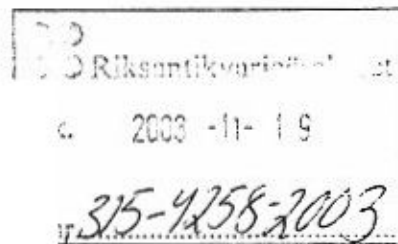




Vår referens

Miljöenheten
Suzanne Pluntke
040/044-25 20 43



315-4258-2003
MULL (kommunarbör) A 110 (Jug-stg.)

Förklaring att Eslövs station med matsals- och verkstadsbyggnad och mur på fastigheten 54:3 i Eslövs kommun, Skåne län, har övergått till byggnadsminne enligt kulturminneslagen.

Länsstyrelsens beslut

Eslövs 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 (nr 1 på bilaga 2) och matsals- och verkstadsbyggnaden med angränsande mur (nr 2-3 på bilaga 2) får inte rivas. Byggnaderna (1-2) med angränsande mur (3) får inte byggas om, byggas till eller på annat sätt förändras exteriört.
2. I byggnaderna 1-2 får inte göras ingrepp i eller ändring av stommen, dvs bärande vägg eller annan bärande byggnadskonstruktion samt bjälklag.
3. I de delar av byggnad 1 som markerats med skraffering på bilaga 3
 - får inte planlösningen ändras.
 - får inte göras ingrepp i eller ändring av fast inredning.
 - får inte invändiga ytskikt övertäckas, övermålas eller på annat sätt förändras.
4. Byggnaderna 1-2 skall underhållas så att de inte förfaller. Vård och underhåll skall utföras på ett sådant sätt att byggnadernas kulturhistoriska värde inte minskar och med material och metoder som är anpassade till byggnadernas egenart.
5. Skyddsområdet får inte ytterligare bebyggas eller på annat sätt förändras. Området ska hållas i sådant skick att byggnadsminnets karaktär och utseende inte förvanskas.

2003-11-21 beslutet M
Kupa från Uthöjningsreg. A. / J



Kommentarer till skyddsbestämmelserna

Intentionen med skyddsbestämmelserna är att Eslövs 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 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, förändring av markbeläggning, nya installationer såsom t ex ventilation och rördraineringar, 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 Eslövs 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). Eslövs station övergick den 1 januari 2001 i enskild ägo. RAÄ valde att behålla tillstånds- och tillsynsansvaret över Eslövs 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.

Eslövs station ligger inom område av riksintresse för kulturmiljövården. Gällande detaljplan tar ingen hänsyn till anläggningens kulturhistoriska värde. Enligt den kommunalt framtagna "Bevaringsplan Eslöv" från 1984 bör stationshuset och matsals- och verkstadsbyggnaden q-märkas. RAÄ avser att hos regeringen anhålla om att tunnel, överbyggnad av trappor och perrongtaken vid stationen skyddas som statligt byggnadsminne, då dessa delar av stationsmiljön kvarstår i statens ägo.



Skäl för beslut

Eslövs station står som symbol för Eslövs utveckling från by till stad samt för staten som genom anläggandet av stambanorna och stationer i glesbygd skapade tillväxtcentra. Stationshusets byggnadshistoria speglar såväl ortens som järnvägs- trafikens växande betydelse.

Järnvägen har varit styrande för Eslövs bebyggelsestruktur. Stadsplanen tar sin utgångspunkt i järnvägen; här ligger stationen och inte kyrkan mitt i byn. Bangårdens funktionsuppdelning blev också bestämmande för samhällets markanvändning med centrumfunktioner på stationshussidan och verksamheter invid gods- bangården.

Stationshuset uppvisar ett exempel på hur järnvägsbyggnaderna kom att bli platsen för flera statliga verksamheter i städerna; i Eslövs stationshus fanns förutom de lokaler som tillhörde Statens järnvägar en teleexpedition och ett postkontor. Eslövs stationshus präglas av en total omgestaltning genomförd 1913. Arkitekturen är såväl i exteriör som interiör ett uttryck för det tidiga 1900-talets nationalromantiska stil – modern konstruktiv tillämpning av en traditionell hantverksmässig tegelbyggnadskonst – med fokus på naturmaterial som tegel, järn och granit. Byggnadens funktioner har tillåtits att synas i fasaden. Det tillbyggda postkontoret bildar en självständig byggnadskropp men hänger gestaltningsmässigt ihop med den övriga stationsbyggnaden. Den invändigt välbevarade vestibulen är utvändigt byggnadens stora accent, men är för den skull inte centralt placerad.

Tegelbyggnaden som innehållit matsal för SJ:s anställda och signalverkstad visar två av den stora mängd funktioner som var knutna till stationsanläggningarna. Att posten inryms i en egen byggnad i anslutning till stationen visar den i stationshusen från början vanliga funktionella samlokaliseringen av statliga verksamheter. Vid 1913 års ombyggnad byggdes i Eslöv Sveriges första egentliga person- och resgodstunnel. Tunneln, överbyggnad av trappor och perrongtaket är bevarade och utgör än idag en väsentlig del i anläggningens kulturhistoriska värde.

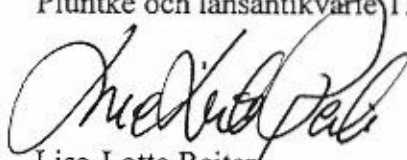
Sammantaget är stationsanläggningen i Eslöv välbevarad såväl ut- som delvis invändigt och stationens olika funktioner är fortfarande tydligt avläsbara.

För historik och byggnadsbeskrivning, vilket ligger som för grund för detta beslut, se bilaga 4.

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. Karta över byggnadsminnesförklarade byggnader
3. Plan över Eslövs station
4. Byggnadsbeskrivning

Sändlista

Jernhusen AB, Box 584, 201 25 Malmö
Eslövs kommun, stadsbyggnadskontoret
Lantmäterimyndigheten i Skåne län, Malmö
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 meddelades. 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).





Skåne län

Karta

2002-08-08

Ärende

Fastighetsreglering berörande
Eslöv 54:1 och 54:3
Eslöv kommun

Anders Håkansson

Anders Håkansson

Förrättningslantmätare

Fastighetsrättslig beskrivning, se Beslut, aktbilaga BE.

Aktbilaga KA

Ärendnr: M011187

Figur 1 till Eslöv 54:3

Nybildade servitut
redovisas i
aktbilaga BE.

Teknisk beskrivning:

Koordinatförteckning

Pkt	X	Y	Markering
6020	6189976.25	-15708.87	
6021	6189970.65	-15690.05	Omarkerad
6022	6189969.70	-15686.89	Rör i mark, ny
6023	6189871.81	-15715.05	Omarkerad, ny
6024	6189872.43	-15717.37	Omarkerad
6025	6189876.43	-15732.31	Omarkerad
1619	6189865.211	-15694.491	Rör under däckel
1620	6189942.933	-15672.676	Rör under däckel

Framställd genom: Nymätning och kopiering från primärkarta

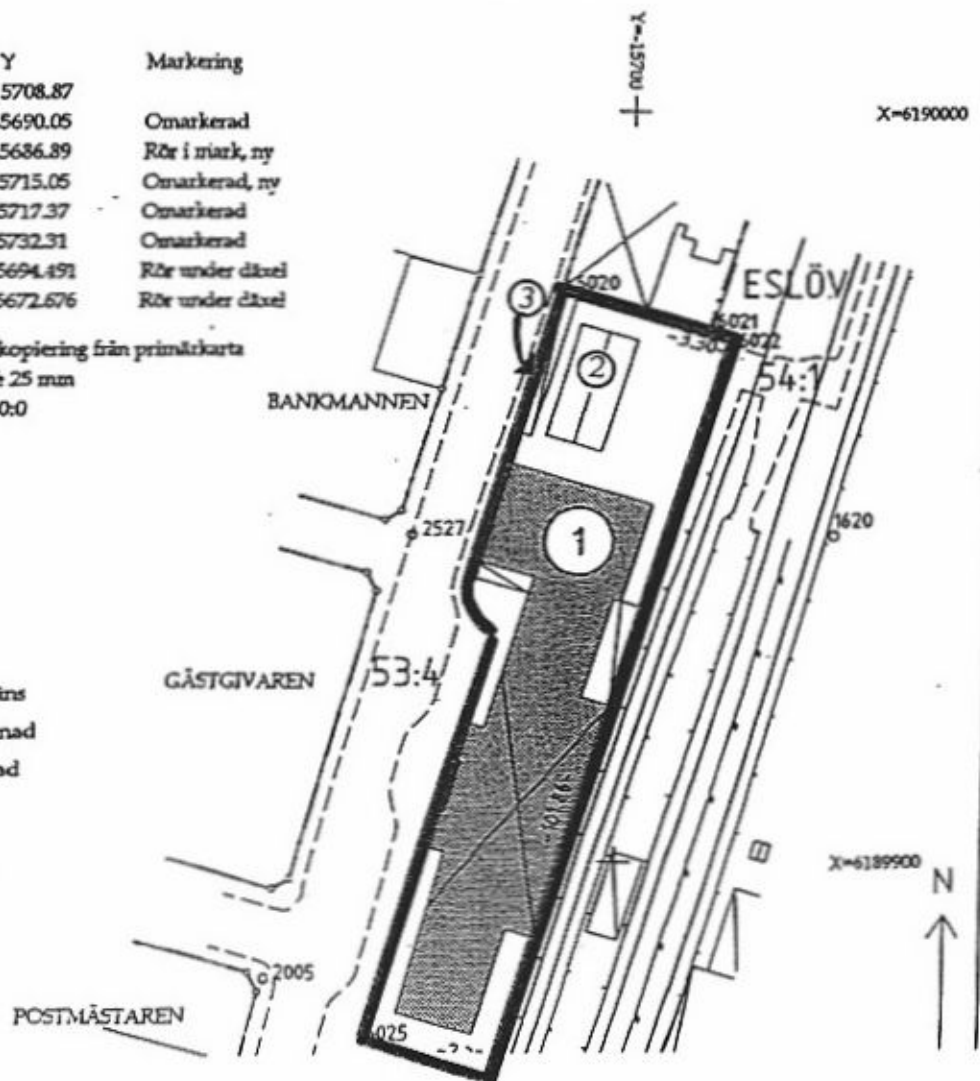
Koordinatqualitet: Inre 25 mm, Yttre 25 mm

Koordinatsystem: RT R01 5 GON V 0:0

Registerkarta: ESL3

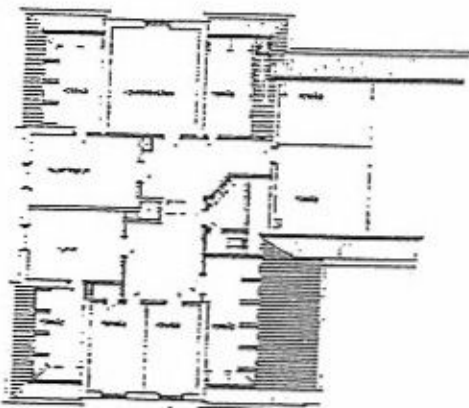
Teckenförklaring:

	Traktgräns
	Fastighetsgräns
	Stationsbyggnad
	Övrig byggnad
	Bostadshus
	Väg
	Järnvägsspår

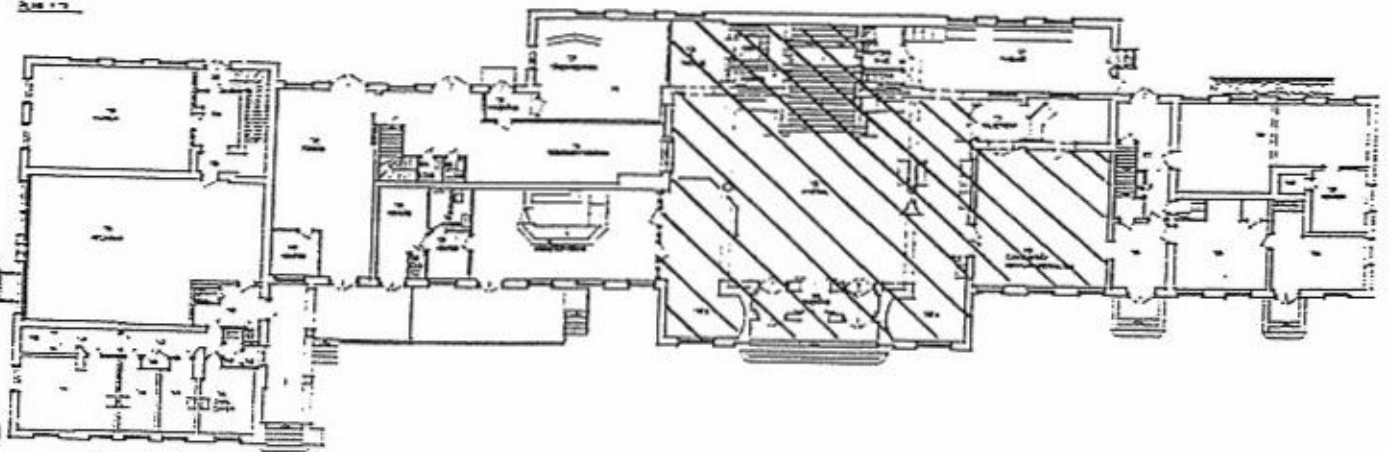


1. Stationshus
2. F d personalmatsal och signalverkstad
3. Mur

Gräns för skyddsområde



PLAN 12



PLAN 13

11 447

Byggnadsritning

Byggherrens namn: arkitektgöden	Byggherrens adress: ...	Byggherrens telefon: ...	Byggherrens fax: ...
Byggherrens kontakt: ...	Byggherrens e-post: ...	Byggherrens webbsida: ...	Byggherrens datum: ...

Byggnadsnamn: **SLÄTTAN, SÖDERBYGATAN 11, 141 44**
 Byggnadsadress: **SÖDERBYGATAN 11, 141 44**
 Byggnadsstad: **STOCKHOLM**
 Byggnadsår: **1992**
 Byggnadsområde: **11 447**

Historik och byggnadsbeskrivning

Sveriges järnvägar

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 godkände etableringarna. Syftet var att skapa ett statligt kommunikationsnät inne i
landet, som genom enskilda banlinjer skulle sammanbindas med hamnstädernas sjöfart. Hu-
vudansvaret för planeringen och anläggandet av stambanorna hade ingenjören Nils Ericsson,
förste chef för Statens järnvägsbyggnader. Han hade tidigare erfarenheter från infrastruktur-
projekt som Göta kanal och Trollhättekanal. Direkt efter beslutet påbörjades från ändstatio-
nerna stambanebygget, som från Malmö via Lund drogs vidare i glesbygder. Genom att und-
vika redan etablerade orter och förlägga stationerna i obebyggda områden skapades tillväxt-
centra där flera av stambanornas stationer blev knutpunkter för de statliga och privata järn-
vägslinjerna. Järnvägsknutpunkterna utvecklades till samhällen av varierande storlek t.ex.
Eslöv, Hässleholm, Alvesta, Sävsjö och Nässjö. Järnvägen medförde sänkta transportkostna-
der och möjligheter till ny lokalisering av industrin och nya ekonomiska resurser. Spåren de-
lade vanligen upp samhällena i en fram- och en baksida; där stationshusen för persontrafiken
vände sig med representativa fasader mot samhällets administrativa och kommersiella cent-
rum 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.

Järnvägsbyggandet innebar att nya byggnadstyper måste utvecklas för stora mängder av gods-
och persontransporter; stationshus med eller utan personalbostäder, hotell- och restaurang-
byggnader, avträdeshus, godsmagasin, lokstall, vattentorn, ställverk, verkstäder, banvaktar-
stugor och andra boställsbyggnader. För uppgiften att rita dessa byggnader inrättade Statens
Järnvägsbyggnader ett arkitektkontor och anställde A W Edelsvärd (1855-95), Folke Zetter-
vall (1895-1931), Birger Jonsson (1931-55) och Karl-Axel Bladh (1955-1986) som chefsar-
kitekter. Edelsvärd och Zettervall verkade under järnvägens etablerings- och tillväxtperiod
och kom därför att präglade den statliga stationsarkitekturen.

Eslöv

Eslöv är från grunden ett järnvägssamhälle, vars etablering och utveckling var helt avhängigt
stationen vid stambanan. Stationen blev en järnvägsknut med fyra anslutande, privata banor -
från Landskrona (1865), Ystad (1866), Hörby (1896) och Röstånga (1898) - och drog till sig
industriella, kommersiella och administrativa verksamheter. Stationen anlades på Eslövs bys
utmarker och inledde utvecklingen till en viktig centralort, som fick stadsrättigheter år 1911.
Direkt framför Eslövs station ligger en mindre stationsplan. Parallellt med banan väster om
stationen löper Storgatan. Denna gata kantas av tegelbyggnader och bidrar till att ge området
karaktär av stationssamhälle. Söder om stationsbyggnaden finns ett område för taxibilar samt
ett busstorg. Järnvägsstationen och spårområdet delar upp staden i två delar med centrum-
funktionerna i väster och övervägande verksamhetsområden i öster.

Eslövs station

År 1858 uppfördes ett mindre stationshus, som redan år 1865 revs och ersattes av ett nytt ritat
av A W Edelsvärd. För att tillgodose behoven från den alltmer växande järnvägstrafiken ut-
vidgades barngården och stationshuset omgestaltades helt av Folke Zettervall år 1913. Sta-
tionshusets arkitektoniska gestaltning i exteriör och interiör är ett uttryck för det tidiga 1900-
talets nationalromantiska stil - modern konstruktiv tillämpning av en traditionell hantverks-
mässig tegelbyggnadskonst - med fokus på naturmaterial som tegel, järn och granit. Teglets
gestaltningmöjligheter används på ett mycket medvetet sätt. De breda vita fogarna lyfter

fram de enskilda tegelstenarnas estetiska kvaliteter och tydliggör byggnadens förband och mönstermurningar. Även de släta fasadytorna bidrar till att lyfta fram dessa aspekter hos murverket. Till taket användes också tegel. Takteglet är ett rött oglaserat enkupigt tegel. Tegel tillhörde inte dåtidens mest exklusiva takmaterial så det finns anledning att tro att även detta är ett utslag av tegelromantik. I tidens anda är det röda fasadteglet oputsat.

De tidiga stationshusens symmetri övergavs och planlösningen blev friare och tilläts styra den yttre gestaltningen. Vestibulen blev stationshusets viktigaste rum och den markerades i fasaderna genom en högre byggnadskropp och stora fönsteröppningar. Härigenom blev också entrén tydligt markerad. I Eslöv utformades vestibulen som en fronton med två utskjutande lägre gavelbyggnader kring entrén. Vestibulen är invändigt välbevarad och har en omsorgsfull inredning, som karaktäriseras av nationalromantikens fokusering på hantverksmässigt utförande och äkta material. Byggnaden har materialkänsla i såväl fasader och invändiga ytskikt och inredningar. Detta uttrycks bl.a. i obehandlade tegelmurverk som en del av byggnadens gestaltning genom mönstermurning och formtegel. Granit har använts i socklar, trappor, pelare, dryckesfontäner och järnvägssymbolik samt kalksten i vestibulens golv. För stationshuset specialritad armatur, både in- och utvändigt, liksom dragstag med ankarslutar och räcken har utförts i järnsmide. Att öka komforten och göra allmänhetens lokaler mera trivsamma för att stimulera resandetrafiken var en viktig del av SJ:s marknadsföring. Detta avspeglas i vestibulens fasta inredning, som utformats med stor omsorg.

Utbyggnaden av antalet spår utifrån bl.a. en växande persontrafik ställde speciella krav på resandes passager till och från tågen. I samband med stationsområdets ombyggnad vid 1900-talets början anlades här Sveriges första och enda kombinerade person- och resgodstunnel under spåren med separata nedgångar från stationshuset genom en trappa från vestibulen och hiss från resgodsexpeditionen och postlokalerna. Att transportera resgods och post via tunnlar var alltför tidsödande varför man återgick till att utföra dessa transporter i bangårdsplanet. Väggarna i tunneln har från början varit klädda med ljusa kakelplattor och tegel i mönstermurning. Denna beklädnad finns endast bevarad i tunnels västra del.

Byggnadsbeskrivning

Exteriör

Vid tiden för den senaste omfattande ombyggnaden av Eslövs station hade de höga kraven på symmetri i järnvägsarkitekturen övergivits. Byggnadens funktioner tilläts nu synas i fasaden. Postkontorets tillbyggnad i norr och frontonen som markerar ingången till stationens hjärta, vestibulen, placerades utan krav på symmetri. Flygeln som hyste postkontoret markerades tydligt som en självständigt del i förhållande till det övriga stationshuset genom att skjuta ut från den övriga byggnadskroppen i gatufasaden samt genom att vara försedd med en andra våning. Entrépartiet placerades inte centralt utan postlokalen nåddes via en loggialiknande attika med naturstenskolonner som vette in mot stationsplan. Vestibulens fronton ersattes vid ombyggnaden 1913 av en mittrisalit. Mittrisaliten var före tillbyggnaden av postkontoret centralt och symmetriskt placerad i förhållande till den övriga byggnadskroppen. Dagens fronton, med den tvärskeppsliknande fortsättningen in i huvudbyggnaden, flankeras i gatufasaden av två lägre, kraftigt utskjutande, sidorisaliter som skapar ett öppet vindfång framför huvudentrén. Risalter och fronton har mönstermurade gavlar och saknar takuthäng. Ovanför vindfånget sitter ett stort, välvt, småspröjsat fönster. Gavelnocken pryds av rikets lilla vapen, invigningsåret till den senast omfattande ombyggnaden och en klocka. Byggnadsdelen för godshantering, mellan posten och vestibulen, liksom kontorslängan som är placerad söder om vestibulen, är mer anspråkslösa till sin utformning. Dessa byggnadsdelar är uppförda i endast en våning. Förutom de rent funktionella aspekterna vid ombyggnaden på 1910-talet har givetvis den ursprungliga stationsbyggnaden präglat ombyggnadens utformning. Byggnadsdelarnas

bredd motsvarar den ursprungliga stationsbyggnadens. De äldre byggnadsdelarnas fönster är rundbågeformade, sidohängda, tvåluftsfönster, med fasta överljusfönster. Dessa fönsterformer har även tagits upp i de senare tillbyggnaderna. I övre delen av kontorslängans gavels övre del ser vi även fönsteröppningar bevarade från stationens tidigare utformning.

Stationsbyggnaden är uppförd på en naturstenssockel. Byggnaden präglas i dag av det röda teglet som är murat i munkförband. Helt i linje med tidens nationalromantiska strömningar har Zettervall arbetat med teglets karaktär som understryks av de breda ljusa fogarna. Tidens fascination över teglet som byggnadsmaterial går även igen i takets enkupiga lertegel och gavlarnas mönstermurning. Byggnadskropparna med sina sadeltak täckta av enkupigt lertegel är en del av den arkitektoniska helheten. Takfoten markeras av en tandsnittsgesims. I helhetsgestaltningen av stationen ingår också ett flertal ursprungliga armaturer. Även armaturen, med sina smidda delar, uppvisar nationalromantiska drag.

I samband med 1913-års tillbyggnad gjordes en utbyggnad åt banan. Planlösningen i denna utbyggnad är, frånsett nedgången till gångtunneln, helt förändrad. Norr om Eslövs station finns en byggnad som nu fungerar som cykelverkstad. Byggnaden har tidigare fungerat som matsal för SJ-anställda samt signalverkstad. Byggnaden står på en naturstenssockel med skråkant. Nedre delen av fasaderna har ett rött hårdbränt tegel som är murat i renässansförband. Den övre delen av fasaderna är putsad och avfärgad i en gul kulör som av allt att döma är ursprunglig. Det valmade sadeltaket är belagt med rött taktegel. Byggnaden har tillkommit någon gång efter 1905. En drygt två meter hög mur skiljer det kombinerade matsals- och verkstadshuset från gatan. Muren är uppförd i rött hårdbränt tegel, murat i munkförband med släta fogar, och vilar på en halvmeterhög naturstenssockel. Den ensidiga avtäckningen består av enkupigt, rött tegel med röda nockpannor.

Stationsbyggnadens interiör

I stationsbyggnadens norra del låg ursprungligen det ett postkontor. Denna byggnadskropp nybyggdes 1913. I dag är planlösningen i kontorets centrala och östra delar i stora drag bevarade även om en del förändringar gjorts. Få originalsnickrier finns dock bevarade. I den västra delen av byggnadskroppen finns endast fragment kvar av den äldre planlösningen. Denna del var inte tillgänglig vid dokumentationstillfället varvid det är osäker hur mycket av originalsnickrier som finns bevarade.

I våningen en trappa upp är planlösningen välbevarad. Planritningen från 1913 över denna våning saknades dock vid dokumentationstillfället så den ursprungliga planlösningen har tolkats med hjälp av de bevarade snickerierna. Det förefaller som om våningen ursprungligen varit inredd för kontorsändamål. Sannolikt har våningsplanet tillhört postkontoret som låg i bottenvåningen. Kontorsrummen i norr, öster och väster är organiserade kring ett öppet rum i mitten. Detta rum får ljus genom glas i dörrarnas övre speglar. I hörnen finns förrådsutrymmen. Planlösningen är välbevarad så när som på några nya skiljeväggar.

Söder om postkontoret inne i den egentliga stationen låg godsexpeditionen. Det tidigare ilgodsrummet (rum 139) är i stora drag bevarat frånsett nya skiljeväggar. Resgodsexpeditionen (rum 131) är också den relativt välbevarad, frånsett nya skiljeväggar, dessutom har rummet fortfarande kvar sin funktion. Såväl rum 131 som rum 139 har bevarad bröstpanel.

I denna södra del finns även spår av den äldre byggnadens planlösning bevarad. Det tidigare ilgodsrummet är ursprungligen en tillbyggnad från tidigt 1900-tal och rymde då effektförvaring, lamprum och manskapsrum. Skiljeväggarna mellan dessa rum är nu borta. I tillbyggnaden ingick också en utvidgning av tredjeklassens vänstal men av denna del finns inget bevarat

i planlösningen. Nuvarande resgodsexpeditionen var tidigare plats för första och andra klassens väntsal samt ett damrum. Skiljeväggen mellan väntsalen och damrummet är nu borta.

År 1913 förenades den tidigare vestibulen och delar av tredjeklassens respektive första och andra klassens väntsal till ett stort rum med välvt tak. Detta tak vilar delvis på en naturstenskolumn som ersatt den tidigare bärande väggen. En liknande anordning har gjorts på den södra sidan där delar av ett tidigare resgodsrummet och biljettexpeditionen införlivats med vestibulen. Även här har den bärande väggen ersatts av en naturstenskolumn. Av natursten är också de dryckesfontäner som flankerar nedgången till gångtunneln. Det välvda taket framhåvs av ett ljusflöde från de stora småspröjsade fönstren. Väggarna är murade med tegel som vid övergången till taket har en mönstermurning. Nertill har väggarna en naturstenssockel. Golvet är täckt med ett kalkstengolv. Det är osäker om detta är original. I vestibulen hänger smideslampor som är från ombyggnaden 1913. I vestibulen finns också rikligt med snickerier bevarade bland annat stora dörrar med glasade partier. Vestibulen, med sin utomhuskänsla, samspelar tydligt med exteriören.

Rummet strax söder om vestibulen (rum 103) är identiskt med första och andra klassens väntsal från 1913. Den tidigare väntsalens väggar har bröstpanel. Söder om väntsalen ligger ett parti vars planlösning har sina rötter i en tillbyggnad från sekelskiftet 1900. Tillbyggnaden hyste då tåg- och ilgodsexpedition, telegraf samt stinsexpedition. I samband med ombyggnaden 1913 förändrades planlösningen något. Det tidigare telegrafrummet delades upp på en paketexpedition och ett rum för chaufförer. Dessa chaufförer körde sannolikt bussarna vid den nyanlagda, intilliggande, busstationen. Stinsexpeditionen utökades också något på bekostnad av den tidigare tåg- och ilgodsexpeditionen. Till stinsexpeditionen byggdes ett kassavalv som fortfarande är bevarat. Ilgodsfunktionen försvann från detta rum i samband med ombyggnaden och ersattes av en tele-expedition. Planlösningen idag är nära nog identisk med den som skapades vid 1913 års ombyggnad. Byggnadsdelen är mycket rik på äldre snickerier i form av bland annat dörrar och fotlister. Förstugorna (rum 111 och 114) har bevarad bröstpanel. Här finns dessutom ett ursprungligt kakelgolv. Från förstugan löper en trappa upp till vinden. I samband med 1913 års ombyggnad drogs centralvärme in och då försvann byggnadens kakelugnar. Eslövs station har inte räknats till huvudstationerna och därför behövdes inget omfattande kontor. Inga högre tjänstemän har därmed förmodligen varit kopplade direkt till stationen och då har det inte heller funnits något behov av en borgerlig lägenhet i stationsbyggnaden som vi kan se hos de större stationerna.

Från vestibulen leder en trappa ned till gångtunneln som har förbindelse med perrongerna. Väggarna i gångtunneln har från början varit klädda med ljust kakel och mönstermurat tegel. Den ursprungliga väggbeklädnaden är endast bevarad i tunnelns västra del. Från tunneln kan perrongerna nås via trappor. Uppgångarna är täckta av träbyggnader med liggande, rödmålade panel. Byggnaderna har småspröjsade fönster och tegeltak. De överbyggda perrongerna har sadeltak belagt med takpapp. Taken bärs upp av törebodabalkar.

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.

Källförteckning

Svenska järnvägsföreningen 1876-1926. Fjärde delen. 1926. Stockholm.

Kortfattad beskrivning över den historiska och tekniska utvecklingen av vissa större statsbanestationer 1938. Stockholm.