



KULTURMILJÖUTREDNING

ÖSTRA STATION

NORRKÖPING

2017-09-05

Innehållsförteckning

INLEDNING - 4

SAMMANFATTNING - 6

HISTORIK - 7

BESKRIVNING - 10

KULTURHISTORISK VÄRDERING - 20

REKOMMENDATIONER - 21

Administrativa uppgifter

Fastighetsbeteckning: Oxelbergen 1:2

Kommun: Norrköping

Fastighetsägare: Kungsleden AB

Beställare: Norrköpings kommun stadsbyggnadskontoret

Beställarens referens: Azita Taheri, planarkitekt

Konsult: Fredriksson arkitektkontor AB

Medverkande: Mats Fredriksson, Amanda Oom

Foto: Amanda Oom om inget annat anges



Detalj vid entré

INLEDNING

Bakgrund

De statliga verksamheter som tidigare funnits i området har flyttat och en ny detaljplan tas fram för att möjliggöra andra verksamheter och ytterligare bebyggelse. I den nya detaljplanen planeras skydd för Östra stations kulturhistoriska värde införas. Fredriksson arkitektkontor har genom stadsbyggnadskontoret fått i uppdrag att ta fram en enklare kulturmiljöutredning över byggnaden.

Befintliga skydd för kulturmiljö

KOMMUNALA RIKTLINJER

I den tidigare detaljplanen från 1972 har byggnaden inte försetts med något skydd för kulturmiljö. I kommunens byggnadsinventering är östra station utpekad som klass 2, en byggnad av stort värde. Det innebär att viss hänsyn redan måste visas byggnadens kulturhistoriska värde vid förändringar.

Syfte

Den kulturhistoriska utredningen syftar till att

- Utredda och beskriva byggnadens kulturhistoriska värde.
- Dokumentera anläggningarna i dess nuvarande utförande.
- Utpeka behov av skydd att säkerhetsställa i detaljplan.

Mål

Utredningen utgör underlag till detaljplanen samt fristående handling som kan användas i samband med ansökan om bygglov samt för dokumentation och arkivering.

Metod och begrepp

Kulturmiljön har studerats och bedömts med utgångspunkt i Riksantikvarieämbetets definition av begreppet *Kulturhistoriskt värde* från 2015;

Kulturhistoriskt värde – ”avser de möjligheter materiella och immateriella företeelser kan ge vad gäller att inhämta och förmedla kunskaper om och förståelse av olika skeenden och sammanhang – samt därigenom människors livsvillkor i skilda tider, inklusive de förhållanden som råder idag.”

Tillvägagångssättet för värdering och klassificering av de kulturhistoriska värdena i områdets bebyggelse följer Riksantikvarieämbetets rekommendationer i rapporten ”Plattform för Kulturhistorisk värdering och urval” från 2015.

Rapporten beskriver en process som inleds med ett beskrivande moment för att identifiera och inventera vad som finns i miljön och hur det tillkommit. Det görs för att avgöra vilka skeenden, händelser och perspektiv som miljön berättar om. Det följs av en analys för att bedöma hur de identifierade kulturhistoriskt intressanta sammanhangen avspeglas och kan utläsas i miljön och i hur hög grad. De olika berättelser som utgör en plats eller företeelses kulturhistoriska värde rangordnas och bedöms utifrån hur väl det kan utläsas och förstås i miljön. Utifrån den bedömningen kan sedan ytterligare bedömningar göras mellan olika allmänintressen och av möjligheter att lyfta fram och skydda de kulturhistoriska värdena.

Geografisk avgränsning är byggnadens interiör och exteriör och rapporten utelämnar därför stora delar av planområdet och perspektivet den sammansatta miljön.

En tidsmässig avgränsning har gjorts i den historiska beskrivningen där fokus lagts på historiken från och med att tåglinjerna byggdes.

Sammanfattning

Östra station byggdes 1910 och har ett högt kulturhistoriskt värde då den berättar om Jugendarkitekturen och om Norrköpings industri- och hamnhistoria. Exteriören och delar av interiören är mycket välbevarade och rekommenderas att skyddas i den nya detaljplanen.

Historik

SMALSPÅRET OCH STADEN

Under det sena 1800-talet byggdes järnvägsnätet ut i landet och ett stort antal stationshus byggdes. Staten stod för det grovmaskiga nätet, stambanan, och mindre lokala sträckningar byggdes av kommuner och privata aktörer. Statens järnvägar hade en egen arkitekt, Adolf Edelsvärd, som genom de många stationsbyggena fick en stor påverkan på utformningen av landets stationshus.

De mindre, lokala järnvägarna byggdes smalspåriga vilket var ett billigare sätt att bygga. Det var sedan vanligt att flera smalspåriga banor kopplades samman och bildade ett vidare nät av förbindelser.

I Norrköping initierades planerna på ett smalspår av privata aktörer inom industrin som såg fördelar med godstrafik mellan strategiska orter. Samma personer var också inflytelserika inom stadens styre och Norrköpings stad ägde från början aktier i Vikbolandsbanan. Den sammanslogs senare med Norra Östergötlands järnvägar med Norrköpings Östra station som knutpunkt. Smalspåret förband Norrköping med viktiga industriorter som Skärblacka, Ljusfors, Åtvidaberg och Finspång. Södra kajen blev den viktigaste godshamnen genom smalspåret som ledde vidare till Östra station. Det byggdes tidigt ett smalspår till Arkösund för att ha som vinterhamn när Bråviken frös men då staden investerade i en modern isbrytare kunde godset lastas hela året. Banan till Arkösund kom istället att användas för persontrafik och det natursköna området blev sommarnöjen med stora villor.



Den första stationsbyggnaden 1902. Källa: Trafikverket

ÖSTRA STATION

Byggandet av en östra station började diskuteras redan 1873 för en tåglinje till Söderköping. Inte förrän 1892 var sträckan invigd med ett stationshus från samma tid. Järnvägsnätet byggdes ut under de följande åren och anslöt till Kummelby-östra Husby, Arkösund och Valdemarsvik. Även Kimstabanan och Kneippenbaden anslöts till östra station och bangården och stationshuset blev för litet. Därför inleddes diskussionerna om ett nytt större stationshus en liten bit från det förra. Östra station kopplade samman två smalspårsjärnvägar, Vikbolandsbanan och Norra Östergötlands Järnvägar.



1910. Den precis nybyggda Östra station ligger en bit från den tidigare med en större bangård. Källa Trafikverket

Uppdraget gick till Werner Northun som också ritat ett flertal offentliga och framträdande byggnader i Norrköping. Efter att några olika förslag presenterats byggdes nya Östra station med karaktär av jugend och nationalromantik. Det nya stationshuset byggdes en liten bit från det tidigare och en period fanns de samtidigt. Den nya stationsbyggnaden med två väntsalar, vestibul, expeditioner för biljetter och gods samt flera tjänstebostäder stod klar år 1910.

År 1936 byggdes en balkong på norra fasaden från en av tjänstebostäderna av Ohlsson & Andersson byggnadsfirma. Cafét i bottenplan byggdes om 1939 med nya större fönster.

Järnvägen och trafiken bedrevs länge av ett privat järnvägsbolag och togs över av Statens Järnvägar 1950. Året därpå gjordes större ombyggnationer av planlösningen och interiören. Under 1960-talet minskade antalet resenärer till förmån för den växande biltrafiken och under perioden kom alla linjer till och från Östra station att läggas ned. Statens järnvägar lade under perioden ner smalspåriga järnvägar på många håll i landet. På bangårdsområdet byggdes nya lokaler för statliga verk. På området har luftfartsverket funnits. I Östra station byggdes vinden om från lägenheter till kontor 1987. På 1990-talet användes byggnaden som kontor men har under 2000-talet stått tom under ett antal år.

WERNER NORTHUN

Werner Northun var verksam från sent 1800-tal till sin död 1936. Han var mycket produktiv och ritade många byggnader i Östergötland men främst i Norrköping. Han har ritat egnahem, hyreshus, rådhus, kuranstalt, fabriker och Östra station.



*Östra station på 1930-talet med en välbesökt simbassäng framför.
Källa: Trafikverket*



*Östra station sett från perrongen.
Källa Trafikverket*



Beskrivning

EXTERIÖR

Östra station har ett brant, tredelat, valmat tak med enkupigt rött tegel. Takets mittdel är utformat som ett säteritak. Vindsvåningen har ett flertal fönsterkupor klädda med svartmålad plåt. Byggnaden har två höga skorstenar inklädda med svart plåt. Skorstenarna var tidigare dekorerade med ett ruttmönster, troligen i puts. Stationshuset har en centrerad frontespis med spetsbågig form och två mindre flankerande valvformade fasadpartier ovan takfoten. De två mindre partierna är upptill dekorerade med putsade trappgavelmotiv i bågen.

Fasaden är putsad och avfärgad ljust gulvit. Bottenvåningen upp till överkant fönster är i rött oputsat tegel murat i kryssförband. Sockeln är i två till fyra varv grovt tuktade kalkstensblock på en högre stenkädd grund.



Nordvästra fasaden.



Sydöstra fasaden

Entréerna på byggnadens framsida är indragna i fasaden genom valv. Det mittersta valvet är utsmyckat med mönstermurning och figurer i puts. Den centrala porten är delad i tre sektioner på bredden och har ett välvt överljus. Fönsterpartierna är småspröjsade med ett säkerhetsgaller på insidan rutan. Framför den nordvästra av de tre dubbeldörrarna är ett förråd i trä byggt med en dörr in mot mitten av entrévalvet. Andra dörrar är varierande från byggnadstiden med ram och fyllning eller från ca 1950-tal. Alla dörrar på bottenvåningen är målade i en mörkt blågrön kulör. Fönstren i bottenplan är målade i samma kulör. Det finns fönster i flera modeller. Några är mindre med spröjs som delar in i nio lika stora rutor. Andra är delade med ett kors och en romb, vilket ger triangelformade rutor. På den mindre volymen och på östra fasaden finns större rektangulära fönster med mittpost och lufter indelade i sex rutor. I östra fasaden finns igensatta dörröppningar med nya fönster av senare modell. På andra och tredje våningen finns rektangulära fönster med mitt- och tvärpost där de övre lufterna delas i fyra av spröjs. Fönstren är i trä och målade i vit kulör. På vindsvåningen är fönstren bytta till insticksfönster med lika många indelningar men av utanpåliggande spröjsribbor. Det har ändrat proportionerna på fönstren och gjort glasytan mindre. I vindsvåningens frontespisgavel är fönstren i trä och valvformade.

På gavlarna finns balkonger i plåt som målats i fasadkulören. På frontespisens tredje våning fanns tidigare en loggia som nu byggts in med tre glaspartier utan spröjs. Högst upp i frontespisens gavel finns stationsklockan.



Porten med skärmtak och dekorationer.



Dekorativa plattor och konsoll vid den välvda porten.



Frontespisen med fönster och klocka.



Den tidigare loggian som försetts med glaspartier.

INTERIÖR

Vinden

Vindens planlösning är med få ändringar indelad i mindre lägenheter. Under snedtak finns äldre förråd och garderobsinredningar från tiden som tjänstebostäder. Snickerier som dörrblad, lister och foder finns bevarade vid de ursprungliga öppningarna. Vissa spegeldörrar har täckts med masonite. Det finns beslag från byggnadstiden såsom kammarlås. Andra lås och trycken är från tiden runt 1950-talet.



Sentida insticksfönster har förändrat proportionerna och rutans storlek.



Nordvästra fasaden.



Nordvästra fasaden.



Nordvästra fasaden.

1trp och 2 trp

De båda våningsplanen består av lägenheter och har stora hallar varav den ena kallats vestibul i byggnadens mitt. 2 trp upp finns en serveringsgång som troligen är från byggnadstiden bevarad med skåp samt i andra änden av huset ett 1950-talskök. Det finns en kakelugn i ett av de tidigare sovrummen och en öppen spis murad i hallen som tidigare haft loggia. Vid öppningen till den tidigare loggian finns snickerier med pilastermotiv bevarade.

På båda planen finns dörrblad från byggnadstiden varav vissa är täckta med masonite. Det finns en mängd ursprungliga snickerier som lister, foder och speglar i dörrnischer. På vissa ställen syns ett originaltak av stuckatur. Troligtvis finns mer av stuckaturtaket bevarat ovan undertak.



Den tidigare loggian inifrån med snickerier och pilastermotiv.



Kakelugn i ett tidigare sovrum



Öppen spis i den stora hallen intill loggian.



Serveringsgången 2 trp upp



Originalfönster i trä med speglar i nischen.



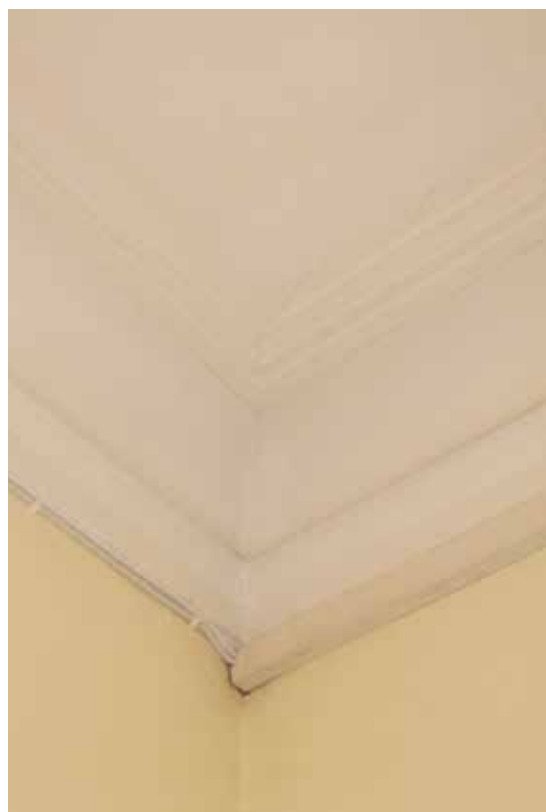
Kök i 1950-talsstil 2 trp upp.



Rum 1 trp upp med skjuddörr och originalsnickrier.



Speglar i dörrnischer är typiskt för arkitekten Werner Northun



Stuckatur i taket är synlig på några ställen.

Bottenplan

Bottenplan förefaller vara det mest ombyggda vid tiden för SJ:s övertagande av stationen. Det finns två golv av marmor, ett 1950-talskök som hört till caféet och biljettluckor. Öppningarna in till den tidigare resegodsexpeditionen är igensatta men markerade med lister. De ursprungliga väggarna har originalsnickrier som lister, foder och dörrblad. Nyare väggar har 1950-talets enklare snickerier. Några av originaldörrarna är klädda med masonite men är kvar.



Bågformade fönster i mellanvägg.



Delvis igensatt vävd öppning motstående entrén.



Stengolv i grönt



Entrén är avskuren av en mellanvägg invändigt.



Stengolv i rutmönster



Igensatta öppningar in till den tidigare resegodsexpeditionen.



Del av väntsalen.



Lucka mellan vad som på 50-talet var biljettexpedition och resegodsexpedition.

Källaren

I källaren finns äldre förrådsbås av träpanel och äldre installationer som rör av järn. Bjälklaget av gjuten betong är synligt.



Dörr i källaren



Förrådsbås i källaren



Källarfönster



Äldre installationer.

Trapphus och hiss

Trapphuset har vilplan lagda med grå och grön marmor i ett ruttmönster. Originallister och dörrfoder in till de olika våningarna finns kvar. Handledaren är av böjträ och väggarna svampmålade med rosa på vit bakgrund.



Nederst i trapphuset



Söpnedkant.



Trapphus med stengolv i ruttmönster



Hiss

Kulturhistorisk värdering

Östra station har ett högt kulturhistoriskt värde då det berättar om det tidiga 1900-talets arkitektur, stadens utbyggnad mot Oxelbergen och om den lokala tågtrafiken. Stationsbyggnaden berättar även om Norrköpings ekonomiska historia och om norrköpings industri- och hamnverksamhet. Läsbarheten av byggnadens historia och sammanhang är hög då den är mycket välbevarad exteriört och interiört.

ARKITEKTUREN

Östra station är ett tydligt exempel på tidens arkitektur i jugend med nationalromantiska inslag. Byggnaden är karaktäristisk för tiden genom sina rundade former i gavel, portar och fönster, sina proportioner och material. Byggnaden är monumentalt utformad och placerad i staden vilket visar den ursprungliga användningen som representant för en publik verksamhet. Den påkostade interiören visar på järnvägens vikt och hur högt den värderades i samhället och av upphovsmännen.

Byggnadens form och interiöra detaljer är karaktäristiska för Werner Northuns arkitektur genom proportioner, material och detaljer. Det bidrar till att berätta om en av de arkitekter som påverkat Norrköpings stadsbild i hög grad under sent 1800-tal och tidigt 1900-tal.

TÅGBANAN OCH INDUSTRI

Östra station berättar om den privatdrivna järnvägen. Byggandet av östra station har en tydlig koppling till den industrialism och hamnverksamhet som till stora delar drivit Norrköpings utveckling. Möjligheten att frakta gods från hamnen och vidare in i landet och tvärtom var viktig för de stora industrierna och för dess ledare som också var styrande i staden.

VÄRDEBÄRANDE DELAR

- Proportioner och material.
- Originalfönster och dörrar.
- Utsmyckning vid entrén.
- Skärmtak
- Stentrappa
- Eldstäder
- Stengolv
- Stuckatur i tak
- Snickerier som lister, foder, dörrblad och speglar i nischer.
- Fast inredning som serveringsgången och kök.
- Beslag

Rekommendationer

Byggnadens karaktär som tydligt speglar både den ursprungliga användningen och tidens jugendstil bör värnas. Byggnadens material och proportioner behålls med detaljer som takfotens profil. Även byggnadens ursprungliga fönster, huvudportar och skärmtak bör bevaras. I vindsvåningens takkupor har fönstren bytts till insticksbågar vilket förändrat fönstrens proportioner och är förvanskande för byggnaden. Vid framtida renovering bör de bytas till träbågar av ursprungliga proportioner och med glasdela spröjs. Den träbyggnad som står på trappan framför en tredjedel av porten kan med fördel rivas för att återställa entréns uttryck.

De invändiga snickerierna med dörrfoder, fönsterfoder, socklar, lister, spegeldörrar samt äldre beslag som kammarlås bör bevaras. Även byggnadens stengolv, eldstäder och serveringsgång bör värnas vid ändringar. I de fall dörrar har klätts med masonite kan den tas bort och dörrbladet målas om.

REKOMMENDATIONER TILL SKYDD ATT SÄKERSTÄLLA I DETALJPLAN

- Byggnaden får inte rivas
- Byggnadens fasad och karaktär får inte förvanskas
- Byggnadens originalsnickrier, fönster, portar, skärmtak, stengolv, eldstäder och fast inredning i serveringsgång får inte rivas

