

Kristianstad

L1904
(FLSOM) 1(5)

SK

BESLUT



LÄNSSTYRELSEN
I SKÅNE LÄN

2003-11-18

432-28709-03

DELGIVNINGSKVITTO

Riksantikvarieämbetet
nr. 2003-11-19
315-4256-2003

Vår referens
Miljöenheten
Suzanne Pluntke
040/044-25 20 43

H 022 (kommunikation)
A 110 (jvq-station)

Förklaring att Kristianstads station på fastigheten Kristianstad 5:59 i Kristianstads kommun, Skåne län, har övergått till byggnadsminne enligt kulturminneslagen.

Länsstyrelsens beslut

Kristianstads station, som enligt regeringsbeslut den 21 augusti 1986 har förklarats som byggnadsminnesmärke, har den 1 januari 2001 med full äganderätt övergått till Jernhusen AB och utgör från detta datum byggnadsminne enligt 3 kap 1 § lagen (1988:950) om kulturminnen mm, KML.

Länsstyrelsen meddelar jämlikt 3 kap 2 § KML följande skyddsbestämmelser.

1. Stationshuset får inte rivas.
2. Stationshuset får inte byggas om, byggas till eller på annat sätt förändras till sin exteriör.
3. I stationshuset får inte göras ingrepp i eller ändring av stommen, dvs bärande vägg eller annan bärande byggnadskonstruktion samt bjälklag.
4. I den del av stationshuset som markerats med skraffering i bilaga 2
 - får inte planlösningen ändras.
 - får inte göras ingrepp i eller ändring av fast inredning.
 - får inte ytskikt övertäckas, övermålas eller på annat sätt förändras.
5. Byggnaden skall underhållas så att den inte förfaller. Vård och underhåll skall utföras på ett sådant sätt att byggnadsminnets kulturhistoriska värde inte minskar. Underhållet ska utföras med material och metoder som är anpassade till byggnadens egenart.

Kommentarer till skyddsbestämmelserna

Intentionen med skyddsbestämmelserna är att Kristianstads station ska bibehålla sin ursprunglighet för framtiden. Ändringar som strider mot skyddsbestämmelserna kräver skriftligt tillstånd från länsstyrelsen. Länsstyrelsen får ställa de villkor för tillståndet som är skäliga med hänsyn till de förhållanden som föranleder

2003-11-21 besökt
Kopias till: Utk: B.M. red. Anst. / m

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Postgiro/Bankgiro	E-post	www
205 15 Malmö	Kungsgatan 13	040-25 20 00 vx	040-25 22 70	6 88 11-9	lansstyrelsen@m.lst.se	www.m.lst.se
291 86 Kristianstad	Ö Boulevarden 62 A	044-25 20 00 vx	044-25 22 70	5050-3739		

Kristianstad C



ändringen. Villkoren får avse hur ändringen skall utföras samt den dokumentation som behövs. Med ändring menas alla åtgärder som inte är rent underhåll, exempelvis borttagande eller ändring av byggnadsdelar, upptagande och igensättning av fönster och dörrar, nya installationer såsom t ex ventilation och rördragningar, byte av färgsättning samt ändring av material eller färgtyp. Med fast inredning menas bl a golv, golvlister, dörrar och snickerier (se 2 kap 2§ Jordabalken). Länsstyrelsen vill påpeka att utförandet i sig, inte bara utseendet på den utförda insatsen, är en stor del av ett byggnadsminnes kulturhistoriska värde, varför såväl material som utförande måste anpassas till huset. Om tillägg görs måste de kunna återställas.

Länsstyrelsen ger råd och upplysningar om lämpliga vård- och underhållsåtgärder.

Redogörelse för ärendet

Regeringen beslutade den 21 augusti 1986 att Kristianstads station skulle betraktas som byggnadsminnesmärke enligt kungörelsen nr 744 av den 20 november 1920 med senare tillägg med föreskrifter rörande det offentliga byggnadsväsendet. Beslutet grundade sig på en bedömning av kulturhistoriska värden utifrån den stationshusinventering som genomfördes i samarbete mellan SJ:s dåvarande bandistrikt, Arkitekturmuseet och Riksantikvarieämbetet (RAÄ). Kristianstads station övergick den 1 januari 2001 i enskild ägo. RAÄ valde att behålla tillstånds- och tillsynsansvaret över Kristianstads station t o m den 31 december 2002. Under denna period har förslag till skyddsbestämmelser tagits fram av RAÄ i samarbete med ägare och länsstyrelsen i Skåne län, vilket härmed fastställs.

Kristianstads station ligger inom område av riksintresse för kulturmiljövården. I gällande detaljplan är stationen Q-märkt ("*reservat för befintlig kulturhistoriskt värdefull bebyggelse*"). I det kommunalt framtagna kulturmiljöprogrammet från 1995 noteras att stationshuset är statligt byggnadsminne.

Förutom stationsbyggnaden finns ett flertal byggnader tillhörande järnvägs miljön; ett vattentorn, ett lokstall med vändplatta och vattenkastare, en verkstad och ett flertal mindre förrådsbyggnader samt Banverkets kontors- och personalbyggnad. Något öster om spåren ligger godsmagasinen med expeditionslokal, perrong och tullkammare. Det är en väl bevarad järnvägs miljö som bör ses i ett helhetsperspektiv. Att det fortfarande finns en sammanhängande miljö är kulturhistoriskt oerhört värdefullt. Vattentornet och lokstallarna strax norr om stationshuset har förblivit i statlig ägo och kvarstår därmed som statliga byggnadsminnen i enlighet



med regeringens beslut från den 21 augusti 1986. Vattentornet är mycket välbevarat dels som byggnad dels med motorer och annan teknisk utrustning, vilket bl a ger tornet ett högt teknikhistoriskt värde.

Skäl för beslut

Kristianstad diskuterades inledningsvis som ändstation för södra stambanan. När Malmö valdes som slutstation etablerades i Kristianstad Skånes första privata järnvägslinje, Christianstad - Hesselholm jernväg (CHJ), vilken invigdes 1865. Liksom för andra järnvägslinjer i Skåne var Claes Adelsköld projektör och arbetsledare för anläggningsarbetena samt arkitekt för stationshusen. CHJ som bolag var en mycket viktig faktor i stadens samtid och kan därför tillskrivas ett samhällshistoriskt värde som speglar en viktig utvecklingsfas i staden. Kristianstads station representerar ett utvecklingskede i svensk industrialism under en expansiv tidsperiod.

Kristianstad kom att bli betydande järnvägsknut i Skåne; allt fler enskilda banor kom att ansluta sig till linjen varför Kristianstad kom att kallas för "de sju linjernas stad". Stationshuset ligger centralt, mitt emot Heliga Trefaldighetskyrkan, medan godsbangården förlagts en bit ifrån. Järnvägens för äldre städers ovanligt centrala placering beror på att den lades på ett område som frigjorts när det ursprungligen danska befästningssystemet runt staden revs vid 1800-talets mitt. Stationshuset vände sig mot 1600-talsstaden medan på andra sidan om järnvägsspåren fanns utrymme för etablering av industriella verksamheter. Runt om stationen finns än idag en ovanlig variationsrik - och därmed kulturhistoriskt värdefull - järnvägsmiljö.

Kristianstad var linjens huvudort och fick därför ett större stationshus vilket förutom lokaler för resande även skulle rymma huvudkontor och bostäder. Trots typ-ritningar blev stationerna individuellt utformade; i Kristianstad är byggnaden uppförd i omväxlande gula och röda tegelskift. År 1917 byggdes stationshuset till efter ritningar av Kristianstads stadsarkitekt P L Håkansson. Tillbyggnaden innehöll bl.a. en ny väntsal, som i fasaderna framhävs genom en högre byggnadsvolym med en utbyggnad med skärmtak flankerad av två torn med kupoltak som markerar entrépartiet och ovanförhängande stora fönster som visar väntsalsläge. Tillbyggnaden utformades i ett för dåtiden typiskt formspråk (jugendstil), men är trots detta formmässigt väl sammanlänkad med det äldre stationshuset.



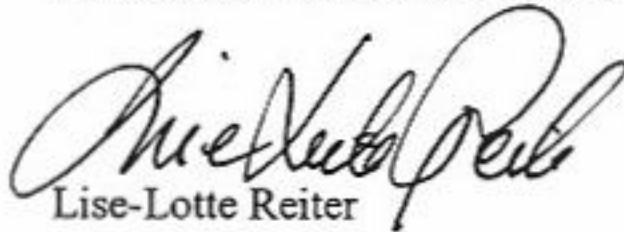
Den välbevarade väntsalen från början av 1900-talet visar järnvägsbolagets omsorg om resenärerna som en del av sin marknadsföring. Inredningen är utförd i naturmaterial med stor hantverksskicklighet, exempelvis väggar med mönstermurat tegel, pelare i granit, innertak med konsoler i trä och armaturer i jugendstil.

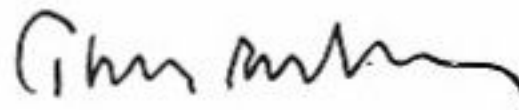
Kristianstad station är utvändigt välbevarad samt har en välbevarad väntsal, samtidigt som stationens olika funktioner fortfarande kan avläsas.

För historik och byggnadsbeskrivning, vilket ligger som för grund för detta beslut, se bilaga 3.

Detta beslut kan överklagas till länsrätten i Skåne län, se nedan.

I den slutliga handläggningen av detta ärende har deltagit länsöverdirektör Lise-Lotte Reiter, förste länsassessor Christina Cinthio, bebyggelseantikvarie Suzanne Pluntke och länsantikvarie Thomas Romberg, föredragande.


Lise-Lotte Reiter


Thomas Romberg

Bilagor

1. Översiktskarta
2. Plan över Kristianstads station
3. Byggnadsbeskrivning

Sändlista

Jernhusen AB, Box 584, 201 25 Malmö
Kristianstads kommun, stadsbyggnadskontoret
Kristianstads kommun, lantmäterimyndigheten
Regionmuseet Kristianstad/Landsantikvarien i Skåne
Riksantikvarieämbetet

Hur man överklagar

Om Ni vill överklaga Länsstyrelsens beslut skall Ni skriva till Länsrätten i Skåne län. *Överklagandet skall dock skickas till Länsstyrelsen i Skåne län, 205 15 Malmö.*

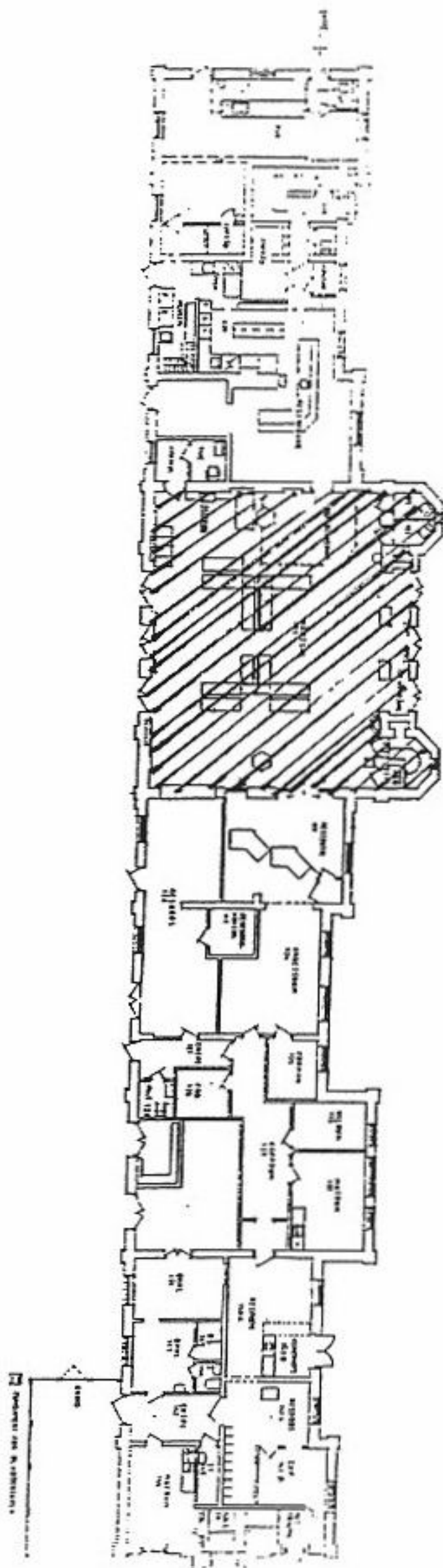


Av överklagandet skall framgå vilket beslut Ni överklagar (ange diarienummer) och hur Ni vill att beslutet skall ändras. Skrivelsen skall undertecknas. Uppge också adress och telefonnummer. Om Ni har handlingar eller annat som Ni anser stöder Er uppfattning så bör Ni skicka med detta.

Länsstyrelsen måste ha fått Ert överklagande *inom tre veckor från den dag Ni fick del av beslutet*. Är klaganden part som företräder det allmänna skall överklagandet ha kommit in *inom tre veckor från den dag beslutet meddelandes*. *Annars kan överklagandet inte tas upp till prövning*.

Behöver Ni veta mera om hur Ni skall göra kan Ni kontakta Länsstyrelsen, tel 040- 25 20 00 (växel).





Kristianstads station
bottenvåningen

Historik och byggnadsbeskrivning

Sveriges järnvägsnät

År 1854 beslutade riksdagen att staten skulle bygga och ansvara för ett antal större järnvägs-linjer, så kallade stambanor, genom Sverige. Mindre järnvägslinjer skulle drivas av enskilda bolag sedan staten godkänt etableringarna. Syftet var att skapa ett statligt kommunikationsnät inne i landet, som genom enskilda banlinjer skulle sammanbindas med hamnstädernas sjöfart. Huvudansvaret för planeringen och anläggandet av stambanorna hade ingenjören Nils Ericsson, förste chef för Statens järnvägsbyggnader. Han hade tidigare erfarenheter från infrastrukturprojekt som Göta kanal och Trollhättekanal. Direkt efter beslutet påbörjades från ändstationerna stambanabygget, som från Malmö via Lund drogs vidare i glesbygder. Genom att undvika redan etablerade orter och förlägga stationerna i obebbyggda områden skapades tillväxtcentra där flera av stambanornas stationer blev knutpunkter för de statliga och privata järnvägslinjerna. Järnvägsknutpunkterna utvecklades till samhällen av varierande storlek t.ex. Eslöv, Hässleholm, Alvesta, Sävjö och Nässjö. Järnvägen medförde sänkta transportkostnader och möjligheter till ny lokalisering av industrin och nya ekonomiska resurser. Spåren delade vanligen upp samhällena i en fram- och en baksida; där stationshusen för persontrafiken vände sig med representativa fasader mot samhällets administrativa och kommersiella centrum medan baksidan vanligen avsattes för godstrafik och drog därför till sig bebyggelse för industri- och transportverksamheter. Större delen (69%) av det svenska järnvägsnätet kom att byggas av enskilda bolag. Från och med sekelskiftet 1900 har nedläggningar kontinuerligt drabbat järnvägarna. År 1939 fattades principbeslutet att förstatliga hela järnvägsnätet.

I Skåne uppstod en kamp om etableringen av södra stambanans ändstation. Malmö avgick med seger och därmed hamnade fyra av Skånes största städer utanför det statliga järnvägsnätet (förutom Kristianstad även Ystad, Helsingborg och Landskrona). Nu startades ett intensivt arbete med att anlägga privata bibanor till stambanestationerna. Skåne kom att få ett ovanligt tätmaskigt järnvägsnät med stor konkurrens mellan banorna. De första skånska privatbanornas stationer är ritade av järnvägsplaneraren och majoren i Väg- och Vattenbyggnadskåren, Claes Adelsköld. Han ritade stationshusen för Kristianstad-Hässleholms, Ystads-Eslövs och Landskrona-Helsingborgs järnvägar. Även ingenjör Fredrik Arvidson Posse ansvarade för anläggandet av flera skånska privatbanor, för vilka han ritade stationshusen. Flera skånska privatbanors stationshus har ritats av lokala arkitekter och enstaka stationshus av Theodor Wählin och Helgo Zettervall.

Järnvägsbyggnadet innebar att nya byggnadstyper måste utvecklas för stora mängder av gods- och persontransporter; stationshus med eller utan personalbostäder, hotell- och restaurangbyggnader, avträdeshus, godsmagasin, lokstall, vattentorn, ställverk, verkstäder, banvaktarstugor och andra boställsbyggnader. För uppgiften att rita dessa byggnader inrättade Statens Järnvägsbyggnader ett arkitektkontor och anställde A W Edelsvärd (1855-95), Folke Zettervall (1895-1931), Birger Jonsson (1931-55) och Karl-Axel Bladh (1955-1986) som chefsarkitekter. Edelsvärd och Zettervall verkade under järnvägens etablerings- och tillväxtperiod och kom därför att prägla den statliga stationsarkitekturen. I de skånska stationsbyggnaderna kom teglet att bli det helt dominerande byggnads- och fasadmaterialet. Under 1800-talets andra hälft anlades i Skåne en stor mängd tegelbruk, som fann avsättning för sina produkter för den pågående urbaniseringen och industrialiseringen omfattande byggnadsverksamhet.

Kristianstad

Kristianstads C ligger centralt placerad i staden mitt emot Heliga Trefaldighetskyrkan. På stationens västra sida ligger Valskvärnen, en stor kvarnbyggnad från 1880-talet som i dag är

företagshotell. Ett antal mindre byggnader med småindustrier återfinns på samma sida. Stationen ligger i stadsmiljö och har endast perrong och parkering i direkt närhet. Bangård och godsbangård ligger några hundra meter längre norrut. Alldeles i anslutning till stationens södra gavel ligger en pressbyråkiosk och busshållplats. Bara ett kvarter bort finns Stora torg - det forna administrativa centrat med Rådhuset, Frimurarhotellet och Kronohuset med militär- och hovrättsanknytning. Kring bangården finns det förutom stationsbyggnaden ett flertal byggnader tillhörande järnvägsmiljön; ett vattentorn, ett lokstall med vändplatta och vattenkastare, en verkstad och ett flertal mindre förrådsbyggnader samt Banverkets kontors- och personalbyggnad. Något öster om spåren ligger godsmagasinen med expeditjonslokal, perrong och tullkammare. Det är en välbevarad järnvägsmiljö som bör ses i ett helhetsperspektiv. Vattentorn och lokstallar skyddas som statliga byggnadsminnen.

Kristianstads station

När järnvägsnätet var som mest utbyggt var Kristianstad, "de sju linjernas stad", helt omgärdat av linjer åt alla håll. Det största och tongivande företaget var Christianstad - Hesselholm järnväg (CHJ), som sedermera kom att äga samtliga enskilda banorna vars trafik anlöpte Kristianstads och Långebros stationer. CHJ, som invigdes den tjugononde juli 1865, räknas som den första enskilda järnvägen i Skåne. Majoren och järnvägsarkitekten Claes Adolf Adelsköld ritade samtliga stationshus utmed Christianstad - Hässelholm-banan. Det fanns ett antal olika typer av stationshus där *typ I huvudstation* var den största och mest påkostade. Kristianstads station är en så kallad huvudstation och fick storlek och utseende därefter.

Stationen hade från början en banhall, vilket vid tidpunkten var vanligt vid de större stationerna. Men när både person- och godstrafiken ökade, samtidigt som nya banor köptes upp, befanns både stationen och banhallen vara omoderna och otillräckliga. För de resandes bekvämlighet ersattes banhallen 1917 med dåtidens nymodighet; gångtunnlar med tunnelhus. 1983 lades gångtunnlarna igen och tunnelhusen revs, med undantag av ett som idag kan beskådas på järnvägsmuseet i Kristianstad. Det tidiga 1900-talets expansion merförde en stor omdaning av stationsmiljön, vilken i stora drag kan upplevas än idag. Stationsmiljöns omdaning avslutades – och kröntes – med ombyggnaden av stationen och godsmagasinet 1917-18 under ledning av dåvarande stadsarkitekten PL Håkansson. Ett par år tidigare hade ett nytt lokstall uppförts i två etapper (1912 och 1914), dock med JA Falkmans signatur på ritningarna. Verkstadsbyggnaden vid sidan av lokstallet tillkom 1908. Ytterligare modernisering och ombyggnad av stationsområdet har bl a skett under 1950-talet och 1990-talet.

Byggnadsbeskrivning

Exteriör

Stationshuset som uppfördes år 1865 var en symmetrisk utformad tvåvåningsbyggnad, med murade fasader i omväxlande gula och röda tegelskift. Trots att Kristianstad var en privatägd station fick den, likt flertalet av statens stadsstationer, stora fönster med rundbågsform på bottenvåningen. Vid om- och tillbyggnaden 1917-18 fogades den ursprungliga stationen samman med en ny byggnad som lades precis norr om det gamla huset. Den nya stationen fick ett nytt centralt parti med en stor mittbåge och ett brant säteritak vilket visade var den nya tidens arkitekturideal. Det omväxlande gula och röda tegelskiftet på den ursprungliga byggnaden användes också till tillbyggnaden; på så sätt inlemmades den nya byggnaden i den befintliga utan att markant särskilja sig. Den ursprungliga byggnaden är dock fortfarande urskiljbar i fasaden. Senare förändringar har företagits i byggnaden, bl.a. en restaurering 1992. Jernhusen AB presenterar denna på följande sätt på sin hemsida; "Stationen renoverades senast 1992 med väntsal, resebutik, resgodsexpeditjonen och toaletterna. Nytt kalkstensgolv, nya automatiska dörrar, belysning, högtalaranläggning och hörselslinga installerades. Utvärdigt skedde

tvättning och omfogning av fasaden. Alla snickerier, smidesdetaljer samt putsytor målades och skärmtaket mot spåret byttes till ett nytt. Nya bänkar och papperskorgar sattes ut."

Fasaden mot kyrkan och staden är den mest artikulerade med risaliter avskilda med lisener i slät puts och ett betonat entréparti. Fasaden åt spåret är också indelad med lisener, men saknar utskjutande risaliter. Ovanför entréerna både på öst- och västsidan sitter skärmtak. Mot öst flankeras skärmtaket av två lägre tornbyggnader med runda kupoltak, detta skärmtaks undertak är belagda med kraftig pärlspont lagd i fält, omgärdade av profilerade plank lagda med en romb i mitten. Lisener binder vid samtliga utvändiga hörn samman takgesimsen och murkrönet. Lisenerna är utförda i slät puts, bemålade i ljusockra oljefärg. Tegelförbandet är ett kryssförband med pärlfog.

Entrédörrarna på både spår- och gatusidan är ursprungliga; mycket välarbetade och med en lätt anstrykning av jugend i spröjsningen och den avrundade överdelen. Nedtill återfinns samma rombmönster som finns på skärmtakens undertak. Även smidda dörrhandtag och sparkskiva nedtill är gamla. När stationen restaurerades 1992 sparade man de gamla dörrarna och satte moderna automatiska skjutdörrar innanför de gamla. Några av dörrarna är av senare datum som t.ex. dörren till resgods och kundmottagning rum 140 A-B. Fönstren har skiftande utförande, dels rundbågsformade dels stickbågsformade, i varierande storlek. Fönstren sitter antingen parvis med putsade valvbågar ovanför eller som solitärer utan markerad omfattning. På byggnadens östra fasad, vid den gamla stationsbyggnadens entré, är omfattningarna mer bearbetade. Mellan både dörr och fönster på bottenplan och andra våningen sitter putsade valvbågar med pilastrar; denna typ av utsmyckning återfinns endast här. Fönstren är spröjsade på varierade sätt; såsom korspostfönster och smärutiga fönster med cirkelformad spröjsning i överdelen. Den tätaste spröjsningen finns på entrédörrarna och dess överljusfönster. Flera fönster har blivit utbytta, men med bibehållit en äldre form och spröjsning.

Interiör

Största delen av källarplanet utgörs av kryppgrund och är inte åtkomligt. Dock är några rum åt gavlarna inredda och av normalhöjd. De flesta är förrådsrum eller används som tekniska utrymmen innehållande t.ex. fjärrvärmecentral och dataserverar. Det f.d. skyddsrummet (019) står helt tomt och har varit kraftigt vattenskadat. Fasta pumpar och dränering har installerats. De kalkputsade väggarna har blivit målade med latexfärg och flagnar kraftigt. I matkällaren (002) har mellanväggarna tagits bort. I trappnedgången vid rum 012 sitter ett ventilationsgaller med profilerat fönsterfoder av 1880-tals modell. I trappnedgången finns även en profilerad golvsöckel och ett träräcke.

Sedan uppmättningsritningen 1989 har en del hänt beträffande planlösningen i byggnadens bottenvåning. Det mest markanta ingreppet har skett på 1990-talet då det togs upp en trappa i byggnadens norra del - från restaurangen till plan 2 - och därmed ändrades planlösningen helt. En del äldre detaljer finns dock kvar i restaurangavdelningens bottenplan såsom radiatorer och kakelsättning. Byggnadens södra del har till stor del förändrats med hänseende på ytskiktet. Det var vid besöket mycket svårt att konstatera om äldre ytskikt finns kvar under gipsplattor och glasfiberväv. Foder, listverk och äldre innerdörrar saknas i denna del av byggnaden.

Väntsalen, som restaurerades 1992, är mycket ursprunglig. De mönsterlagda tegelpartierna på väggarna är kvar, likaså de två granitpelarna. Teglet är satt med slät, vit fog som gör att mönstret framgår mycket tydligt i väggen. I tegelsättningen finns även putsade ytor t.ex. vid dricksfontänen. Väggmönstret runt radiatorm består av en mycket gles tegelsättning där den

putsade ytan bidrar till mönsterframställningen. Väggarna är tegelbeklädda en bit upp på väggen, därefter putsade upp till trätaket. Innertaket är ett mönsterlagt, mörkbrunt trätak med stora konsoler. I väntsalens tak hänger en stor jugendlampa, troligtvis sedan ombyggnaden 1917-18. Enligt dåtidens arkitekturideal fick stationsbyggnaden två stora bågformade fönster högt upp på väggen såväl på den östra som den västra sidan av väntsalen. Dessa ljusinsläpp bidrar mycket till rummets karaktär. Väntsalen är inte bara bottenvåningens utan stationens bäst bevarade rum.

På andra våningen har den största förändringen skett i byggnadens norra del där ny trappa mellan planen har satts in och några väggar tagits bort. Planlösningen mellan rum 201 och 221 är i stort sett helt förändrad; den äldre rumsindelningen har slagits sönder av sekundärt uppsatta väggar. Gången närmast väntsalen (från början ett garderobsutrymme) vars fönster vetter ut mot väntsalen är däremot bevarad. Även byggnadens södra del är till stor del förändrad. I samband med att den har anpassats för moderna kontor har nya innerväggar och material har tillkommit. Fönster och fönsterfoder är emellertid bevarade i stort sett alla rum. Rum 230 till 242 har en större mängd av ursprungliga snickerier kvar; såväl pardörrar med karm och foder som golvsocklar och fönsterlister. Ytskikten är dock även här nya, men ursprunglig färgställning finns med all säkerhet kvar.

Vindsvåningen rymmer några kontor vilka i mycket liten uträkning är välbevarade. Kontorsrummen 301-06 samt 319 var vid besiktningstillfället belamrade med kontorsutrustning så att en närmare besiktning var omöjlig. Rum 310-317 är arkivrum med råspontade mellanväggar.

Texten baseras på en historisk och byggnadsbeskrivning, inkl kulturhistorisk värdering, utförd av Malmö Kulturmiljö (på uppdrag av RAÄ) samt RAÄs skrivelse till länsstyrelsen i Skåne den 26 maj 2003, dnr 311-289-2002.

Käll- och litteraturförteckning

Järnvägsbyggnader i Malmöhus län - rapport från en inventering 1978. Utgiven av Museiföreningen Östra Skånes Järnvägar, Kristianstad. Kristianstad 1986

Järnvägsbyggnader i Kristianstads län. Utgiven av Museiföreningen Östra Skånes Järnvägar, Kristianstad. Vinslöv 1991

CHJ. Christianstad- Hessleholms Jernväg 1865-1990. Utgiven av Museiföreningen Östra Skånes Järnvägar, Kristianstad. Vinslöv 1990

Internet www.jernhusen.se

Fotodokumentation gjordes 010201- 010221. Cd-romskiva finns hos Malmö Kulturmiljö.

1986-08-21

Dnr 895/81 (delvis),
2383/83, 3424/85Riksantikvarieämbetet
Box 5405
114 84 STOCKHOLM

L1904

(ASBM)

BILDNINGSDEPARTEMENTET

1022 (Kommunikation)

A110 (Jv9-station)

Upptagande av vissa byggnadsverk i förteckningen
över byggnadsminnesmärken

Med anledning av riksantikvarieämbetets framställningar den 6 april 1981, den 16 september 1983 och den 7 november 1985 förordnar regeringen jämlikt 20 § kungörelsen (1920:744) med föreskrifter rörande det offentliga byggnadsväsendet att nedannämnda av statens järnvägar förvaltade byggnadsverk, med beaktande av de krav som en rationell järnvägsdrift ställer, skall förklaras som byggnadsminnesmärken.

Byggnad	Ort	Län
Stations- och transfer- matorhuset (inopbyggt)	Abisko Östra	BD
Stationshuset	Alvesta	G
Stationshuset	Avesta	W
Stationshuset	Boden C	BD
Stationshuset	Borås C	P
Stationshuset	Brunflo	Z
Stationshuset	Eslöv	M
Stationshuset	Falköping	R
Stationshuset	Flen	D
Stationshuset	Gnesta	D
F.d. stationshuset	Gävle S	X
Stationshuset med f.d. banhallen	Göteborg C	O
Stationshuset, restau- rangen (hus 16)	Hallsberg	T
Stationshuset	Haparanda	BD
Stationshuset	Hudiksvall	X
Stationshuset	Höör	M

Byggnad	Ort	Län
Stationshuset	Jörn	AC
Stationshuset	Karlstad C	S
Stationshuset och hotellet (hus 16)	Katrineholm	D
Stationshuset	Kiruna C	BD
Stationshuset, lokstallet (hus 6) vattentornet (hus 4)	Kristianstad	L
Stationshuset	Kumla	T
Stationshuset	Kävlinge	M
Stationshuset	Landskrona	M
Stationshuset	Linköping	E
Stationshuset, BMM 72-03-24	Lund	M
Stationshuset	Malmslätt	E
Hela stationsanläggningen (hus 1A och 1B) med banhallar	Malmö C	M
Stationshuset	Norrköping	E
Stationshuset (hus A och B)	Stockholm C	AB
F.d. stationshuset (hus 27D)	Stockholm Norra Bantorget	AB
Stationshuset	Storlien	Z
Stationshuset jämte magasin (sammansbyggt)	Storuman	AC
Stationshuset	Strömstad	O
Stationshuset	Sundsvall C	Y
Stationshuset	Söderhamn	X
Stationshuset och vattentornet (hus 4)	Södertälje S	AB
Stationshuset	Sölvesborg	X
F.d. stationshuset (hus 27D) och kontorshus (hus 14B)	Tomtebodå	AB
Stationshuset med banhall	Trelleborg	M

Byggnad	Ort	Län
Stationshuset	Töreboda	R
Stationshuset	Uddevalla	O
Stationshuset	Ulricehamn	P
Stationshuset	Umeå	AC
Stationshuset och ställverkshuset (hus 7)	Uppsala C	C
Stationshuset, BMM 75-05-15	Vansbro	W
Stationshuset	Vännäs	AC
Stationshuset	Värtan	AB
Stationshuset och f.d. avträdet (hus 3)	Västervik	H
Det sammanbyggda stationshuset	Ystad	M
Stationshuset	Åre	Z
Stationshuset och kontorsbyggnaden (hus 14 A)	Örebro C	T
Stationshuset med plattformstak	Örnsköldsvik	Y
Stationshuset	Östersund C	Z
Arstabron	Stockholm	AB

Regeringen anbefaller riksantikvarieämbetet att till statens järnvägar överlämna kopior av förteckningen tillhörande kartor.

På regeringens vägnar

Bengt Göransson

Keith Wijkander

Bestyrkes i tjänsten

Sanna Eglöv