1855 och bestod då av en träöverbyggnad i ett spann. Bron rasade redan samma år på grund av ett jordskred som raserade det västra landfästet och ersattes av en provisorisk bro nedströms. Mellan 1860-1863 byggdes en ny bro i järn på den ursprungliga platsen över ån.¹⁷

¹⁶ Pedersen (2002), (2)

¹⁷ Pedersen (2002), (2)



Järlebron så som den såg ut efter återuppbyggnaden 1860-1863. Bild från Örebro läns museums bildarkiv.

I stället för ett spann uppfördes nu den nya bron i en balkbro med tre raka spann om 20,4 m., 22,3 m., 20,4 m. Överbyggnaden var konstruerad av kapten Carlslund. Den nuvarande överbyggnaden med s.k. hängande parabelfackverk tillkom efter en ombyggnad 1905. Det östra landfästet är dock det ursprungliga som byggdes för bron från 1855. Tillsammans med järnvägsbron över Timsälven i Bofors, vilken tillika trafikerades av järnvägsbolaget NBJ, var de två de sista som tillverkades enligt denna modell i Sverige. Brokonstruktionen renoverades senast på 1980-talet. På bron är spårkonstruktionen utformad med dubbel räls för att fungera som säkerhet vid urspårning. Nedanför Järlebron leder en enklare träbro över ån. Bron har ett räck i smide av äldre karaktär men saknar datering.¹⁸



Järlebron med gångbron i förgrunden.

Strax söder om Lilla Mon passerar järnvägen genom en viadukt i betong. Konstbyggnaden ligger som en solitär i skogen då den gamla riksväg 60 som ledde häröver idag är helt bortgrävd. Den med asfalt belagda viadukten, har bevarats av ägaren NJOV som ett miljöskapande element.

¹⁸ Pedersen (2002), (2)

På sträckan Nora- Gyttorp passerar järnvägen vid Hitorpsvägen över två viadukter, en för biltrafik och en för cykeltrafik. Bilvägsviadukten uppfördes 1873 som en del utbyggnaden av banan Nora-Karlskoga. Viadukten, som ägs av NJOV, har landfästen i huggen natursten. För att medge en större fri höjd för vägtrafiken gjordes på 1980-talet en ombyggnad genom att överliggande lättmetallbalkar placerades under järnvägen. Viadukten för cykel ligger alldeles intill och är en senare konstruktion i betong.¹⁹ (Samtliga broar och vägkorsningar se bilaga 1)



Viadukt för trafik vid Hitorpsvägen.

Övriga broar vilka leder järnvägen över bäckar och andra mindre vattendrag är enklare järnkonstruktioner belagda med slipers.

SÄKERHET OCH UNDERHÅLL

NBVJ är enligt Järnvägssäkerhetslagen spårinnehavare och trafikutövare och Järnvägsstyrelsen har tillsyn och är övervakande myndighet för säkerheten på järnvägen. Gällande säkerhetskrav måste följas för att trafik skall få bedrivas. Anordningar efter järnvägen kan därför komma att förändras för att kraven skall kunna följas.²⁰

För att behålla järnvägen i ett trafiksäkert skick måste årligen ett omfattande underhållsprogram genomföras. De stora punkterna är bekämpning av oönskad vegetation (sly efter bana och ogräs på banan) och slipersbyte med efterföljande spårriktning, grusning och plogning. Vissa växlar är hårt slitna och reparationer eller utbyten krävs för att hålla banan i ett trafiksäkert skick. Möjlighet att skaffa reservdelar kan också medföra förändringar.²¹

¹⁹ Pedersen (2002), (2)

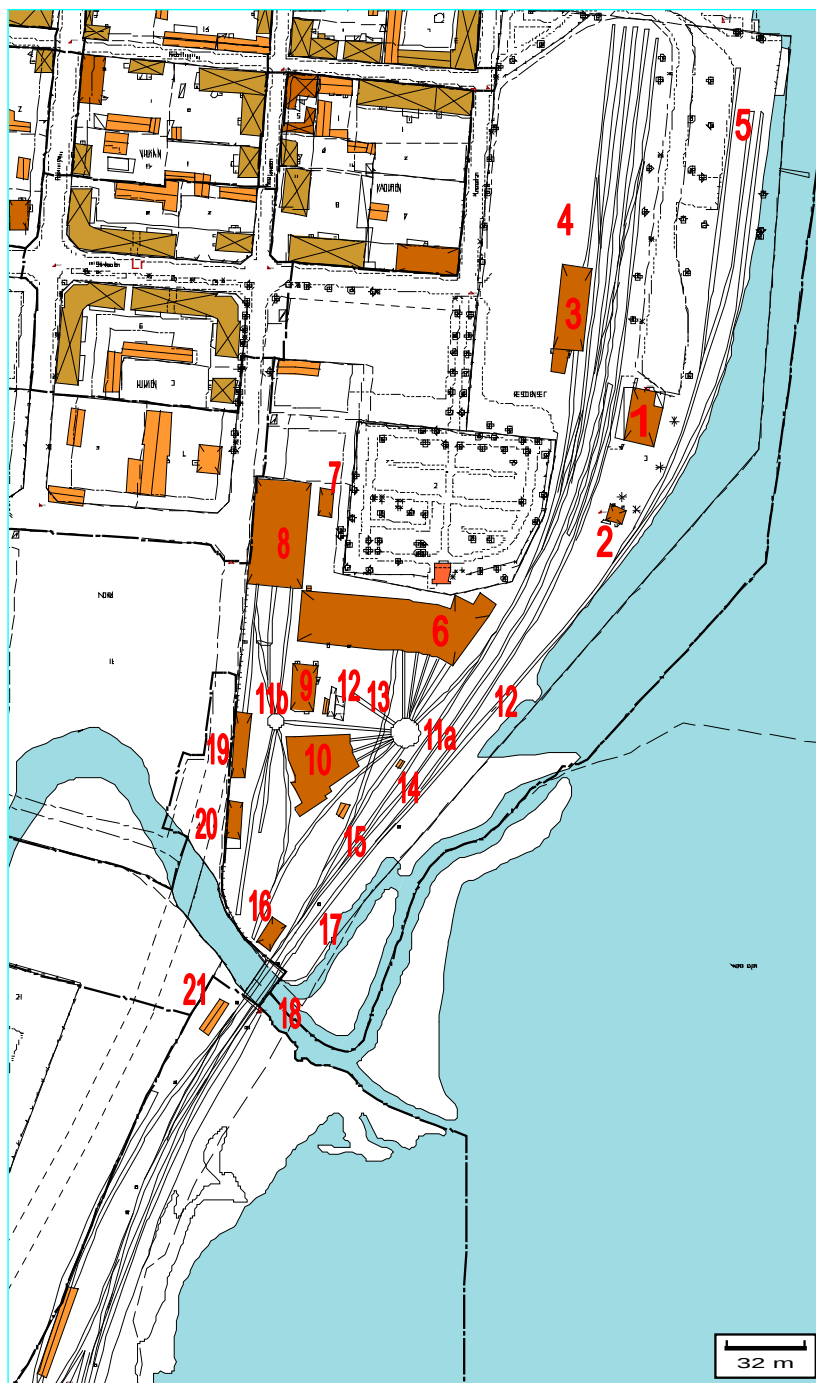
²⁰ Pedersen (2002), (2)

²¹ Pedersen (2002), (2)

BYGGNADSBESKRIVNINGAR

1. Stationsområdet i Nora

1. Stationshus, 2. Toalettbyggnad, 3. Godsmagasin 4. Lastkaj, 5. Lastkaj, 6. Maskinverkstad och lokstallar, 7. Oljekällare, 8. Vagnverkstad, 9. Kontorshus, 10. Diesellokstall (motorlokestall), 11a. Länkrändskiva, 11b. Pivårändskiva, 12. Skyddsrum, 13. Bockkvarn, 14. Vagnvåg, 15. Trükolsbod och kolgård, 16. Dressinbod, 17. Vattenhäst, 18. Hagbybron, 19. Förrädbod, 20. Virkesbod, 21. Förråd.



Utdrag ur Nora kommuns primärkarta.

Stationsområdet i Nora ligger vid strandkanten mot Norasjön. Området omfattar idag såväl kolbod som lokstallar, verkstäder och stationshus. Byggnaderna som är uppförda från 1890-talet fram till 1940-talet representerar alla sin byggnadstid. Det ursprungliga stationshuset och ett godsmagasin uppfördes 1855. På 1890-talet tillkom lokstall, vagnverkstad och ett nytt stationshus och ett något större godsmagasin, i vilket ett spår var indraget. Samtidigt revs det gamla stationshuset och magasinet och spårområdet fylldes

ut och breddades med fler spår ned mot sjön.²² Förutom den allra första generationens byggnader av stationshus, magasin, lokstall och malmbod, har allt som sedan uppförts fått stå kvar i tämligen orört skick med små kompletterande tillbyggnader då behov har uppstått. Stationsområdet i Nora ingår i riksintresseområde T33 (Centrala Nora) Örebro län. Stationsområdet ingår dessutom i det område som belönades med Europa Nostra priset 1993.

1.1 Stationshuset



Bild x: Stationshuset och toalettbyggnaden med spårområdet i förgrunden och Norasjön i bakgrunden.

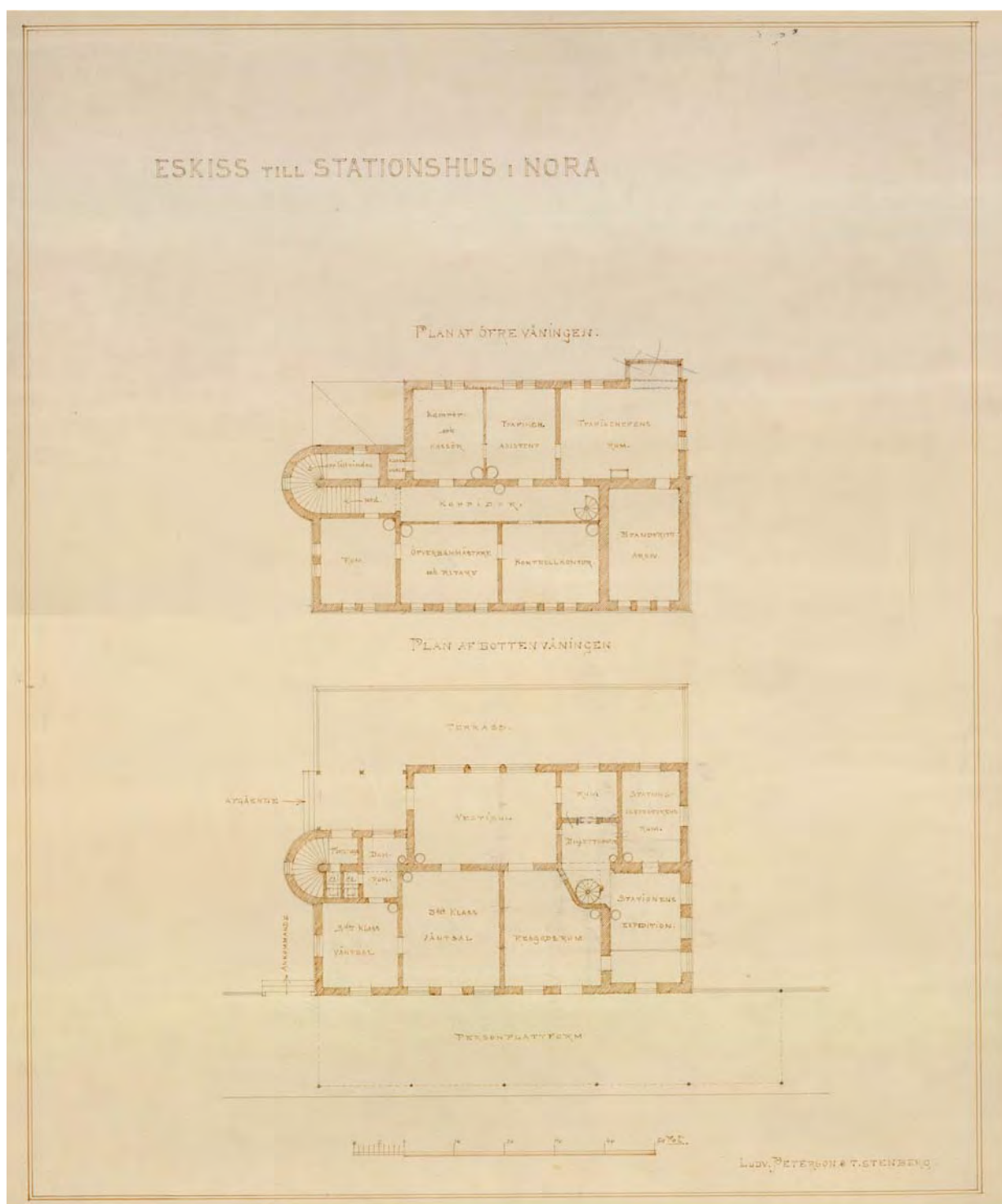
Stationshuset är uppfört 1896-98 och ritades av arkitekterna Ludvig Peterson och Ture Stenberg. Byggnaden är i två plan och har en vindsvåning som delvis är inredd. Stationshuset präglas av en sekelskiftesarkitekturen med tydliga inslag av en tidig nationalromantik med asymmetri, torn med spetsiga plåttak och frontespiser. Fasaden är murad i rött tegel med kalkstensdetaljer och runda valvbågar ovanför fönstren.²³

I entréplanet inrymdes från början ett par väntsalar för passagerare och en vestibul med anslutning till biljettexpedition och resegodsrum.



²² Markant (1998-99)

²³ Markant (1998-99)



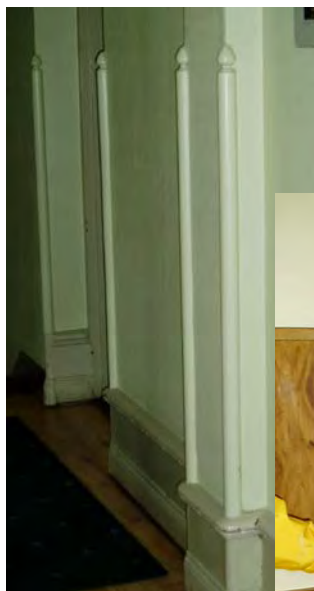
Skiss från slutet av 1800-talet till stationshuset av arkitekterna Peterson och Stenberg.

Sedan början av 2000-talet inryms Noras turistbyrå i stationshusets bottenvåning och de befintliga herr- och damtoaletterna med ingång från väntsalarna är moderniserade. Resgodsrummet mot spårområdet fungerar idag som pannrum men det ursprungliga biljettkontoret, tågexpeditionen och stationsinspektorns expedition finns bevarade. På övervåningen finns kontorslokaler och här finns det gamla styrelserummet kvar.

Mycket av fast inredning i stationshuset är bevarad. Detaljer som lister, dörrar, stuckaturer, kalkelugn, spiraltrappa, brandsäkra dörrar till arkiv, golv och apparatur finns kvar.



Ovan: Ljusinsläpp i korridoren på övervåningen. Kalkelugn i Styrelserummet, fd. trafikchefens rum. Nedan: utsmyckningar av korridor på övervåningen.



Vänster: Ställverksskåp i stationsexpeditionen. Ovan: Spiraltrapp från stationsexpeditionen till övervåningen.

1.2. Toalettbyggnad

Intill stationshuset ligger en toalettbyggnad som är uppförd samtidigt som stationshuset. Toalettbyggnaden inrymmer pissoar, lamprum samt avträden för damer och herrar.



Toalettbyggnad med Norasjön i bakgrunden.

Tillskillnad från stationsbyggnaden är symmetrin rådande i det arkitektoniska uttrycket och dragen av renässans är därför tydligare. Fasaderna är delvis slätputsade och fönstren med sina halvmåneformer har försetts med kraftigt markerade rundbågevalv i profilerat tegel. Nedre delen av fasaden har murats i samma röda tegel som stationshuset. I mitten av det falsade plåttaket finns en upphöjd lanternin för ventilation.

1.3. Godsmagasin



Godsmagasinet med Norasjön i bakgrunden.

Godsmagasinet byggdes ca 1900 i samband med att det gamla stationshuset med tillhörande magasin revs. Det nya godsmagasinet arkitektoniska uttryck harmonierar med övriga verkstadsbyggnader inom området med sina slätputsade fasader och detaljer i rent tegel. Invändigt har godsmagasinet genomgått en kraftig ombyggnad, golvbjälklag har lagts om och nya innerväggar och innertak med tilläggsisolering har skapat helt nya rum. I godsmagasinet sydligaste del finns en biljettlucka kvar.²⁴

²⁴ Markant (1998-99)

1.4 och 1.5 Lastkajer



I stationsområdets norra del finns två lastkajer, varav den ena av dessa ligger i anslutning till Godsmagasinet.

En av lastkajerna, norr om stationshuset.

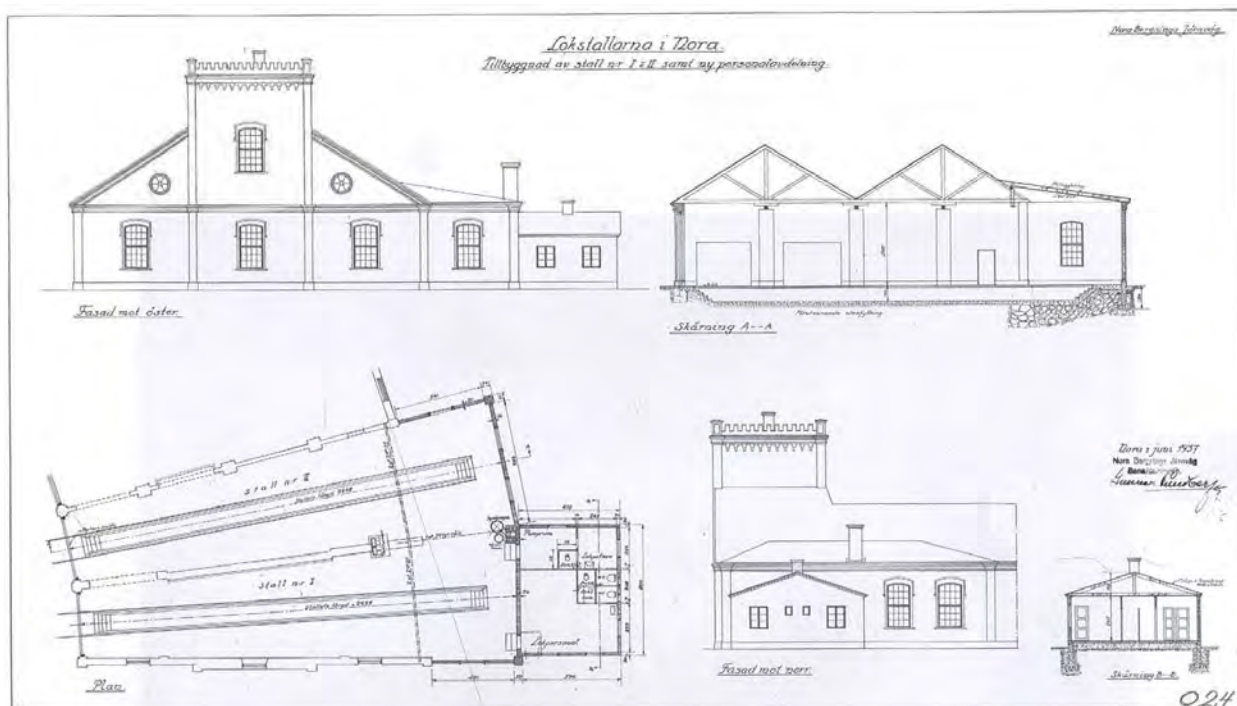
1.6. Maskinverkstad och lokstallar



Byggnaden sett från två håll. Maskinverkstaden med lokstallarnas vattentorn längst bort i bild. Högra bilden: Lokstallarna.



Maskinverkstaden och lokstallarna är sammanbyggda i en byggnadskropp. Mot sydost, vänd mot spårområdet och Norasjön, har lokstallet en mycket monumental och utmärkande gavel. Gaveln innehåller ett vattentorn som är placerat i gavelns mitt och där byggnadens byggnadsår 1891 står inmarkerat i fasaden. Byggnaden är långsträckt och den sydöstra delen har en karaktäristisk välvning för lokstallar med ingångsspår genom sex stora portar. I den nordvästliga delen som ligger rakt utsträckt finns bl.a. personalutrymmen och en fungerande smidesverkstad.



Ritning över lokstallarna från 1937.

Maskinverkstaden och lokstallarna har uppförts i en historiserande stil med pilastrar och murade frontoner i fasaden, dekorativa rundbågefönster och en vackert profilerad takfot i rent tegel. I övrigt har byggnaden slätputsade fasader och papptak vilket är typiskt för verkstadsbyggnader.

Maskinverkstaden är fortfarande idag en fungerande verkstad med ett mycket av verkstadsutrustning kvar från den tid som järnvägen var igång. Bland annat finns här en hjulsvarv från 1873. Från början drevs samtliga maskiner med sk. taktransmission och remdrift som drevs med ångkraft. Ångkraften ersattes senare med en central elmotor. I verkstaden finns en stor mängd utrustning bevarad från olika tidsåldrar, som olika typer av hyvlar och borrar. I verkstadslokalen finns även flertalet arbetsbänkar kvar.



Övan: hjulsvarven, höger: en maskin som tillhör en yngre generation.





Maskinchefens kontor.



Arbetsbänkar

Inom byggnaden finns även en väl fungerande smedja med härd. Här finns även en gjuteridel samt en nyare svetsplats inrymd. Fjäderhammaren i smedjan som fortfarande drivs med remdrift.



En av ässjorna i verkstadsbyggnadens smedja.



Fjäderhammaren.

I lunchrummet på övervåningen i verkstadsbyggnaden finns en fondtapet från 1950-talet.



1.7. Oljekällare



Den gamla oljekällaren ligger bakom maskinverkstaden alldeles intill vagnverkstaden. Byggnaden är gråputsad och har ett gavelparti av träpanel.

Oljekällaren i utkanten av områdets norra del.

1.8. Vagnverkstad

Vagnverkstaden tillsammans med maskinverkstaden och lokstallet är de äldsta bevarade byggnaderna inom stationsområdet. I rätvinkel norrut från lokstallet byggdes den dåvarande Nora Verktögsfabrik. Redan 1905 gick fabriken i konkurs och byggnaden byggdes då om till blev vagnverkstad.



Vagnverkstaden till vänster i bild.



Förmanskontoret.

Vagnverkstaden innehåller en snickeriavdelning och en måleriavdelning. Kvar finns tillhörande maskiner och verktyg som sågar och hyvlar mm. Liksom i maskinverkstaden drevs maskinerna även här med taktransmission och remdrift. Till höger innanför entrén finns ett förmanskontor och till vänster en ässja.

Vagnverkstadens arkitektoniska särdrag påminner om maskinverkstaden och lokstallet med sin historiserande stil. Fasaden är gulputsad med detaljer i rent tegel. På den södra gaveln sker varuintaget längs spår som genom tre stora portar. Utvändigt har byggnaden rustats upp 1985 i likhet med lokstallet.²⁵



Snickeriavdelningen i Vagnverkstaden.

1.9. Kontorshus



Kontorshusets exteriör samt trappräcke som är bevarat från ursprungsinteriören.



²⁵ Markant (1998-99)

Kontorsbyggnaden tillhör den yngre generationen byggnader inom stationsområdet. Byggnadens arkitektoniska stil är funktionalistisk, med ett formspråk som är enkelt med avsaknad av dekorationer och med ett plattare tak. Kontorshuset är byggt 1938 med en murad stomme och i två plan. Byggnaden är släpptsat i en gul kulör och en gråmålad sockel. Fönstren är kopplade tvålufts-fönster. Idag inrymmer byggnaden bland annat NJOV:s arkiv.

1.10. Diesellokstall (motorlokstall)



1941 ritades ett modernare lokstall för diesellok. Diesellokstallet placerades $\frac{1}{4}$ varv sydväst runt den framförliggande vändskivan. Lokstallet har infart för tre spår. Byggnaden har vackra proportioner med höga spröjsade fyrlufts-fönster. Portarna är klädda med stående fasspontpanel med ljusinsläpp i form av kvadratiska niodelade fönsterpartier. Taket är klätt med papp och lutar svagt utåt.



Diesellokstallet är putsat och avfärgat i en vit kulör. Takfot och snickerier är målade med en mörkbrun kulör. För byggnadens baksida har en ny dörr har satts in.²⁶

Motorlokstallet med sina tre huvudingångar. I förgrunden länkvändskivan.

²⁶ Markant (1998-99)

I motorlokstallet finns ett provrum för diesellokutrustning. Här finns fast inredning som skåp och dragskåp. I byggnaden finns även rum för uppladdning av batterier.



Provrums i diesellokstallet.



Arbetsbänkar.

1.11 (a och b) Vändskivor

Framför diesellokstallet finns en sk. länkvändskiv ($\varnothing = 12$ m). Strax väster om diesellokstallet finns en pivåvändskiva ($\varnothing = 6$ m). Pivåvändskivan vänds genom att springa runt medan den större länkvändskivan kan snurras genom en manuell vev.

1.12 Skyddsrum



Inom stationsområdet finns två skyddsrum. Som ett strategiskt bombmål under andra världskriget tillfördes området dessa under den perioden.



1.13 Bockkvarn

Handvevad bockkvarn.

1.14 Vagnvåg

Vagnvågen har troligen tillkommit 1907. Vågen kunde väga tyngder upp till 50 ton. Byggnaden är klädd med rödfärgad locklistpanel och har ett sadeltak täckt med papp. Byggnaden har spröjsade fönster och en dörr klädd med snedställd spontad panel som är svartmålad.



Vågen.

1.15 Träkolsbod och kolgård



Träkolsboden är från 1934 och är en mindre byggnad med rödfärgad locklistpanel. Byggnaden har ett sadeltak med papp och en fronton med pulpettak. På byggnadens ena gavelsida finns större port i samma färg som övriga fasaden. Intill byggnaden ligger en kolgård.

1.16 Dressinbod



Dressinboden ligger i stationsområdets södra del intill vattensemaforen och ån. Byggnaden har samma arkitektoniska drag som diesellokstallet och är troligen uppförd vid ungefär samma tid. Troligen är byggnaden byggd under 1930-talet och den finns inritad i en områdesplan över stationsområdet upprättad februari 1936 där även diesellokstallet och kontorsbyggnaden finns inritade.

Dressinboden med vattenhästen i förgrunden. I bakgrunden syns även Hagbybron.

Byggnaden är uppförd i en våning och ljusputsad. Mot spårområdet har byggnaden tre dubbla portar i spontad panel som brunmålats. Byggnaden har även enstaka sexdelade tvåluftsfnster som är rödmålade. Byggnaden rustades 1985 och fick då nya takstolar och ny papp på sadeltaket. Fasaderna putsades och avfärgades i samma kulör som diesellokstallet. Tidsenliga rännor och stuprör har monterats.²⁷

1.17 Vattenhäst

Invid Hagbybron finns den gamla ”vattenhästen” bevarad. Denna användes för att tappa vatten i ångloken.

1.18 Hagbybron

Hagbybron ligger vid infarten till stationsområde. Bron uppfördes 1855 som en mindre enkelspårig balkbro med trapetsformat fackverk. Breddades 1906 till två spår.



Hagbybron med vattenhästen i förgrunden.

²⁷ Markant (1998-99)

1.19 Virkesbod



Byggnad med rödfärgad locklistpanel. Sadeltak med trapetskorrugerad plåt. Byggnaden har flera skjutdörrar i plåt, röda samt dörrar i trä som är målade röda. Byggnaden har småspröjsade fönster som är vita. Byggnaden är uppförd 1942.

1.20 Förrådsbodar



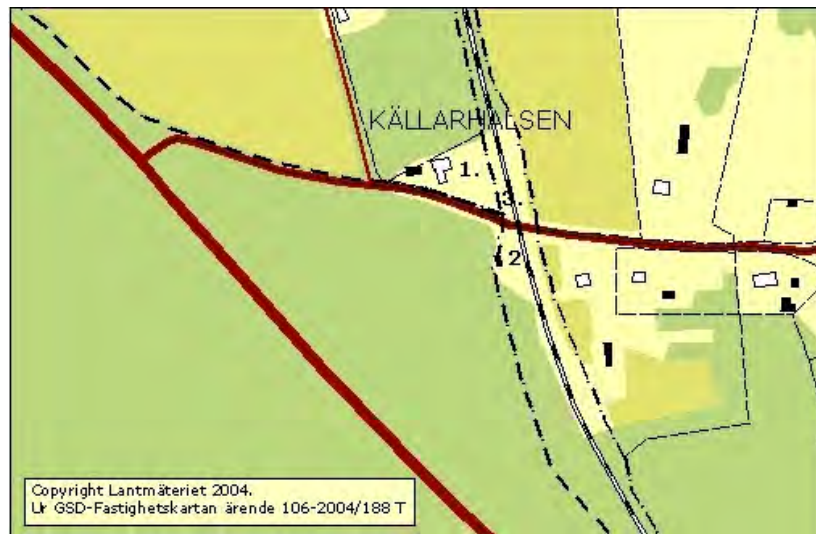
I stationsområdets västra del finns ett par rödfärgade byggnader troligen uppförda under början på 1940-talet, en förrådsbod och en virkesbod (se nedan). Byggnaden har rödfärgad fasad med locklistpanel, småspröjsade fönster som är vita samt dörrar som är målade röda. Taket består av ett sadeltak täckt med trapetskorrugerad plåt, svart. Byggnad i två våningar och längst i söder har byggnaden en tillbyggnad i ett plan.

1.21 Förrådsbyggnad

Strax söder om Hagbybron intill spåren ligger en envåningsbyggnad. Byggnaden har rödfärgad locklist panel och ett sadeltak klätt med svart korrugerad plåt. Tjärade bräddörrar vetter mot spåret.



2. Källarhalsen



1. banvaktstuga och uthus, 2. ladugård, 3. turistbållplats



Ursprungligen byggdes 1855 en banvaktstuga här. Den byggnad som står på platsen idag flyttades till Källarhalsen 1895. Nuvarande banvaktstuga byggdes till 1936. 1947 öppnade här en hållplats för rälsbussar. 1995 byggdes den gamla banvaktstugan till ytterligare med en byggnadskropp ställd i vinkel mot den ursprungliga. Idag finns inte mycket bevarat av den tidiga byggnadens utseende (jfr bild sid. 8).

Den äldre träplattformen i trä byttes ut mot en i sten 1960. 1966 slutade hållplatsen att fungera och 1969 försågs vägkorsningen med ljud- och ljussignaler.

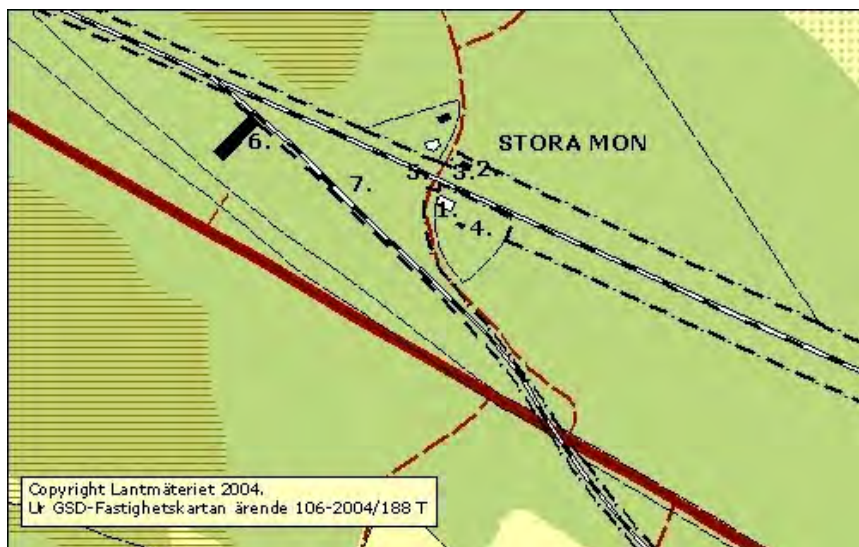


Källarhalsens banvaktstuga, där den ursprungliga banvaktstugan var centrerad kring den vänstra skorstenen.



Källarhalsens ladugård som idag ägs av NJOV.

3. Stora Mon



1. banvaktarstuga, 2. ladugård, 3. jordkällare, 4. bastu/tvättstuga, 5. turisthållplats, 6. spår av fd.torvlada, 7. stickspår till grustag

Banvaktstugan vid Stora Mon uppfördes 1855-56. Här korsade spåret en gammal landsväg. 1914 inreddes banvaktstugan med en expedition och väntsal varpå inredningen ändrades. Till bostället hörde även en ladugård och en tvättstuga/bastu. 1895 öppnades en håll- och lastplats för bl.a Stora Mons torvfabrik. 1906 köpte NBJ grusgropen strax söder om Stora Mon och ett stickspår anlades ned till grusgropen. Vid Stora Mon fanns även ett sågverk.

Hela miljön runt banvaktarbostället med ladugård och tvättstuga/bastu finns idag bevarad. I banvaktarstugan har föreningen ett kontor som används som trafikexpedition och delvis hyrs stugan ut som sommarbostad av föreningen. Själva banvaktarstugan är till sin exteriör relativt välbevarad. Fasaden har rödfärgad lockpanel och vita detaljer. Fönstren är nyare tvåluftsfönster och dörren är även den bytt. Sadeltaket är täckt med tvåkupigt lertegel och en putsad skorsten. På tomten finns även en tvättstuga/bastu som uppförts i början av 1950-talet. Även den har rödfärgad panel och ett sadeltak.



Stora Mons banvaktstuga.



På andra sidan spåren finns ladugården med locklistpanel och dekorativa detaljer på gavlarna med spår av rödfärg. Jordkällaren i sindersten finns även den kvar.

Mitt emot banvaktarstugan finns på motsatt sida om spåret ladugården och jordkällaren kvar.



Stickspår vid Stora Mon.

Den gamla torvbladan har rasat och det sågverk som fanns här tidigare är riven. Grusgropen vid Stora Mon är den enda som grusgrop som fortfarande är i drift och ägts av N.B.J. Stickspåret till grusgropen finns kvar och årligen används det för att ta ut grus till banans underhåll trots att den inte längre kvar i dess ägo.

4. Lilla Mon



1. spår av banvaktstuga som jordkällare, 2. turisthållplats

1855 byggdes en banvaktstuga vid korsningen med Lindes landsväg. 1922 byggdes stugan till med ett rum och kök. Även N.E.J hade ett banmästareboställe i Lilla Mon som var ett äldre torp som järnvägen hade köpt 1856. Banmästarebostället byggdes till 1902.²⁸

Banvaktstugan är riven och endast en jordkällare finns sydväst om spåret. Lämningar av banvaktstugan och uthus finns strax norr om spåret med spår av odling, äldre fruktträd m.m. Väster om boplaten finns en landsvägsviadukt i betong från den äldre sträckningen av landsvägen till Lindesberg.²⁹



Den gamla jordkällaren som visar spår av den bebyggelse som funnits.

Dagens bycentrum ligger några hundra meter längre väster ut, med en fd. skola (idag bygdegård) och ett fåtal byggnader samlade invid en vägkorsning. Här finns även en turisthållplats som anlagts av museijärnvägen och som kallas Lilla Mon.³⁰

5. Järle station



1. godsmagasin, 2. stationsbyggnad, 3. jordkällare, 4. uthus med förråd

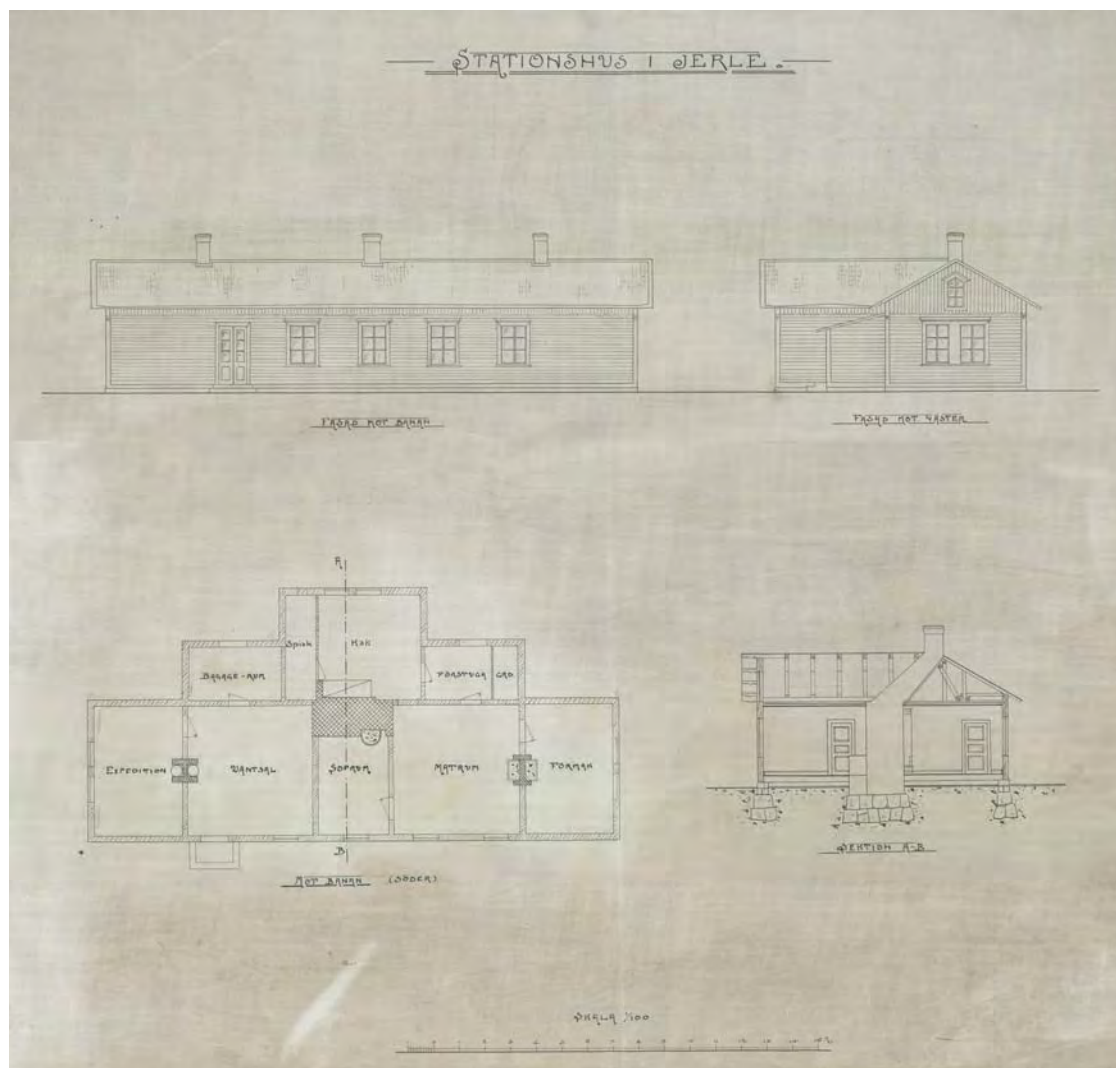
Stationsbyggnaden vid Järle station är uppfört redan 1853-54, redan två år innan järnvägen stod färdig. Stationsbyggnaden brukar benämnas Sveriges äldsta stationshus och är uppfört i ett plan med ett väggliv

²⁸ Markant (1998-99)

²⁹ Markant (1998-99)

³⁰ Markant (1998-99)

som är lite förhöjt. Stationsbyggnaden rymmer en expedition med tillhörande väntsalsdel samt en lägenhets. Redan 1863 lades här en poststation.



Planritning över Järlestationsbyggnad med rummens ursprungliga användningsområden utmarkerade.



Stationsbyggnaden vid Järlestation.

Byggnadens exteriör är troligen ursprunglig eller möjligen från en renovering i slutet av 1880-talet.³¹ Vissa avvikelser från ursprunglig ritning finns i fasaden när det gäller tex. fönster och dörrplaceringar.



³¹ Markant (1998-99)

Interiört har planlösningar och inredning genomgått några mindre förändringar. 1984-85 genomfördes ett omfattande in- och utvändigt upprustnings- och restaureringsarbete. I samband med detta moderniserades lägenhetsdelen för att kunna användas som såväl föreningslokal som bostad.³²



Järlestation och spårområde.

Vid Järle uppfördes också godsmagasin, jordkällare och uthus med förråd, avträde och tvättstuga. Samtliga byggnader finns bevarade än idag.



Uthus vid Järle station.



Godsmagasin vid Järle station.

Vid Järle station gick inte utvecklingen som planerat, troligtvis på grund av att stationen placerats felaktigt. Det fanns avancerade planer på att flytta stationen norrut, över bron till korsningen med Lindes landsväg där Lilla Mons banvaktstuga låg. Den ekonomiska situationen gjorde inte en flytt möjlig. 1889 byggdes en fabrik för torvströframställning strax söder om stationen i Järle. Samtliga produkter från fabriken transporterades med tåg och snart anlades ett sidospår till fabriken. Strax norr om stationen växte vid sekelskiftet upp flera bostadshus som en följd av verksamheten vid järnvägen och torvindustrin.³³



Lastkaj av granit och sindersten.

³² Markant (1998-99)

³³ Markant (1998-99)

Stationsområdet var oförändrat under den tid som trafiken var aktiv vid Järle. På mitten av 1920-talet fick Järle elektricitet. Med start under 1960-talet revs de sidospår som anlagts under 1900-talet.

Järnvägsbron över Järleån ligger endast ett par hundra meter norr om Järle station. Bron berättar en intressant broteknisk historia. Den ursprungliga bron som var ritad av ingenjör T.C Watson hann rasa innan invigningen av järnvägen. Istället byggdes en tillfällig bro intill den nedrasade. Raset innebar att invigningen av banan fick skjutas upp till våren 1856. 1860-63 byggdes en ny bro som hade tre raka spann. Den nuvarande bron tillkom dock först 1905 efter en ombyggnad.³⁴

6. Torpa



1. banvaktstuga, 2. ladugård, 3. last- och hållplats

Banvaktstugan vid Torpa byggdes 1855-56 och senare byggdes en mindre ladugård till. Enligt senare förslag byggdes den om till bastu och tvättstuga. Först 1890 öppnades en hållplats och lastplats vid Torpa. 1895 byggdes ett sidospår som var 124 m och ett stickspår drogs ned några hundra meter till ett tegelbruk. Vid en ombyggnad 1906 inreddes banvaktstugan med expedition och väntsal. I och med att persontrafiken lades ned 1966 förlorade hållplatsen vid Torpa sin betydelse för järnvägen. Stickspåret är uppbrutet sedan 1957. Både banvaktstugan och ladugården finns idag kvar och är till sin exteriör relativt välbevarade.³⁵



Torpa banvaktstuga och hållplats.

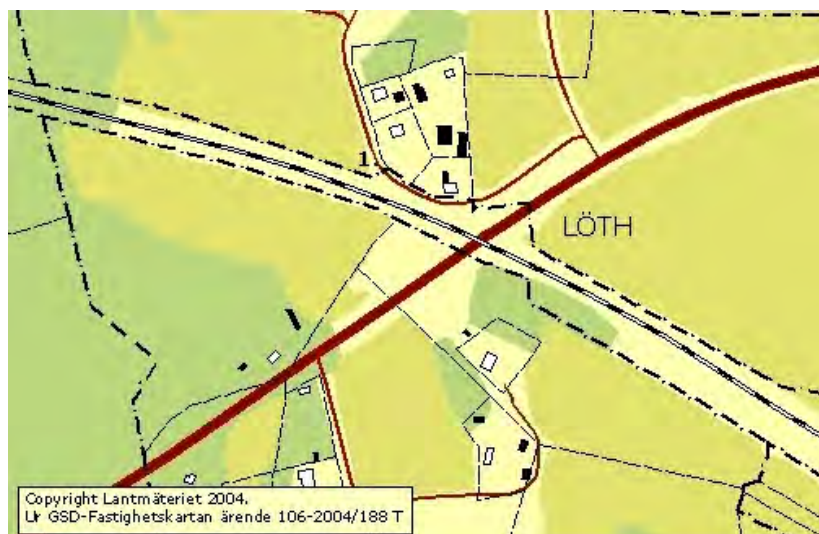


Torpa ladugård.

³⁴ Markant (1998-99)

³⁵ Markant (1998-99)

7. Löth



1. turisthållplats

Den ursprungliga banvaktstugan vid Löth byggdes 1855-56 och revs 1962. Banvaktstugan byggdes ursprungligen vid vägen mellan Ervalla kyrka och Korskrogen väster om Ervalla ängar. Fram till 1955 vaktades korsningen av en vägvakt och först därefter försågs korsningen med bommar och elektriskt ljus. Vid korsningen låg även en affär. En vägport i betong byggdes 1966. Den gamla landsvägen är idag avstängd och hållplatsen används av museijärnvägen. En ny perrong och en skylt med namnet Löth har uppförts.³⁶

8. Joakim



1. banvaktstuga, 2. uthus

Strax intill stickspåret Pershyttan ligger en mindre samling hus, kallat Joakim. Vid spårets tillkomst 1874 uppfördes här en banvaktarstuga med ekonomibyggnader. Det ursprungliga bostadshuset revs på 1960-

³⁶ Markant (1998-99)



talet, men en vitputsad ekonomi-
byggnad och en jordkällare i slagg-
sten söder om järnvägen står kvar
från denna tid. Dagens banvaktar-
stuga i rödfärgad locklistpanel och
tegel beklätt sadeltak är uppförd på
1940-talet och sannolikt är även den
intilliggande ekonomibyggnaden
från denna tid.³⁷

Banvaktstuga.

9. Stickspår till Pershyttan

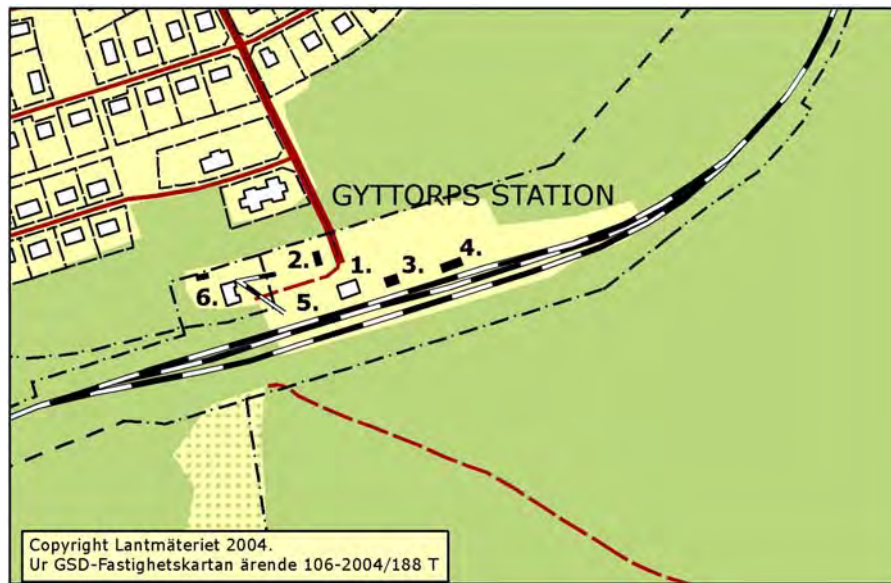
Av stickspåret till Pershyttan finns endast
av de anläggningar som på något sätt var
förbundna med järnvägen endast grunden
av plockverket, anlagt 1934 samt en rest
av den tidigare perrongen i betong.³⁸



³⁷ Pedersen (2002), (1)

³⁸ Pedersen (2002), (1)

10. Gyttorps station



1. stationsbus, 2. uthus, 3. nyare godsmagasin, 4. äldre godsmagasin, 5. lagerutrymme och lastkaj, 6. tjänsteboställe med tillhörande uthuslänga och jordkällare.

Gyttorp var en betydelsefull station längs sträckan Nora-Karlskoga. Ursprungligen hade bangården tre spår vilket dock efter något år utvidgades till fyra. Stationen var en viktig knutpunkt och omlastningsplats och 1957 var trafikbelastningen så stor att antalet utvidgades till sex spår. Idag finns fyra spår bevarade samt lastkaj och perrongkant i huggen sten.³⁹

Inom stationsområdet låg även en omlastningsplats från det smalspår som ledde till Nitroglycerinbolaget AB:s (Nobel) fabrik i Gyttorp. Stationen fungerade som omlastningsplats för inkommande material. Smalspåren är idag borttagna men ett mindre lagerutrymme med lastplats kvarstår i fallfärdigt skick. Kajkanten är här i betong.⁴⁰

Den gamla lastkajen och det förfallna lagerutrymmet. Lagerutrymmet har stående spontad panel och kvar finns även en skjutdörr i trä.

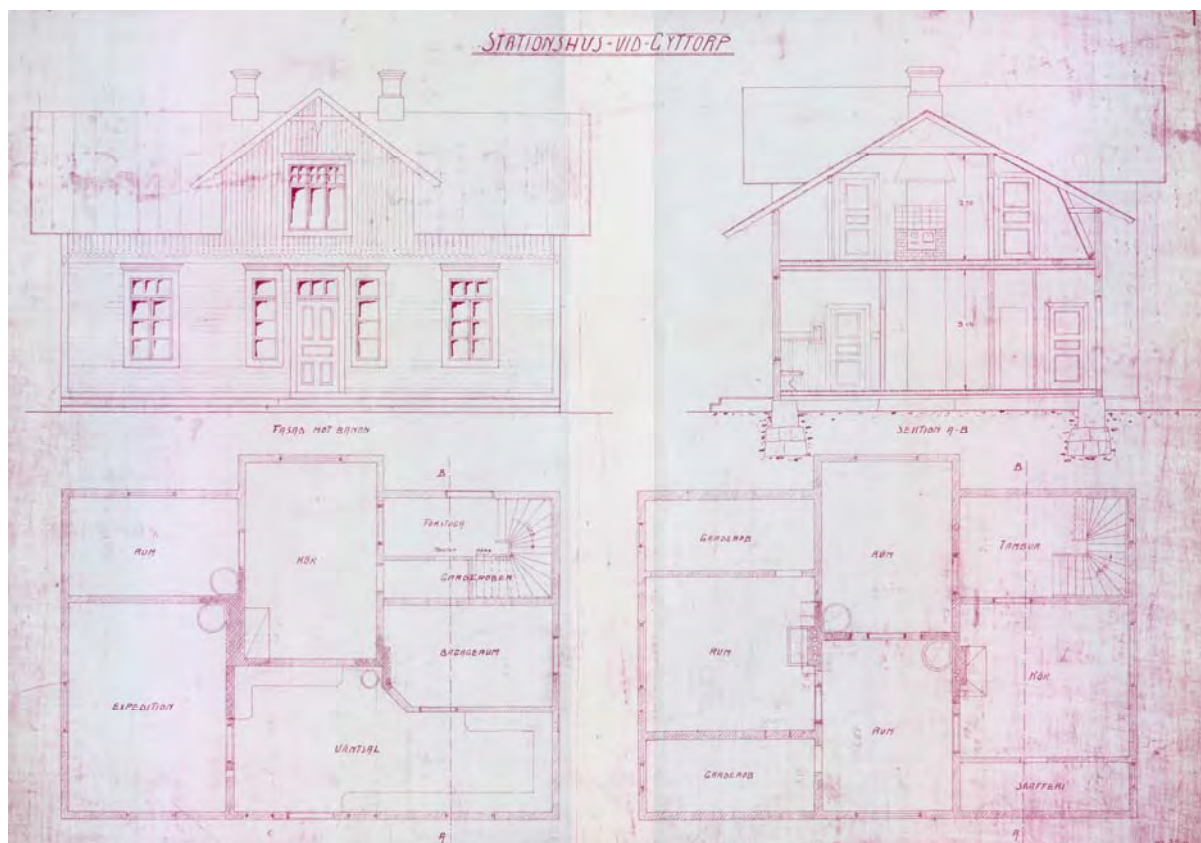


Lagerutrymme med spår i förgrunden.

³⁹ Pedersen (2002), (1)

⁴⁰ Pedersen (2202), (1)

Gyttorps stationshus uppfördes i samband med tillkomsten av banan 1874. Samtidigt tillkom ett godsmagasin och ett vattentorn vilket revs redan 1895. Stationshuset genomgick 1911 en större ombyggnad då bl.a. stinsbostaden tillkom. 1999-2001 genomfördes en större renovering av byggnaden då den exteriört åter gavs 1911 års utseende. Bottenvåningen har rödmålad liggande panel medan vindsvåningen har vitmålad stående locklistpanel med tandat slut. Husets sadeltak är täckt med bandplåt. Stationshuset, som är i 1½ plan, har väntsal, expedition – och personalutrymmen i bottenplan och en bostad i övre plan. Till bostadshuset hör även ett större uthus samt en jordkällare i slaggsten.⁴¹



Ritning över Gyttorps stationsbyggnad från 1911.



Bild åt vänster: Stationshuset i Gyttorp. På bilden syns även den gamla stenlagda perrongkanten mot spåren.

⁴¹ Pedersen (2002), (1)



I bottenvåningen finns fastinredning i form av bänkar och biljettlucka i väntsalen bevarad.



Godsmagasin och i förgrunden syns lastkajen i buggen sten. Åt höger det nyare godsmagasinet.

Godsmagasinet, uppfört 1874, finns fortfarande kvar inom stationsområdet. Den rödfärgade träbyggnaden med goticerande fönster på gavelröstena renoverades även den 1999. Intill denna ligger ett yngre godsmagasin sannolikt tillkommet på 1940-talet. Stationen bytte 1979 namn till Nora - Gyttorps station då Nora station lades ned.⁴²



Intill stationsområdet finns ytterligare en byggnad som tillhört järnvägen. Det är ett sk. tjänsteboställe som från början troligen inrymt tre lägenheter. Byggnaden är i dag i privat ägo och underhållet är eftersatt. På tomten finns även en uthuslänga samt en större jordkällare.

⁴² Pedersen (20202), (1)

11. Käppsta



1. rest av lastplats

Vid Käppstaviken ligger Käppsta lastplats, tillkommen 1941. Här hit transporterades Nitroglycerin AB:s (Nobel) färdiga sprängämnen, från fabriken inne i Gyttoorp på en smalspårig järnväg (600mm:s spårvidd) för att omlastas och transporteras vidare mot Otterbäcken. Av lastplatsen kvarstår idag en plattform i vittrande betong, med en kvarvarande t-formad lyktstolpe. Av sidospåret som angjorde lastplatsen har endast en mindre del bevarats. Inga spår efter smalspåret kvarstår.⁴³



Käppsta lastplats

⁴³ Pedersen (2002), (1)

KULTURHISTORISK VÄRDERING

Järnvägsbanan Nora - Ervalla och Nora - Gyttoorp med stickspåret till Pershyttan utgör på många sätt en unik kulturmiljö som saknar motsvarighet i landet i övrigt. Kulturmiljön intar en särställning utifrån mer än en aspekt; framför allt har den välbevarade helhetsmiljön ett kommunikationshistoriskt värde ur ett järnvägshistoriskt perspektiv som Sveriges första normalspåriga järnväg anlagd för allmän person- och godstrafik med lokomotivdrift. Som den första normalspåriga järnvägen i Sverige visar det på den betydelse som gruv- och järnindustri i bergslagen hade inom svenskt näringsliv kring mitten av 1800-talet och framåt.

Som helhetsmiljö med stationsområden, banvaktsstugor och järnvägsbana är miljön i stort sett intakt, vilket är mycket sällsynt förekommande när det gäller längre sträckningar. Utmed banans knappa 24 km långa sträckning mellan Ervalla - Käppsta finns tre stationsområden med en hög grad av autenticitet; Nora, Järle och Gyttoorp. Förutom stationsmiljöer finns även fyra banvaktsstugor bevarade i varierande skick och utgör en viktig del av helhetsmiljön. Samtliga byggnader finns bevarade på sina ursprungsplatser vilket även det gör miljön speciell i sitt slag.

Stationsområde i Nora utgör troligen en av Europas mest välbevarade stationsanläggningar från järnvägens första sekel. Här finns hela spektrat av byggnader bevarat, från det påkostade stationshuset till kolbodar, manuella vändskivor, förrådsbyggnader, vagns- och lokstallar etc. I ett flertal av byggnaderna finns mycket välbevarade interiörer i stationshus, maskin- och vagnsverkstad samt vagns- och lokstallar. I Järle finns Sveriges första stationshus, byggt 1854. Stationsmiljön är intakt och interiörerna är delvis bevarade. Gyttoorps stationsområde tillkom på 1870-talet när den nya sträckan mellan Nora och Karlskoga anlades och visar på hur en mindre station med ett något större spårområde kunde vara anlagt för att bemästra en livligt trafikerad bana. I stationshuset finns den bevarade inredningen som visar på hur en mindre station kunde vara utformad. Stationen i Gyttoorp och lastplatsen Käppsta står som representanter för en annan betydelsefull produkt för Sverige ute i världen, nitroglycerinet. Samtliga stationsmiljöer besitter tillsammans med järnvägen ett stort kulturhistoriskt värde.

Den unika bebyggelsemiljön binds fysiskt samman av järnvägsrälsen. Spåret, banvallen, broar och den tillhörande tekniska utrustningen är intakt och bildar en komplex och enastående anläggning i sig med ett högt kulturhistoriskt värde. Banan med dess konstruktion, överbyggnad och underbyggnad, samt signalsystem som semaforer, signalanordningar och skyltning m.m. skapar en förståelse för den teknik och det material som brukades i järnvägar i allmänhet från 1800-talets slut till 1900-talets andra hälft. Då allt underhåll och förnyelse har skett successivt, åskådliggörs en kontinuitet från ånglokstrafik till rälsbussar. Järnvägen har en patina som förmedlar hur en dylik anläggning åldras genom många års kontinuerligt bruk. Då allt från detaljer som rälsspik och klotväxlar till banans underbyggnad, banvallen, finns bevarat, med undantag för det rekonstruerade stickspåret till Pershyttan, återfinns det en hög grad av autenticitet.

Genom sin framfart genom såväl natur som bebyggd miljö blir banan med broar och skyltar ett viktigt miljöskapande element. Arkitektoniskt och historiskt sett är Järlebron, ombyggd 1905, den mest anmärkningsvärda, då den är en av de sista broarna i landet som fick hängande parabelfackverk.

Den nu kvarvarande järnvägen med allt från spår, byggnader, broar och rullande material gestaltar en viktig del av vårt kulturarv och belyser den teknik- och transporttekniska utvecklingen i landet.

KÄLLFÖRTECKNING

Utredningen är en sammanställning av följande utredningar:

Nora – Käppsta en del av järnets järnväg, Nora-Ervalla 1:1, Nora socken m.fl., Västmanland. Kompletterande utredning för byggnadsminnesförklaring 2002, Birthe Pedersen, Länsstyrelsen i Örebro län (2002). (1)

Räls, spår och signal längs Nora Bergslags Veteran Järnväg, Nora-Ervalla Järnväg 1:1, Nora socken m.fl., Västmanland, Kompletterande utredning för byggnadsminnesförklaring 2002, Birthe Pedersen Lst med rättelser av Hans-Göran Jansson och Torbjörn Blomberg från NJOV. (2)

N..E.J., byggnadsminnesutredning av Markant AB (1998-99).

Nora Bergslags Veteran järnväg: <http://www.nbvj.nu/>

Informanter: Hans Eliason, ordförande NBVJ.

Sören Josefsson, banmästare sträckan Bofors-Nora, NBVJ

Fotografier: Birthe Pedersen och Linda Gustafsson, Länsstyrelsen i Örebro län

BILAGA 1 (sid. 1)

NBVJ
Ban- och signalavd

Objektförteckning
Plankorsningar och broar/vägportar

NBVJF 52.5
Utg 2
1999-05-01

Plats km	Vägmorsningar		Broar Vägportar	Kommentarer
	Vägstyp	Vägskydd		
01.125	Allmän LV 830	Ljud- och ljussignaler		Vägskydd Ervalla stationsväg
01.530			Bro	Klockarbäcken
02.725	Allmän LV ...	Planskild	Vägport	
03.230	Ägoväg	Kryss+ljudsignal		
03.680	Allmän LV ...	Ljud- och ljussignaler		Vägskydd Tingstorp
05.860	Enskild väg	Kryss+ljudsignal		
06.380	Allmän LV 832	Ljud- och ljussignaler		Vägskydd Torpa
07.995	Enskild väg	Kryss +ljudsignal		Torvmossevägen
08.120	Lokal väg	Kryss +ljudsignal		
08.390	Allmän LV 833	Ljud- och ljussignaler		Vägskydd Järle
08.			Bro	Järleån
09.130	Ägoväg	Kryss +ljudsignal		
09.410	Lokal väg	Kryss +ljudsignal		
	Allmän RV 60	Planskild	Vägbro	Riksväg 60
09.927	Gångväg	Planskild	Vägbro	Gamla riksväg 60
			Bro	Skymhyttebäcken
10.200	Enskild väg	Kryss +ljudsignal		
11.600	Skogsbilväg	Vägbom		
12.110			Bro	
12.430	Enskild väg	Kryss +ljudsignal		
+	Allmän LV 244	Kryss		Vid sidospår till grusgropen
13.400	Gångväg	Fälla		Bergslagsleden
14.010	Allmän LV 759	Ljud- och ljussignal		Vägskydd Källarhalsen
14.615	Ägoväg			
16.575	Enskild väg	Vägbom ?		Badet
16.975			Bro	Älvstorpsån
17.360 17.928			Bro	Hagbyån
18.495	Allmän LV	Planskild	Vägport	
18.530	Gång- o cykelväg	Planskild	Vägport	
	Allmän LV 244	Planskild	Vägbro	
19.520	Allmän LV	Ljud- och ljussignaler		Vägskydd Pershyttevägen
19.500			Bro	Pershytteån
19.634	Enskild väg	Kryss +ljudsignal		Knutstorp

BILAGA 1 (sid. 2)

NBVJ
Ban- och signalavd

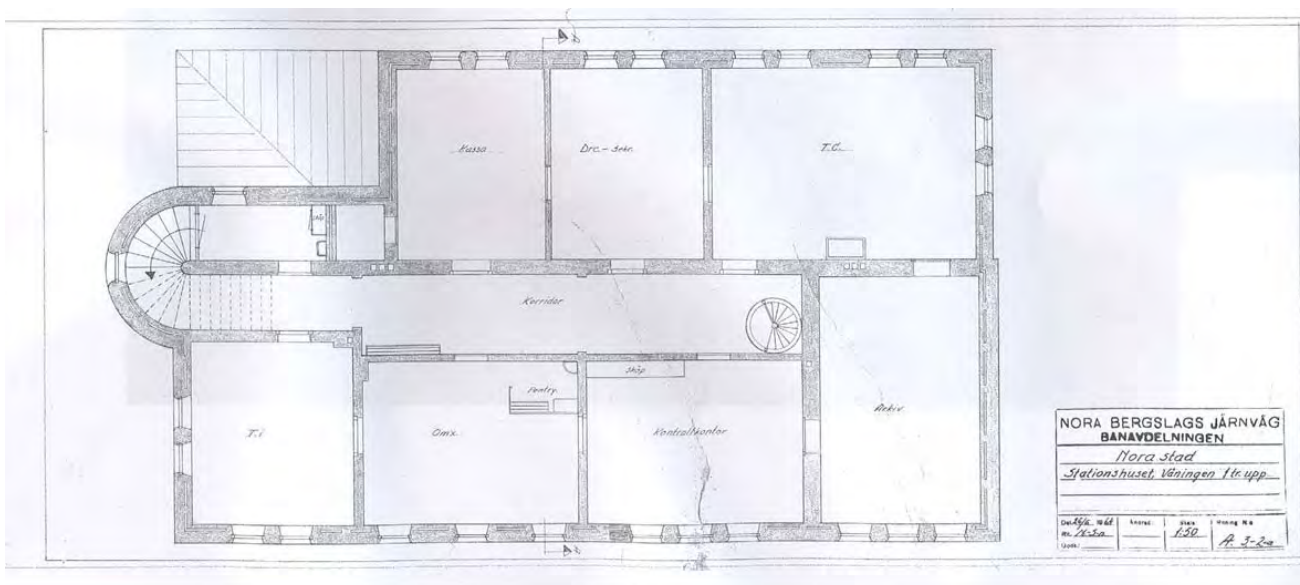
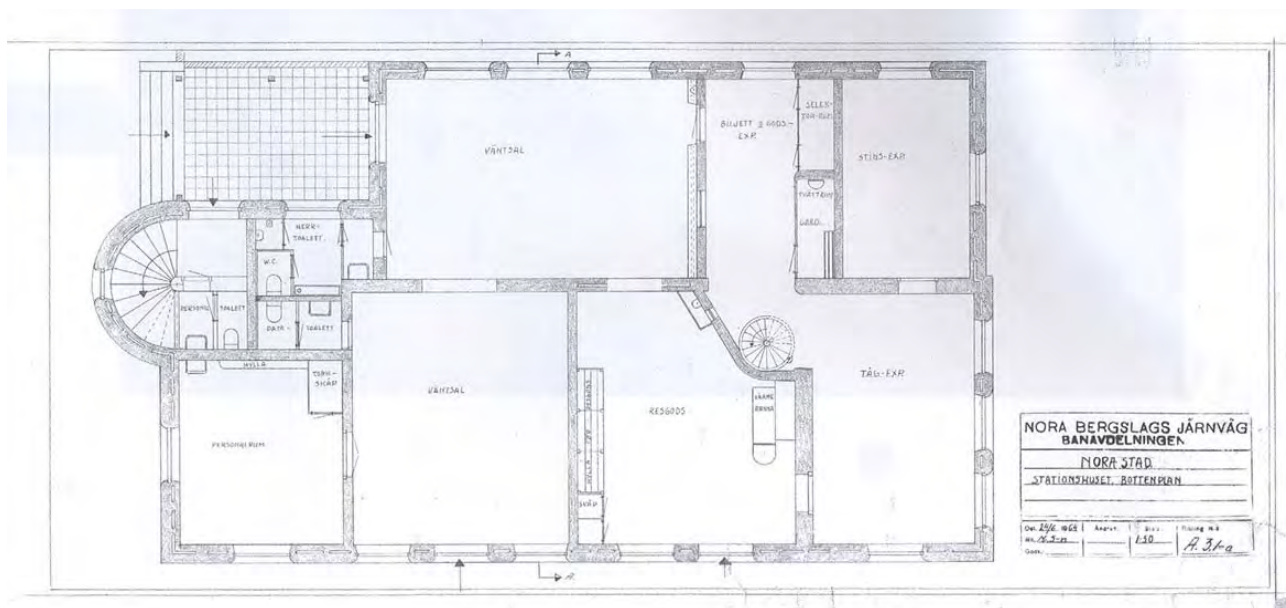
Objektförteckning
Plankorsningar och broar/vägportar

NBVJF 52.5
Utg 2
1999-05-01

Plats km	Vägmorsningar		Broar Vägportar	Kommentarer
	Vägstyp	Vägskydd		
20.273	Enskild väg	Kryss + ljudsignal		Joakim
20.435	Enskild väg	Kryss + ljudsignal		Sjölundsvägen
20.750	Lokal väg			Vattentornsvägen
20.900+...	Lokal väg	Kryss + ljudsignal		Mot Pershyttan
20.900+...	Lokal väg	Kryss + ljudsignal		Mot Pershyttan
21.325	Skogsbilväg			Timmertransport-väg
23.	Skogsbilväg			
25.168	Ägoväg			Knapptorp
25.291	Ägoväg			Knapptorp
25.403	Lokal väg			Knapptorp, Lakärrsväg
25.690	Lokal väg			N Bengtstorp, Ånbergs väg
25.836	Lokal väg			N Bengtstorp
25.940	Enskild väg			N Bengtstorp
26.472	Enskild väg			Bengtstorp
26.750	Ägoväg			
27.504	Enskild väg			Skogsbovägen
27.820	Allmän LV 243	Ljud- och ljussignaler		Vägskydd Bengtstorp
27.967	Lokal väg	Kryssmärken		Hållplatsvägen
28.015	Ägoväg			
	Gångväg			
28.712	Enskild väg	Kryssmärken		Bengtstorp-Ön
29.191	Enskild väg	Kryssmärken		Råskogvägen
			Bro	Venaån
30.896	Allmän LV 243	Ljud- och ljussignaler		Vägskydd Vikersvik stn
31.487	Lokal väg			Dammtorp
31.649	Lokal väg			
31.866	Enskild väg	Kryssmärken		Vena
32.625	Allmän LV 243	Ljud- och ljussignaler		Vägskydd Vikersbyarnas skola
35.549	Enskild väg	Kryssmärken		Paris, Ryssåsen
36.945	Enskild väg	Ljud- och ljussignaler		Vägskydd Tallåsenvägen
37.977	Enskild väg	Ljud- och ljussignaler		Vägskydd Täppan
38.080	Ägoväg			Täppan
38.281	Enskild väg	Kryssmärken		Vägmorsning f.d Botten bv

BILAGA 2

Ritningar av stationshuset från 1964.



Ritning av lokverkstaden från slutet av 1800-talet.

