

Riksintresse för kulturmiljövården

Katrineholm (D28)



Katrineholms stationsbyggnad, foto PB

KUNSKAPSUNDERLAG

Värden

Kunskapsvärde

Pedagogiskt exempel på mönsterjärnvägssamhälle efter en idealstadsplan för järnvägsorter medvetet anlagd under järnvägens barndom på särskilt utvald plats för att främja lokal utveckling. Efter etableringen av järnvägen utbryter en stark ekonomisk och samhällelig utveckling i form av en urbaniseringsprocess med allt vad det innebär vad gäller etablering av industri, hantverk, bebyggelse, stadsplanering, vatten- och avloppsförsörjning och elektricitet.

Upplevelsevärde

Det ursprungliga järnvägssamhällets stadsplan parallellt med järnvägen norr och söder om denna är helt upplevelsebar. Bebyggelsestrukturen som historiskt sett är ekonomisk- och samhällsplaneringsbetingad är fortfarande upplevelsebar. Järnvägen med sin representativa arkitektur med de vidhängande två torgen med stadsmässig sekelskiftes (1800/1900) bostadshus-, institutions- och handelsbebyggelse. Spridd historisk industriverksamhet och järnvägsbebyggelse etablerade under järnvägens blomstringstid t.ex. SKF-fabriksbyggnaden och lokstallet.

Bruksvärde

Riksintresset har idag bruksvärde som varande kommunikations-, tjänste-, handels-, industri och bostadsort i första hand. Järnvägsstationen har sedan ca 150 år ett stort upptagningsområde då passerande tåg går via mot Stockholm, Göteborg och Malmö. SKF Mekan AB med tydliga historiska rötter i orten och kvar på ursprungliga platsen i staden är en av de större industrierna.

Mål för att tillgodose riksintresset

- kunskapsvärde, upplevelsevärde och bruksvärde

De fysiska uttrycken för Katrineholms utveckling från järnvägens etablering till tiden innan andra världskriget ska bevaras och vara avläsbara i samhället.

De tydliga strukturer som än idag är avläsbara i samhället från dess grundläggande under andra halvan av 1800-talet och under dess blomstringstid tom tiden före andra världskriget ska vara avläsbara och gott förvaltade. De enskilda komponenterna i riksintresset samt de två första stadsplanerna som givit förutsättningarna för dessa ska bevaras.

Bibehållen funktion som kommuncentra med järnvägsverksamhet, handel i centrum, bibehållande av torgen som öppna platser, bostäder i de historiska delarna av samhället där sådan funnits. Gator ingående i rutnätplanerna bibehålls öppna och obebyggda. Tillverkningsindustri och/ eller tex kontor bör införlivas i oanvända historiska industribyggnaderna för att upprätthålla bruk av dessa.

Det innebär att:

- Grundläggande stadsplanestrukturer från etablerings- och blomstringstiden ska bibehållas men kan kompletteras om kulturhistoriska värden beaktas.
- Järnvägstrafik genom samhället vidmakthålls.
- Centrala kommunala funktioner bör kvarligga i samhället och handel i centrum ska ges förutsättningar att leva vidare.
- Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse underhålls kontinuerligt så att människor kan bo kvar och nyttja denna.
- Industrikvarter ges förutsättningar att kunna bibehålla sin utformning.
- Trädalléer vårdas och bibehålls.

Beskrivning

Naturgeografi

Flack lermark med enstaka lägre impedimenthöjder. Längre gatusträckningar med alleer.

Dagens landskapsbild och brukande

Stadsmiljö, järnvägsknut

Dagens bebyggelsestruktur

Bebyggelsens placering följer i stort kvartersindelning och gatunät från 1800-talets stadsplaner och den standardmässiga sk Edelsvårdska grundplanen för en järnvägsort som planerna bygger på. Enstaka byggnader och enstaka kvarter har bebyggelse från perioden innan andra världskriget. Stora delar av den äldre bebyggelsen i 1800-talskvarteren är ersatt med bebyggelse från andra halvan av 1900-talet.

Historiska skikt

Västra stambanan invigdes 1862, Katrineholm var då enbart en mindre hållplats anlagd på landsbygden. År 1866 anslöts östra stambanan till denna, orten växte åren därefter till att bli en viktig järnvägs-knut. Den första stationsbyggnaden uppfördes i trä efter en typritning som SJ:s chefsarkitekt under åren 1855-1895 Adolf Edelsvärd tagit fram för större stationsbyggnader längs västra stambanan (jfr Gnestamodellen som var en typbyggnad av mindre slag också ritad av Edelsvärd). "Katrineholmsmodellens" stationshus kom att uppföras även i Hallsberg, Osby, Älmhult och Alvesta. Inga av de nämnda stationsbyggnaderna är bevarade utom Katrineholms station. Byggnaden är fortfarande i drift men ombyggd och har nu putsade fasader. Stationshuset och järnvägsrestaurangen är de äldsta byggnaderna i centrala Katrineholm, ritade år 1862 och uppförda till järnvägens invigning. I anslutning till stationen fanns en särskild väntsal för kungen. "Kungliga väntsalen" finns fortfarande kvar med lilla riksvapnet på fasaden mot spåren. Lokalen är, förutom rester av innertaket som bevarats, ombyggd till restaurang.

Lokstallet (Ca 1900?) utgör ett betydande järnvägshistoriskt inslag och är ett av de större bevarade ringlokställen i landet. Järnvägarna är fortfarande i drift.

1880 upprättades den plankarta som reglerade bebyggelsens utbredning norr om järnvägen. Den efterliknade idealplanen för järnvägssamhällen som Edelsvärd publicerat år 1859, med stadsbebyggelse på stationsidan av järnvägen, en öppen plats omgiven av offentliga byggnader framför stationen och anslutande rutnät av gator med trädplanteringar.

Under 1890-talet hade bebyggelsen även söder om järnvägen vuxit så kraftigt att man fastställde en stadsplan även för detta område. Bebyggelsen vidgades mot söder, väster och öster med utgångspunkt från ett stort torg med långsidan mot järnvägsstationen. Rutnätsplanen bröts enbart av äldre vägsträckningar löpande diagonalt mot rutnätsplanen.

Framför järnvägsstationen mot norr planerades den första utbyggnadsfasen av samhället. Den rutnätsstadsplan som än idag är avläsbar lades ut i öst-västlig riktning med en torgbildning framför stationsentrén. Runt torget anlades bl.a. stadshotell, stinsbostad, bank, representativ bostadsbebyggelse t.ex. Kullbergska huset samt senare ett tingshus. 1904 stod Kullbergska huset färdigt för inflyttning för den lokalt betydelsefulla industrimannen August Kullberg med familj. Huset, ritat av arkitekt V. Northun, var ett av ortens mest moderna med faciliteter som till exempel gasuppvärmning och vattentoalett. Vattnet från egen brunn pressades till kök, tvätt och badrum med hjälp av en hydrofor. I huset fanns också biljardsalong, bibliotek och kontor för Kullberg & Co. Ett separat posthus uppfördes 1906 i nybarockstil, det står kvar än idag. Redan på 1880-talet fanns ortens första bank på området och där Kullbergska huset ligger idag fanns ortens första telegrafstation öppnad 1891. Intill stationen är fortfarande den fd. järnvägsrestaurangen, stadshotellet, tingshuset, fd poststationen, fd bankbyggnaden, Stinsbostaden, Kullbergska bostadshuset och kyrkan bevarade. Vattentornet är ritat av Tengbom och stod klart 1907. Först på 1920-talet byggdes hus med rinnande vatten.

Söder om stationen är Stora torget med sin stadsliknande bebyggelse och sitt mycket stora järnvägsmagasin bevarade. Lokstallet är bevarat öster om stationsområdet. Det första hus i Katrineholm som byggdes speciellt för skolverksamhet var Västra skolan, uppförd på 1880-talet. Då dessa lokaler inte räckte till för folkskolans barn byggdes Östra skolan 1907. Södra skolan stod klar 1921.

Industrimannen Gustaf Robert Grönkvist startade Grönkvists Mekaniska Verkstads (GMV) år 1891. Fabriken var specialiserad på att tillverka jordbruksredskap som tallriksharvar, tröskverk och såningsmaskiner. En av produkterna var en hästräfsa, den första som tillverkades i Sverige. Den såldes på marknaden av före taget Kullberg & Co.

På 1910-talet beslöt G R Grönkvist att börja tillverka kullager för järnvägs- och spårvagnar. För kullagertill- verkningen behövdes bättre lokaler. En fyra våningar hög byggnad inspirerad från USA uppfördes på Kungsgatan. Den blev en av de första betongbyggnaderna i Sverige och används ännu i industriproduktion. (Stridigheter om patent ledde till att GMV 1916 köptes av Svenska kullagerfabriken SKF. Kullagertillverkningen flyttades till Göteborg och i Katrineholm började bland annat lagerhus till kullager att tillverkas. Idag heter SKF:s avdelning i Katrineholm SKF Mekan AB.

G R Grönkvist hade tidigare startat Bröderna Grönkvists Chuckfabrik och 1916 startades AB Grönkvists Gjuterier som drev gjuteri och mekanisk verkstad. Ett av Sveriges modernaste gjuterier uppfördes på nuvarande Gjuterigatan. Ett år senare såldes gjuteriet till AB Pumpseparator i Stockholm, grundat 1903 och till- verkare av pumpseparatorer för mejerier. Det nya namnet blev AB Pumpseparaters Gjuterier. 1930 gick AB Pumpseparator upp i AB Separator.

Carl Fredrikson startade snickerifabrik 1876 söder om järnvägen denna bytte senare namn till Katrineholms Träförädlings AB och kom att kvarligga till 1940-talet då den flyttades till stadsgränsen pga brandfaran. Men mest känd var fabriken för möbler, butiksinredningar och monteringsfärdiga hus i nationalromantisk stil t.ex. apotekare Kullbergs villa vid Västra skolan, ritad av N J Ackzell 1895.

Gustaf Robert Grönkvist, byggde en villa åt sig och familjen på platsen kallad Gröna kulle. Efter ett tjugotal år sålde Grönkvist Gröna Kulle och 1927 kom fastigheten i Katrineholms stads ägo. Då stationssamhället hade fått stadsrättigheter 1917 och förvaltningen utökats behövdes nya lokaler. Gröna Kulle inreddes för ändamålet och blev stadshus vilket det ännu är.

Värdetext 1987

Katrineholm: Järnvägsknut som sedan 1866 förbinder östra och västra stambanan. Den har utvecklats till industriort och blivit stad år 1917. Miljön omfattar stadsplan och bebyggelse vid järnvägsstationen, järnvägsparken och Stora Torget. Här speglas järnvägsbyggandet som samhällsbildande faktor, och utvecklingsstadierna från ren landsbygd till modern stad är fortfarande avläsbara i den fysiska miljön.

Historiska näringar

Sågverk, järnvägsverksamhet, handel, mekanisk industri (bla SKF)

Kommunikation

Landsväg innan järnvägens anläggande.

Samhällsfunktioner

Järnvägsknut, postverksamhet, tingsort, skolort, logiort, sockencentra from 1907

Makt

SJ medjärnvägens tjänstemän, sedermera ett växande borgerskap under industrialismens tidevarv med ett ""e-gränsat antal starka industrialister som präglat samhällets framväxt och utformning under nämnda tidspe- IOD. Regler för municipalsamhälle tillämpas från 1883 men de antas formellt från år 1898. stadsrättigheter från 1917.

Vems landskap

Vid etableringen och de första årtiondena därefter: statens syn på infrastruktursatsningar som lokala näringslivsinjektioner. När samhället etablerats: industriägamas-, handels- och hantverkarnas samhälle. Idag i första hand en industriort och tjänstesamhälle.

Visuella/ historiska samband

Rutnätsstadsplanerna från 1880 och 1895 är fullt avläsbara. Huvudsakliga drag som t.ex. stortorgets dominerande läge och frontande stadsbebyggelse vid södra sidan av järnvägen. Järnvägssamhällets karaktäristiska placering av industri- och järnvägsservicebebyggelse parallellt med järnvägsspåren. Stationstorget med representativ bebyggelse. Vattentom ritat av Ivar Tengbom uppfört 1907. I kvartersmark kopplad till stadsplanernas gatunät finns spridd kvarvarande bebyggelse från stadens begynnelse. Trädalléer utmed viktigare gatustråk.

Koppling till naturgeografi

Några av de mer prominenta byggnaderna har placerats på höjder inom staden.

Administrativa uppgifter

Namn och identitet: Katrineholm (D28)

Socken: Katrineholm

Kommun: Katrineholm

Karaktärstyp: Stadsmiljö, järnvägssamhälle, stadsmässig bebyggelse, stadsplan, industri

Karaktärsord: Bergsbruk, sockencentra, vägmiljö

Befintliga skydd

Fornlämningar, 2 kap. KML

Kyrkomiljön, 4 kap. KML

Riksintresseområde för kulturmiljövården 3kap.6§ MB

PBL 5,6 kap – om detaljplan, 8 kap. §13, 14, 17 – övrig byggnader och bebyggelselagen

Biotopskydd för ädellövskog, alléer, vattendrag.

Uttolkning av gräns 2014

Riksintresset omfattar fysiska samhällsfenomen från den utpekade tidsperioden.

| Tid | Bebyggelse | Markanvändning | Kommunikation | Samhällsideologi Makt/sociala | Karaktärsområden/ -lämningar Illustrationsförslag |
|--------------------------|---|----------------|---|----------------------------------|--|
| 1862 | | | Katrineholms hållplats anläggs utmed västra stambanan | | |
| 1866 | Bebyggelse börjar etableras vid järnvägsknuten | | Östra stambanan an- sluts. | | |
| 1855-95 | Stationsbyggnad ritad 1862. Fredrikssons snickerifabrik. | | | | Katrineholms station |
| 1880 | Plankarta för bebyggelse norr om järnvägen, Västra skolan uppförs. | | | | Plankarta |
| 1890-talet | Bebyggelsen sprider sig söder om järnvägen, stadsplan för denna upprättas. | | | | Plankarta |
| 1900-1910 | 1904 Kullbergiska huset-representativ bostad i sten, Tingshus, posthus-1906. Vattentorn ritat av Tengbom-1907. | | | | Kullbergiska huset, Grön kulle, post- hus, Vattentornet |
| 1910-talet | Grönkvists kullagertillverkning-industri-en av landets äldsta betongbyggnader-alltjämt i bruk. Svenska kullagerfabriken. AB Grönkvistsgjute- rier-bostad Grön kulle. Stadsrättigheter 1917. Villaområden. | | | | SKF:s fabriker |
| 1920-talet | Kommunen köper Grön Kulle som stadshus. Villaområden på ömse sidor. Järnvägen växer ut. | | | | |
| 1930-talet och framåt | Villaområden och så småningom hyreshus. | | | | |