

Filipstads stationshus

Antikvarisk förundersökning



Filipstad station

Antikvarisk förundersökning

Datum: 230524

Beställare: Trafikverket

Beställarens representant: Caroline Holmgren

Konsult: Norconsult AB

Box 8774

402 76 Göteborg

Uppdragsledare: Ola Sandberg

Handläggare: Stina Ekberg

Uppdragsnr: 1086445

Kvalitetsgranskad av: Lisa Sarban

Bilder: Norconsult där inget annat anges

Innehållsförteckning

Inledning.....	4
Uppdrag och syfte.....	4
Metod.....	4
Planeringsförutsättningar.....	5
Omfattning och avgränsning.....	5
Översiktsplan.....	5
Detaljplan.....	5
Bevarandeprogram.....	5
Riksintressen.....	5
Administrativa uppgifter.....	5
Historik.....	6
Kort om Bergslagens Järnvägsaktiebolag.....	6
Järnvägarna runt Filipstad.....	7
BJ:s station i Filipstad.....	7
Tidslinje Filipstad Västra.....	8
Byggnadsbeskrivning.....	11
Läge och omgivning.....	11
Exteriör.....	11
Östra fasaden.....	12
Södra fasaden.....	13
Västra fasaden.....	13
Norra fasaden.....	14
Exempel på hur fasaden förändrats.....	15
Interiör.....	16
Bottenvåning.....	16
Övervåning.....	20
Kulturhistorisk värde.....	24
Kulturhistoriskt sammanhang.....	24
Kulturhistorisk värdering.....	24
Att värna.....	27
Exteriört.....	27
Interiört.....	27
Förslag på planbestämmelser.....	28
Källförteckning.....	29

Inledning

Uppdrag och syfte

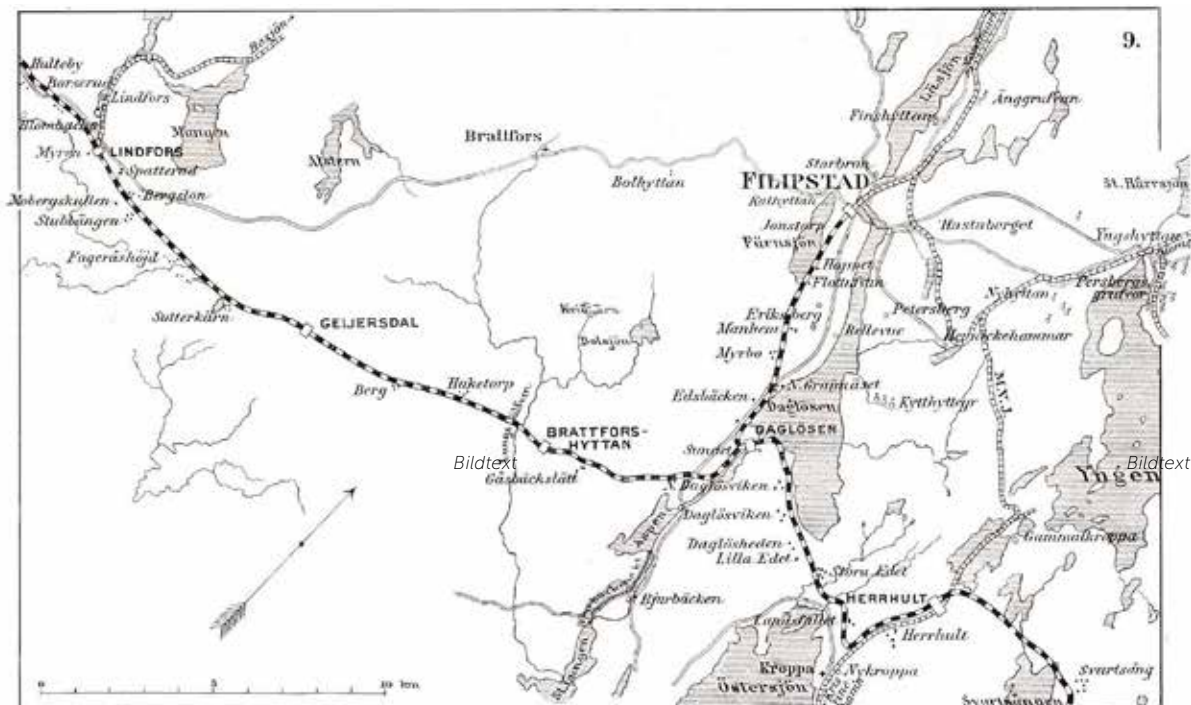
Trafikverket har initierat en detaljplaneändring gällande för stationshuset i Filipstad, fastigheten Västra Filipstad 1:110, för att möjliggöra en försäljning av byggnaden.

Länsstyrelsen Värmland har i ett samrådsyttrande om förslaget till ny detaljplan efterlyst att byggnadens kulturhistoriska värde utreds som del av planarbetet för att ge möjlighet att formulera ändamålsenliga skydds- och/eller varsamhetsbestämmelser.

På uppdrag av Trafikverket har Norconsult tagit fram denna antikvariska förundersökning med syfte att beskriva byggnadens kulturhistoriska värde och värdebärande karaktärsdrag samt att ge förslag på formulering av lämpliga planbestämmelser för att utpekade värden ska hanteras varsamt vid framtida renoveringar och eventuella ändringar av byggnaden.

Metod

Byggnadens historik har skrivits genom faktainsamling från litteratur, historiska foton och handlingar från kommunens bygglovsarkiv samt Riksarkivet. Byggnaden har undersökts genom okulär besiktning invändigt och utvändigt samt dokumenterats med fotografier. Historik och besiktning ligger till grund för den kulturhistoriska värderingen som i sin tur ligger till grund för föreslagna planbestämmelser.



Karta ur resehandbok från 1913 som visar järnvägarna i och runt Filipstad. Bergslagsbanan och B.J.s bana till Filipstad är tydligt markerade med svart-vit streckning. Övriga järnvägar är markerade med vit streckad linje. Foto: Project Runeberg ur boken "Från Västerhavvet till Östersjön" av Gustaf Åsbrink.

Planeringsförutsättningar

Omfattning och avgränsning

Rapporten gäller för stationshuset och den nuvarande fastigheten Västra Filipstad 1:110 som omfattar en liten del av det ursprungliga stationsområdet.

Översiktsplan

För fastigheten gäller fördjupad översiktsplan för Filipstad antagen 2013. Enligt denna ligger stationsområdet inom mark med planerad användning för industri och verksamheter.

Detaljplan

Gällande detaljplan är en stadsplan från 1975 omfattande kvarteret Brödet med flera. Enligt planen ligger stationshuset inom område Tj, - område för järnvägsändamål. Planen innehåller inga skydd av kulturvärden.

Bevarandeprogram

För fastigheten finns dels en kommunal byggnadsinventering utförd av Värmlands museum 1979 och ett regionalt kulturmiljöprogram, Ditt Värmland, från 1989.

När den kommunala byggnadsinventeringen utfördes fanns inom stationsområdet flera bevarade byggnader utöver stationshuset, bland annat lokstall, gods magasin och bostadshus. Totalt fanns då 11 byggnader kopplade till stationen, samtliga bedömdes då som "särskilt beaktansvärda".

Närmiljön runt stationshuset beskrivs enligt följande:

Stationsbyggnaden ligger som en fond mot Bergslagsgatan, som har en björkallé. I norr sträcker sig järnvägsparken. På andra sidan spåren i väster ligger Wasaindustrin. En fin uppvuxen björkallé från godsmagasinet upp mot stationshusets nordgavel går genom järnvägsparken.

Det regionala kulturmiljöprogrammet nämner inte stationshuset eller stationsområdet specifikt utan riktar sig främst mot centrala Filipstad. Kulturmiljöområdets innehåll beskrivs sammanfattat "bebyggelsemiljöer med kyrka, kyrkogårdar, mausoleum, märkliga, tidstypiska och välbevarade byggnader från 1700-, 1800- och 1900-talen, vägbro, parkanläggningar och offentliga platser". Områdets kulturhistoriska värde beskrivs sammanfattat ligga dels i sammanhållna miljöbilder, dels i de enskilda byggnadernas och konstruktionernas utformning, utförande, materialval och färgsättning.

Riksintressen

Fastigheten omfattas inte av några riksintressen för kulturmiljövården enligt 3 kap. 6 § Miljöbalken.

Administrativa uppgifter

Län: Värmlands län

Kommun: Filipstads kommun

Adress: Järnvägsgatan 2

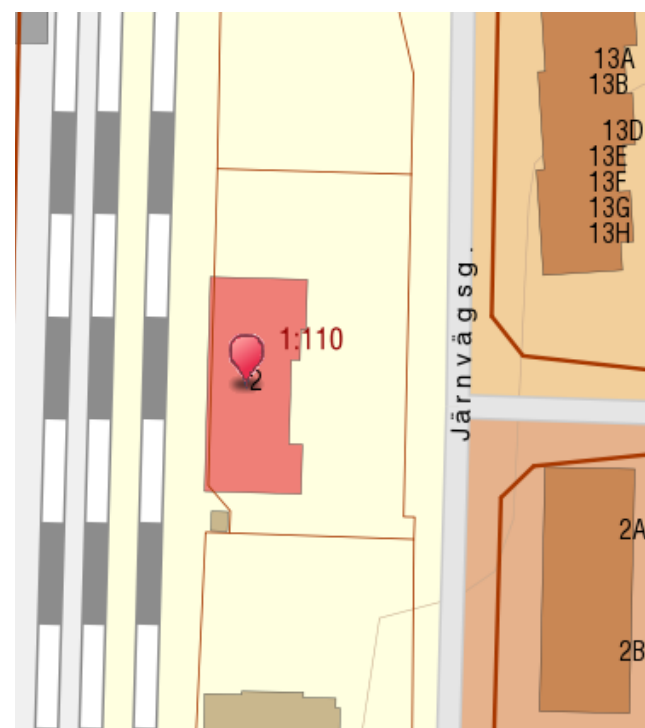
Fastighet: Västra Filipstad 1:110

Byggnadsår: 1876

Ursprungsarkitekt: Axel och Hjalmar Kumlien

Ursprunglig användning: Järnvägsstation

Nuvarande användning: Ingen användning



Fastighetskarta över fastigheten Västra Filipstad 1:110.
Karta framtagen av Trafikverket.

Historik

Filipstads västra station uppfördes av Bergslagens Järnvägsaktiebolag, nedan benämmt BJ, och öppnade för trafik den 1 augusti 1876 samtidigt som bandelen Molkom – Daglösen – Filipstad togs i bruk. De första åren kallades stationen Filipstad BJ, innan namnet ändrades till Filipstad Västra.

Kort om Bergslagens Järnvägsaktiebolag

BJ bildades i slutet av 1860-talet med målet att uppföra en ny järnväg från Bergslagen till en hamn på västkusten. I september 1871 meddelade Kungl. Maj:t att bolaget fått koncession för uppförandet av den 478 kilometer långa Bergslagsbanan mellan Falun och Göteborg via Ludvika och Kil.

Till skillnad från övriga privata järnvägar som i de flesta fall fungerade som lokalbanor och matarbanor till de statliga stambanorna var Bergslagsbanan att jämföra med en stambana både sett till dess längd och att många mindre banor anslöt till Bergslagsbanan. Under en tid var BJ Sveriges största privata företag.

Bergslagsbanan kom att bli en viktig livsnerv för flera olika järnbruk och hyttor längs banan genom transport av såväl färdiga produkter som nödvändiga råvaror till förädlingen. Banan var även viktig för transport av olika skogsprodukter, såväl timmer som förädlade varor som pappersmassa, papper och sågade trävaror.

Från 1919 slöts avtal mellan BJ och två andra privata järnvägsföretag, Gäfle-Dala Järnväg (GDJ) och Södra Dalarnas Järnvägsaktiebolag (SDJ), att bilda en gemensam trafikförvaltning under namnet Trafikförvaltningen Göteborg -Dalarna -Gäfle, förkortat GDG.



BJ:s huvudstation låg i Göteborg, direkt norr om SJ:s centralstation. Byggnaden finns kvar och är idag kontor. Foto: Järnvägsmuseet.

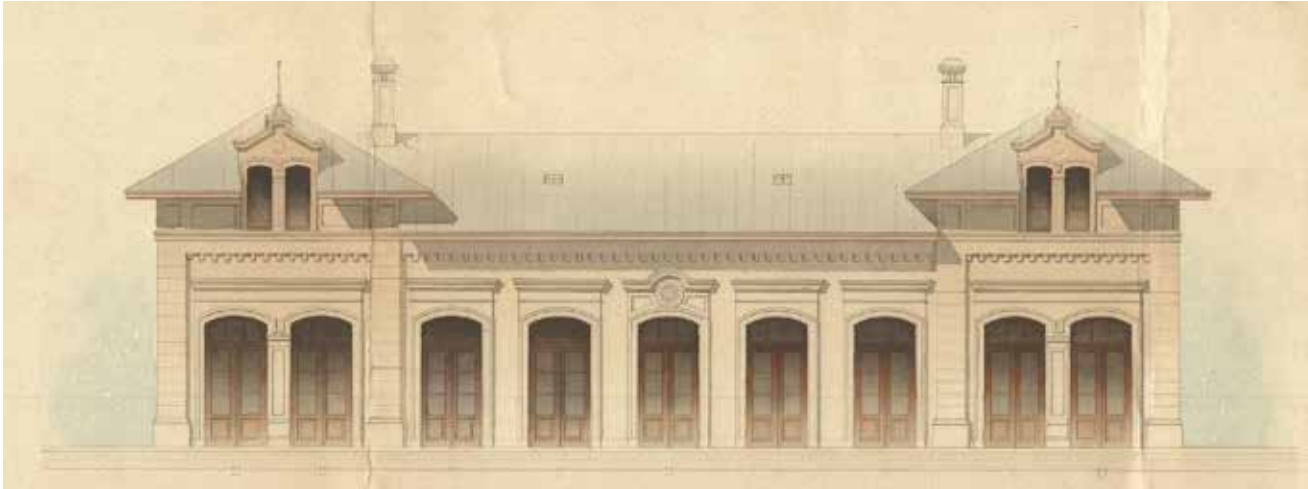
Genom GDG-samarbetet fick Bergslagsbanan förbindelse även med hamnen i Gävle och flera orter i Dalarna vilket kom att ha en stor positiv inverkan på trafiken. Trafiken på Bergslagsbanan fortsatte att drivas inom GDG-samarbetet fram till 1947 när staten genom SJ tog över trafiken. Namnet GDG levde dock vidare in på 1990-talet som ett av SJ:s bussbolag innan det gick upp i Swebus.

BJ anlät arkitekterna Axel och Hjalmar Kumlien för att rita samtliga byggnader som behövde uppföras i samband med järnvägsbyggandet på 1870-talet. Bröderna Kumlien var väl lämpade för uppdraget. Efter utbildning på Chalmers tekniska högskola i Göteborg började de arbeta under Adolf Edelsvärd som var SJ:s första chefsarkitekt. Efter tolv år på SJ:s arkitektkontor startade bröderna eget kontor. Uppdraget åt BJ var ett

av deras första efter att de hade lämnat SJ.

Bröderna Kumlien tog fram typritningar för fyra olika stationshusklasser som kunde uppföras i såväl tegel som i trä. Klass 1 var störst och klass 4 minst. Samtliga klasser hade formen av en villa med sadeltak med långsidan mot banan. De två större klasserna hade övervåning och frontespis mot spåren medan de mindre klasserna endast hade en våning.

Samtliga stationshus längs BJ förutom två uppfördes enligt dessa typritningar. Undantagen var det stora stationshuset i Göteborg och stationshuset i Filipstad till vilka bröderna Kumlien tog fram särskilda ritningar. Anledningen till att stationshuset i Filipstad fick ett annat utförande än bolagets övriga stationshus var att "lokaler för avdelningsledning där skulle anordnas".



Klipp från bröderna Kumliens fasad- och planritning av det ursprungliga stationshuset. Fasad mot plattform. Ritningen är signerad 1875. Källa: Riksarkivet.

Järnvägarna runt Filipstad

BJ:s station i Filipstad ligger längs en 9 km lång normalspårig bana till Bergslagsbanan. Banan uppfördes av BJ samtidigt som Bergslagsbanan och ansluter till denna vid Daglösen, strax söder om Filipstad.

Filipstad BJ öppnades 1876, ett år som blev ett stort järnvägsår för Filipstad. Samma år öppnades även den smalspåriga järnvägen Filipstads norra Bergslags järnväg som några år senare gick upp i Nordmark – Klarälvens järnväg (NKIJ). Den smalspåriga järnvägen anslöt till Filipstad BJ från norr. På stationens bangård fanns därför både normalspåriga och smalspåriga spår.

I december 1876 öppnades även Östra Wermlands Jernväg (ÖWJ) en normalspårig sidobana mellan Nyhyttan och Finnshyttan via Filipstad. Denna järnväg

drogs dock öster om Filipstad varför Filipstad fick en andra station med namnet Filipstad Östra. Järnvägen till Finnshyttan är sedan länge nedlagd, men stationshuset finns kvar.

BJ:s station i Filipstad

Stationshuset i Filipstad uppfördes ursprungligen med övervägande en, delvis en och en halv, våning med ena långsidan mot spåret. Byggnaden var indelad i tre delar. Mittdelen hade en våning med fem fönsteraxlar och flackt sadeltak med takåsen parallell med byggnadens långsida. På vardera sida om mittdelen fanns en mindre men något högre del uppförd i en och en halv våning med vardera två fönsteraxlar och ett valmat tak med takåsarna parallella med byggnadens gavlar.

Byggnadens indelning i tre delar avspeglades även i

den putsade fasaden som mot spåret var indelad i tre något försänkta fält avgränsade med rusticerade hörnkedjor och risaliter. Fasaden hade en symmetrisk uppbyggnad med entrén till väntsalen i mitteln markerad med stationsklocka ovanför dörren.

Bottenvåningen mot bangården hade tillsynes inga vanliga fönster, samtliga öppningar verkar bestå av dubbeldörrar med stora spröjsade fönster med tre rutor i vardera dörrblad. Ovanför varje dörrpar syns ett spröjsat överljus med bågformad överdel och tre stående rektangulära rutor. Gaveldelarnas övervåningar hade varsin mindre frontespis med vardera två spröjsade fönster med tre rutor vardera.

Av vad som kan utläsas av Kumliens nybyggnadsritningar av stationshuset var dock två av dessa öppningar vanliga fönster med utseende av en dörr, ett arkitektoniskt knep för att ge symmetri åt byggnaden.

Den putsade fasaden är rikt dekorerad med profilerade omfattningar runt dörrar och fönster. Ovanför fönster och dörrar löper en kraftig gesims och ovanför denna en tandsnittsfris. Mellan gavelpartiernas fönster och dörrar fanns i såväl botten- som övervåningen en putsad kolonnliknande risalit. Av ett foto från 1901 framgår att taket ursprungligen var lagt med skiffer förutom frontespiserna som hade plåttak.

Tidslinje Filipstad Västra



1876. Stationen öppnas under namnet Filipstad BJ samtidigt som banan till Daglösen och bandelen Daglösen - Molkom på Bergslagsbanan tas i trafik. Samma år öppnar även den smalspåriga banan Filipstads norra Bergslags järnväg som använder sig av BJ:s station.

1907 – 1908. Stationshuset byggs om- och till. Bygg-

naden får en övervåning samtidigt som två fönsteraxlar tillkommer åt norr. Vem som är arkitekt för ombyggnaden är inte klart, men byggnaden behåller mycket av sin ursprungliga arkitektur. Utbyggnaden görs för att få lokaler till såväl en trafikexpedition som en banexpedition bemannade med trafikinspektör och baningenjör.

Ovan: Filipstad BJ cirka 1901. Stationen har kvar sitt ursprungliga utförande med fem fönsteraxlar i mitten flankerade av ytterligare två på vardera sida. Bortanför stationshuset skymtar ett bostadshus uppfört av BJ med gaveln mot spåret. På bangården ligger tillsynes nya slipers utlagda inför ett kommande slipersbyte. Foto: Järnvägsmuseet.



1909. Stationen får namnet Filipstad Västra.

1920. Bygglov ges för godsmagasin i trä på bangårdens nordöstra del.

1921. NKIJ:s smalspår elektrifieras.

1931. AB Skellefteå Spisbrödsfabrik flyttar till Filipstad och blir senare Wasabröd AB. Fabriken ligger granne med stationen väster om bangården och får två egna industrispår in på fabriksområdet.

1947 Bergslagsbanan förstatligas och SJ tar över driften.

Ovan: Filipstad BJ cirka 1908.
 En ny övervåning har tillkommit samtidigt som byggnaden vuxit med två fönsteraxlar mot norr. Trots den omfattande ombyggnaden har stationshuset fått behålla mycket av sitt ursprungliga arkitektoniska uttryck. Bottenvåningens fasad är identisk med det tidigare utförandet som kopierats även till den nya delen med samma rusticering, våningsgesims, dropllist, dubbeldörrar med fönster och de putsade omfattningarna. På övervåningen har de rusticerade hörnkedjorna och risaliterna tillåtits fortsätta. Takformen är densamma. Foto: Järnvägmuseet.

1964. Inlandsbanan får en ny dragning förbi Filipstad genom att en ny normalspårig bana byggs från Filipstad till Persberg. Banan byggs delvis på gamla ÖWJ som samtidigt läggs ner mellan Nykroppa och Persberg. Filipstad Östra läggs därmed ner och Filipstad Västra döps om till enbart Filipstad. Samma år rivs även smalspårsbangården i Filipstad samtidigt som stationshuset genomgår en större renovering såväl invändigt som utvändigt.

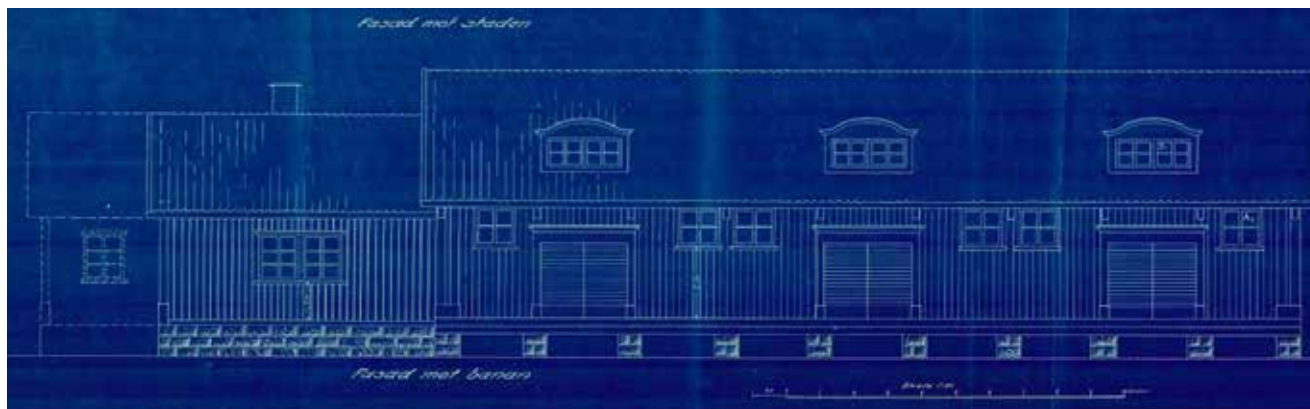
1985 läggs Inlandsbanans persontrafik på sträckan Kristinehamn – Lesjöfors via Filipstad ner. Samma år degraderas Filipstad station till lastplats. Sommartrafik med rälsbuss i Inlandsbanans regi finns dock kvar på sträckan förbi Filipstad fram till början av 2000-talet.

1993. Byggnadsnämnden i Filipstad godkänner ansökan om ändrad färgsättning på stationshuset. Väggar målas med kulören 2502-Y, hörnpelare, pilastrar och fönsteromfattningar med kulören 1502-Y, karmar med kulören 6010-G50Y, bågar med kulören 1002-Y och dörrar eventuellt med kulören 7010-G30Y.

2009. Godsmagasinet rivs efter att ha brandskadats.

2010. Bostadshuset direkt söder om stationen, uppfört som personalbostad av BJJ, brandskadas efter att ha stått tomt en tid. Byggnaden står idag kvar som delvis raserad ruin.

2015. Stationshuset fortsatte användas till järnvägsdriften fram till cirka 2015. Även lägenheten på andra våningen var bebodd till cirka 2015. Kontoret på andra våningen tömdes något tidigare.



Överst: Bygglövsritning från 1924 på det 2009 rivna godsmagasinet.
Till vänster: Bangården 1938. På bilden syns både normalspåriga och smalspåriga spår. Kontaktledningsbryggorna hör till smalspårerna som elektrifierades 1921. Normalspåret har aldrig varit elektrifierat. Foto: JVM.



Till höger: Ett arbetståg med makadamvagnar håller på att färdigställa Inlandsbanans nya dragning mellan Filipstad och Persberg 1964. Loket heter T43 224 och levererades till SJ 1962. 2005 såldes det till TÅGAB i Kristinehamn som ändrade namnet till T43 111. Foto Järnvägsmuseet.

Byggnadsbeskrivning

Detta avsnitt baseras på ett platsbesök vid stationen den 25 april 2023.

Läge och omgivning

Byggnaden ligger i stadens västra utkant mellan Järnväggsgatan och järnvägen som går parallellt med varandra i nord-sydlig riktning. I direkt anslutning till spårområdet västra sida ligger ett industriområde med höga byggnader tillhörande Wasa och Barilla. Stationshuset ligger öster om järnvägen. På östra sidan av Järnväggsgatan ligger ett relativt glesbebyggt bostadsområde med mindre flerbostadshus och radhus närmast stationen och villor längre bort.

Norr om stationshuset finns den gamla järnvägsparken med resterna av en björkallé, gräsmattor och en del buskar och träd. Längre norrut finns en gammal lastbrygga i anslutning till det nu rivna godsmagasinet. På andra sidan spåret från denna plats ligger det gamla lokstallet. Söder om stationshuset finns ruinen av en tidigare tjänstebostadsvilla i en igenvuxen trädgård.

Stationshuset ligger som fond vid slutet av Bergslagsgatan som slutar med en T-korsning med Järnväggsgatan framför stationshuset. Stationshuset har en rektangulär grundform med långsida mot väster och öster och gavlar mot norr och söder.

Stationshusets fastighet består utöver stationshuset av en asfalterad plan och parkering mellan stationshuset och Järnväggsgatan. Norr om stationshuset finns en låg asfalterad lastkaj med stensatta kanter och ramp mot spårområdet samt en asfalterad plan som går runt hörnet mot spårområdet och den något förhöjda



Stationshuset ligger som en fond i slutet av Bergslagsgatan. Bakom stationshuset skymtar fabriken tillhörande Wasa och Barilla.

asfalterade ytan som utgör plattform till spår 1. Även den lilla ytan söder om stationshuset är asfalterad och gränser till grannfastighetens övergivna trädgård.

Exteriör

Stationsbyggnaden har en låg granitsockel som är synlig mot söder och öster. Mot norr och väster har marknivån höjts över den ursprungliga sockeln. I stället har byggnaden på dessa sidor en grå putsad sockel.

Byggnaden är uppförd i två våningar med ljusgrå putsad fasad och rusticerade hörnkedjor. Medan gavlarna har en strikt symmetrisk fasaduppbyggnad är långsidornas ursprungliga symmetri något uppbruten på grund av tillbyggnaden i början av 1900-talet och indelade i fyra olika delar avgränsade av putsade risali-

ter och hörnkedjor.

Samtliga fönsterbågar är i trä och sannolikt installerade under tidigt 1960-tal. Bottenvåningens fönster är höga och relativt smala fyrluftsfönster med korspost, och bågformad överdel. På gavlarna finns en något smalare variant i mittpartiets yttre fönsteraxlar. Bottenvåningens fönster har en vitputsad utskjutande fönsteromfattning som sträcker sig upp till en kraftig våningsgesims.

Övervåningens fönster är något lägre rektangulära tvåluftsfönster med mittpost, fyra rutor och spröjs. Den vitputsade fönsteromfattningen är mindre utskjutande än på bottenvåningen, bara någon centimeter som en ram runt fönstren. Yttersta fönstret på varje långsida är markerat med en putsad trekantsgavel

ovanför respektive fönster. Vindsvåningen har enstaka mindre enluftsfönster med enkel spröjs.

Taket är relativt flackt med lika stort takutsprång på såväl gavlar som långsida. Över mittendelen ett sadeltak med takåsen parallell med byggnadens långsidor. Ovanför gavelpartierna är taket valmat med takåsen parallell med respektive gavelfasad. Gavlarnas tak är något högre än mittenpartiets sadeltak. Taket är lagt med svartmålad plåt.

Nedan beskrivs unika drag för respektive fasad.

Östra fasaden

Östra långsidan vänder sig mot staden. En del av fasaden, omfattande fem fönsteraxlar är indragen i förhållande till gavelpartierna. Indragningen motsvarar den ursprungliga stationsbyggnadens mittersta del. Mittersta fönsteraxeln i indragningen utgör byggnadens huvudentré med ingång till väntsalen. Entrén markeras med två putsade pelare som bär upp övervåningens balkong samt en låg frontespis i övervåningen som kröns av en metallspira i form av ett bevingat hjul. En granittrappa med tre steg leder upp till entrén.

Övervåningens balkong är lika bred som indragningen och balkongens ytterkant ligger i liv med gavelfasaderna, mellan dessa går ett enkelt svartmålat smidesräcke. Dörren in till väntsalen är av teak eller liknande med två sidoljus och stort tvådelat överljus. Dörren är sannolikt från början av 1960-talet. Nära norra hörnet finns entrén till övervåningens kontor. En enkel granittrappa leder upp till dörren. Dörren är av senare datum i trä med högt tvådelat överljus.



Överst: Bild tagen från den gamla järnvägsparken norr om stationshuset mot söder. Järvägsgatan skymtar framför bostadshuset till vänster.

Underst: Stationshusets östra fasad mot staden.



Delen näst längst åt norr har ett plant tak.

Södra fasaden

Södra gavelfasaden vänder sig mot en liten asfalterad plan som i söder gränsar till en igenvuxen villaträdgård med ett delvis raserat bostadshus. Gavelfasaden har en symmetrisk uppbyggnad indelad i tre fält avgränsade med putsade risaliter och hörnkedjor. En fönsteraxel i vardera yttre fält och tre i det bredare mittre fältet.

På gaveln finns två entrédörrar båda med tvådelade överfönster. Till dörren i mittenfältet leder en modernare galvaniserad trappa med tre steg. Till entrén i högra fältet leder en granittrappa med tre steg.

Fönstren i övervåningens mittenfält har annat utförande än våningens övriga fönster. Ett två luftsfönster med korspost och spröjs i mitten med ett smalt enluftsfönster med spröjs på vardera sida.

Västra fasaden

Västra långsidan vänder sig mot spårområdet och den asfalterade plattformen med stenkant mot spåret. Fasaden har en asymmetrisk indelning i fyra olika fält avgränsade av putsade risaliter och hörnkedjor.

De två yttersta delarna är lika med ett centralt placerat fönster på övervåningen och två i bottenvåningen. Dessa delar har ett något högre tak än de mittersta. Delen näst längst åt söder har fem fönsteraxlar med entré till väntsalen i den mittersta axeln. Denna del motsvarar den ursprungliga stationsbyggnadens mittersta del.

Entrépartiet till väntsalen är av mörkbetsat trä med



Detaljbilder från Östra fasaden. Överst: Frontespisen ovanför entrén kröns av ett bevingat järnvägseblem. Nederst: Dekorativ puts på en av pelarna vid entrén som bär upp balkongen.



Södra fasaden. Överst: Foto taget från den igenväxta granntomten. Nederst: Fönster, stentrappa och entrédörr till bostadvåningens trapphus.

smala sidoljus på var sida om dörren. Ovanför dörren finns ett högt tvådelat överfönster. Ovanför entrén sitter en stationsklocka som rundas av våningsgesimsen.

Fönstret ovanför entrén har en kraftigt utskjutande putsad fönsteromfattning som markerar entrépartiet. Under fönstret sitter en stationsnamnsskylt. I delen näst längst mot norr finns ett likadant entréparti i mörkbetsat trä som i delen näst längst åt söder. Själva dörren är dock utbytt mot en modernare vit standarddörr.

Norra fasaden

Norra gavelfasaden vänder sig mot en låg lastbrygga med stensatt kant samt asfalterad plan och bortanför denna den gamla järnvägsparken. Som den andra gavelfasaden är den symmetriskt uppbyggd och indelad i tre fält avgränsade av putsade risaliter och hörnkedjor.

De yttre smalare fälten saknar fönster i såväl botten- som övervåning. I mittfältet finns en grönmålad entrédörr med tvådelat överfönster i vänstra fönsteraxeln, ett bredare fönster med samma utförande som övriga på bottenvåningen i mittaxeln samt ett smalare fyrluftsfönster med mittpost i högra axeln. Ovanför mittersta fönstret sitter armaturen till en stationsnamnsskylt. Textdelen saknas men återfanns i stationshusets pannrum. På övervåningen finns tre rektangulära tvåluftsfönster med mittpost och spröjs.



Västra fasaden. Entrén till väntsalen från spårsidan. Ovanför stationsklockan och den rundade våningsgesimsen syns den utskjutande fönsteromfattningen som markerar entrédörren.



Överst: Västra fasaden mot söder. Underst: Norra och västra fasaden. Framför fönstren sitter plastskivor som hindrar vandalisering. Framför gaveln skymtar den stensatta lastbryggan.



Från vänster till höger: Klipp från Kumlins fasadritning från 1876, foto från Järnvägmuseet taget 1935, och två bilder från 2023. Samtliga föreställer västfasadens norra del och visar hur fasaden förändrats över tid.

Exempel på hur fasaden förändrats

På denna sida redovisas fem bilder som visar exempel på hur fasaden förändrats över tid samtidigt som bilderna tydliggör likheter mellan dagens fasad och tidigare utföranden.

Av bilderna på övre raden framgår bland annat olika fönsterutformningar. 1876 gick såväl dörrar som fönster hela vägen ner till marknivå. 1935 har fönstren minskat till dagens höjd, de har dock kvar de spröjsade överljusen medan dagens fönster har korspost utan överljus.

Av bilderna framgår även förenklingar som gjorts i den putsade fasaden. Till exempel har tandsnittsfrisen och gesimsen i nederkant av övervåningens fönster tagits bort på dagens fasad.



Till vänster foto från Järnvägmuseet taget 1935. Högra bilden är från 2023. Båda bilderna föreställer norra gaveln. Notera förenklingarna i fasaden.

Interiör

Stationens två våningar är tydligt uppdelade i två funktioner. Bottenvåningen rymmer väntsal, trafikexpedition, samt personal- och förrådsutrymmen kopplade till driften av järnvägen. Övervåningen var tidigare en bostadvåning som idag är uppdelad i en kontorsdel och en bostadslägenhet. Karaktären av bostad finns dock kvar i hela våningsplanet.

Nedan beskrivs rum för rum med särskilt fokus på material och fast inredning som kan vara av värde sett ur kulturhistoriskt perspektiv. Rummens benämning och funktion kommer från den senast utförda planritningen från 1993, framtagen av SJ:s fastighetsdivision.

Bottenvåning

101, väntsal

Väntsal med entré mot staden så väl som mot spåren. Golv och golvlister samt fönsterbänkar i grön-brun ölandskalksten. Väggar med hög bröstning i grönmålat skivmaterial upp till dörrarnas överkant. Smäckra trälistor i ljusst lövträ mellan skivorna. Över bröstningen gulmålad putsad vägg. Sänkt innertak med perforerade taksivor. Lysrörsarmaturer i plåt.

I väggen mot expeditionen finns en glasvägg med lister i fanerat trä, möjligen ek, och två biljettluckor med liten utskjutande disk under. Den vänstra biljettluckan är öppningsbar medan den högra har roterande biljett- och växeltallrik. Båda biljettluckorna har ovan öppningsbar lucka med kromad metallkant och perforerad skiva med prathål. I väggen på väntsalens ena kortsida finns en öppning för godshantering.

102, wc, väntsal

Toalett i anslutning till väntsalen. Grå golvklinker och golvlister. Vitt kakel på väggarna upp till dörrarnas överkant. Kaklad vägg upp till dörrhöjden mellan toalett-bås och förrum. Toalett och handfat i vitt porslän från mitten av 1900-talet. Kromad vridkran med kallt vatten på handfatet.

103, expedition

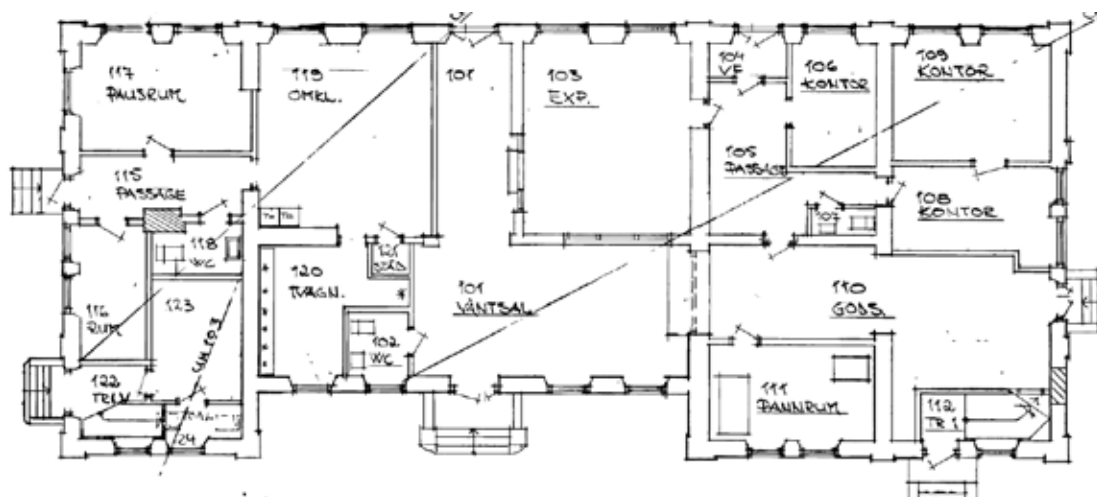
Expeditionsrum mellan väntsalen och spårsidan. Golv lagt med gulbrun marmorerad linoleummatta. Enkel gråmålad golvlister i trä. Putsade väggar, gulmålade till överkant på dörrar, ovan detta vitmålade. Sänkt innertak med perforerade taksivor av samma sort som i väntsalen.

Mot väntsalen glasvägg med två biljettluckor och bevarad försäljningsdisk i trä samt tillhörande fast

monterad hurts med lådor och hylla för pärmar. Under biljettluckorna fack/hylla för förvaring. Den högra biljettluckan har roterande biljett- och växeltallrik. Under denna lucka finns nedsänkt i förvaringshyllan kromat fack för växelkassa. Högra luckan är öppningsbar. Nedre delen kan öppnas separat genom att skjutas mot höger. Fast skrivbordsskiva finns under luckan. Mellan luckorna finns ett fast monterat låsbart skåp med träjalusi och fack för biljetter med mera.

104, vindfång

Golv och golvlister med grå klinker. Grönmålad putsad vägg. Entréparti av brunbetsat trä med sidoljus och tvådelat överfönster. Dörren utbytt mot modernare vit standarddörr. Inre vägg av glas med gråmålad trälistor och skivor. Ljust tak.



Planritning för bottenvåningen framtagen av SJ:s fastighetsdivision 1993.



Rum 101, väntsal.

105, passage

Golv lagt med brunmurrig linoleummatta i ruttmönster. Enkla grå golvlister i trä. Putsade gröna väggar. Gråmålade dörrfoder. Ljust tak.

106, kontor

Mindre kontorsrum med genomgång till inre rum. Parkettgolv i trä. Enkla vitmålade golvlister. Ljust aprikosfärgad strukturtapet med mönstrad bård. Fönsterskiva i marmor. Runt fönstret putsad vitmålad vägg där färgen släppt.

107, skrub - wc

Liten toalett. Golv och golvlister av grå klinker. Putsade aprikosfärgade väggar. Vitt kakel bakom handfatet. Gröna dörrfoder.



Rum 103, expedition.

108, kontor

Tidigare kontor ombyggt till litet pentry med trinettkök och wz med dusch. Golv lagt med ljusgrå marmorerad linoleummatta. Enkel grå golvlister i trä. Putsade väggar. Gulmålade till överkant av dörr, ovan det vitmålade. Vitt tak. Duschrummet har grön golvmatta och ljusa våtrumstapeter.

109, kontor

Golv lagt med grå linoleummatta. Enkla grå golvlister i trä. Putsad vägg gulmålade till överdel av dörr. Övre delen av väggarna samt taket är vitt. Fönsterbänk av marmor.

110, gods och arkiv

Godsrum som även delats av till arkivrum under trappa. Golv lagt med två olika linoleummattor. Närmast



Rum 111, pannrum.

gaveln grönspräcklig, in mot huset samma brunmurriga matta som i passage 105. Putsade grönmålade väggar. Sänkt tak med ljusa skivor. Mot väntsalen finns en öppning i väggen för mottagning och utlämning av gods. Under öppningen en låg disk. Under trappa till övervåningen finns ett arkivrum med väggfasta hyllor i trä. I anslutning till detta rum finns även städskrubb med plåtink.

111, pannrum

Pannrum med sänkt golv i del av rummet jämfört med övriga byggnaden. Metalltrappa med fem steg leder ner från dörren. Grönmålat betonggolv. Vitputsade väggar. Rör för fjärrvärme passerar genom rummet. Äldre expansionskärl i trä finns nära taket. På golvet ligger stationsnamnskyllten som ska sitta på gaveln mot norr.



Rum 112, trappa.

112, trappa

Norra trapphuset med entré från östra fasaden. Golv och trappa lagt med grå linoleummatta. Trappnosar i metall. Gulmålade putsade väggar. Nedervåningens fönster har galler av metall. Handledare av svarvat trä i trappan. Ovanför trappan finns räcke med svarvade spjälor i anslutning till fönster.

115, passage med vindfång

I vindfånget närmast entrén är golv och golvlistor av grå klinker. I övriga passagen röd linoleummatta. Gulmålade putsade väggar till strax ovanför dörrposterna. Över det är väggar och tak vita. Mellan vindfång och inre delen dörr med fönster och stort överfönster upp till tak.



Rum 117, pausrum.

116, rum

Mindre rum som fungerar som passage till trapphus. Golv med röd linoleummatta. Gulmålade putsade väggar till strax ovanför dörrposterna. Enkla vitmålade golv- och taklister i trä. Över det är väggar och tak vita. Sänkt innertak med perforerade takskivor. Nyare dörrar. Fönsterbänkar i marmor.

117, pausrum

Pausrum med köksbänk och kylskåp i inre hörnet. Golv lagt med röd linoleummatta. Gulmålade putsade väggar till strax ovanför dörrposterna. Över det är väggar och tak vita. Sänkt innertak med perforerade takskivor. Enkla vitmålade golv- och taklister i trä. Nyare dörr. Fönsterbänkar i marmor. Stora fuktskador i vägg på grund av saknat stuprör.



Rum 119, omklädning.

118 wc

Toalett och handfat från mitten av 1900-talet. Golv och golvlist lagt med grå klinker. Gulmålade putsade väggar. Vitt kakel bakom handfatet. SJ:s klassiska droppformade tvålbehållare på väggen. Kromat dörrtrycke i funkisstil.

119, omklädning

Tidigare större omklädningsrum som till hälften delats av till ett mindre kontorsrum i anslutning till kvarvarande omklädningsrum. I båda rummen röd linoleummatta, gulmålade putsade väggar upp till strax ovanför dörrposterna. Ovanför det vita väggar och vita tak. Enkla vitmålade golv- och taklister. Fönsterbänkar av marmor. I anslutning till fönstren fuktskador på grund av saknade stuprör.



Rum 120, tvagning.

120 tvagning

Duschrum med stort rostfritt handfat med fem kranar i bredd på ena väggen. Golv och golvlistor lagta med grå klinkers. Vitt kakel på väggarna upp till överkant av dörrpost. Där ovan gulmålade putsade väggar och vitt tak. Kaklad duschalkov. Kaklad fönsterbänk.

121, städ

Städskrubb med väggmonterad rostfri städvask och väggfasta hyllor. Röd linoleummatta på golvet. Vitmålade väggar. Enkel golvlist av trä.

122, trapphus

Södra trapphuset med entré från södra gaveln. I bottenvåningen är golvet lagta med marmorerad ljus linoleummatta. Trappan är av gråmålat trä med grön linoleummatta på trappstegen. Väggarna är putsa-



Rum 122, trapphus.

de och nertill klädda med stående pärlspontpanel målade i mörk aprikos. Upptill är väggarna putsade och gulmålade. Äldre profilerad fönsteromfattning i trä med samma mörka aprikosfärg som pärlspontpanelen. Fönsterbänkarna är eventuellt av marmor, i så fall övermålade. Golvet ovanför trappan är lagta med samma gröna matta som trappstegen. En enkel och en dubbel spegeldörr leder in till bostadsvåningen.

123, rum

Mindre rum utan fönster. Ljus marmorerad linoleummatta på golvet. Putsade väggar, gulmålade till strax ovanför dörrpost. Ovanför det vita. Vitt tak med perforerade takplattor. Enkla vitmålade golv- och taklistor.

124, förråd

Förrådsrum med fönster under trappan till övervå-



Rum 255, förråd.

ning. Golv lagta med ljus marmorerad linoleummatta. Gråmålade putsade väggar. Trätrappans gråmålade undersida utgör större delen av rummets tak. Ovanför dörren in till rummet mellan dörrposten och trappans övre del finns ett väggfast skåp byggt av stående plank.

På inre väggen finns rester av en teknikinstallation, sannolikt kopplad till järnvägen. Under denna finns en större metallucka i golvet med hål för kablar.

Övervåning

201, passage

Hall till bostadsvåning. Golv lagt med schackrutig linoleummatta. Ljus stänktapet på nedre delen av väggen. Enkel vit tapet på övre delen. Vitt tak. Enkel vitmålad golvlister i trä. Utöver den dubbla spegeldörren mot trapphuset ytterligare två höga dubbla spegeldörrar in mot lägenheten. Dörrar samt profilerade dörrfoder i trä är målade med vit oljefärg. Kromade dörrtrycken med vita bakelithandtag.

202, kontor

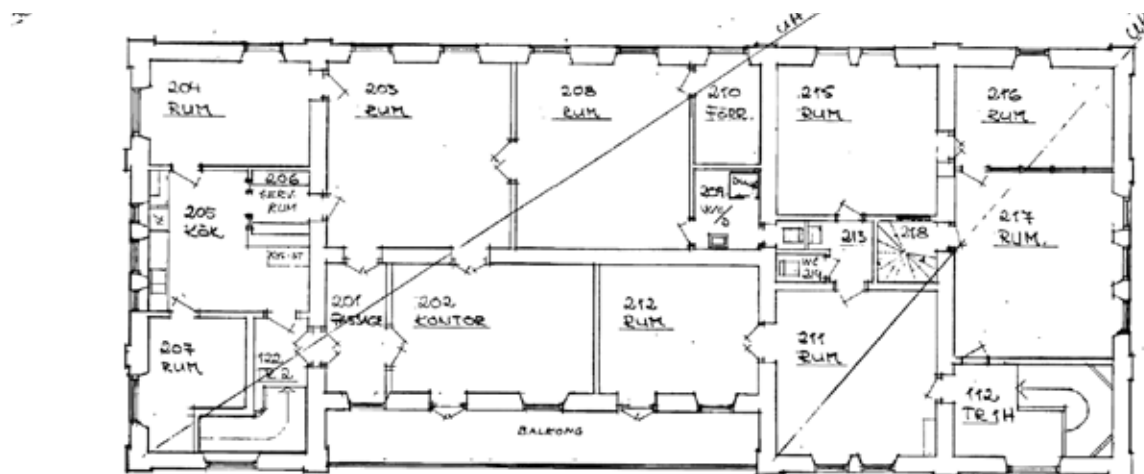
Rum med hög kakelugn i inre hörnet. Parkettgolv, väggarna är tapetserade med ljusgrått marmorat mönster. Vit-grön bård närmast taket. Taket är vitmålat. Bred dubbeldörr ut till balkongen samt ett fönster. Två höga dubbla spegeldörrar. Dörrar samt profilerade dörrfoder i trä är målade med vit oljefärg. Kromade dörrtrycken med vita bakelithandtag.

203, rum

Stort rum innanför köket. Parkettgolv. Tapetserade väggar med bård i brösthöjd. Vitmålat tak. Enkel vitmålad golvlister i trä. Två fönster. Två höga dubbla spegeldörrar in mot lägenheten. En enkel lägre spegeldörr in till mindre rum bakom köket. Dörr till serveringsrum saknas. Gångjärn finns. Dörrar samt profilerade dörrfoder i trä är målade med vit oljefärg. Kromade dörrtrycken med vita bakelithandtag.

204, rum

Litet rum, enligt ritning tidigare med dörr direkt från köket, nu uppdelat i två delar med litet förrådsrum/garderob närmast gaveln. Det inre rummet har



Planritning för övervåningen framtagen av SJs fastighetsdivision 1994.

parkettgolv, gulmålad putsad vägg och vitt tak. Äldre profilerade golvlister. Fönsterbänk i sten. Dörren till det inre rummet är en vitmålad spegeldörr. Kromat trycke med vitt bakelithandtag.

Det yttre lite större rummet har en grå golvmatta, aprikosfärgade tapetserade väggar med bård i samma färgskala. Enkel vitmålad golvlister i trä och vitmålad fönsterbänk.

205, kök

Kök, delvis med äldre fast inredning. Golv lagt med ljus marmorerad linoleummatta. Ljust gråmålade putsade väggar. Vitt tak. Äldre profilerade gråmålade golvlister i trä. Vitmålade spegeldörrar till hall, rum 207 och skafferi med profilerade dörrfoder i trä. Rakt innanför köksdörren från hallen står spis med mindre köksbänk med mörk skiva på vardera sida. Grönt smalt stäen-

de kakel bakom spisen. Två köksskåp under bänken och två över. Skåp och fläkt sannolikt från 1970-talet. Framför gavelfönstren står en rostfri diskbänk med underskåp och lådhurts. Samma utförande på skåp och lådor som vid spisen. Till höger om denna finns en nyare köksbänk med diskmaskin under. I sydvästra hörnet sitter ett fast monterat platsbyggt köksskåp med kromade handtag. Sannolikt från 1930/40-tal. I anslutning till skåpet finns mindre spegeldörr in till skafferi. I anslutning till serveringsrum finns på vardera sida dörröppningen ett äldre spröjsat fönster med tre rutor. Den vitmålade profilerade dörrlistan omgärdar även fönstren.

206, serveringsrum

Litet serveringsrum mellan kök och rum 203. Parkettgolv. Vitmålade väggar. Äldre profilerade golvlister. Vitt



Rum 206, serveringsrum.



Överst och nederst, rum 202, kontor.



Rum 203, rum.



tak. Mot köket äldre spröjsade fönster på dörrens båda sidor. Dörr mot köket saknas. På vardera sida platsbyggda fast monterade träskåp med avställningsyta mellan över- och underskåp. Orange skåpsluckor med vita hyllor. Kromade handtag, sannolikt från 1930/40-tal. Sannolikt är skåpet mot spårsidan från början av 1900-talet medan det mot stadssidan är från 1930/40-tal då utförandet skiljer sig åt.

207, rum

Litet rum bakom köket. Genomgång till vindstrappa. Ljus golvmatta. Vit tapet med grön bård. Vitt tak. Enkla vitmålade golvlister i trä. Fönsterbänk i trä. Vitmålade spegeldörr med profilerade dörrfoder. Bakom dörrrens vita färg syns att den tidigare varit grå. Platsbyggt garderob i trä i ena hörnet. Kromat handtag. Sannolikt 1930/40-tal. Enkel vindsdörr. Kromat trycke med vitt



Rum 208, rum.

bakelithandtag.

208, rum

Större rum med fönster mot bangården. Parkettgolv, väggar med vit/blå-mönstrad tapet. Vitt tak. Enkla vitmålade golvlister i trä. Tre dörrar varav två enkla vitmålade spegeldörrar som leder in till rum 210 respektive badrum 209. En dubbel vitmålade spegeldörr leder in till rum 203. Alla dörrarna har vitmålade profilerade dörrfoder. Fönsterbänkar i trä.

209, Wc

Dusch med toalett i inre rum. I yttre rummet, grå våtrumsmatta och blå väggar, vitt tak. Modernare duschkabin i ena hörnet. Vitmålade spegeldörr med frostat glas i övre spegeln leder in till toaletten. Profilerade dörrfoder i vitmålat trä. På toalettgolvet grå



Rum 211, rum.

våtrumsmatta. Vitmålade väggar.

210, förråd

Litet sovrums/förrådsrum. Golv lagt med brun linoleummatta. Vita stänkmålade tapeter. Vitt tak. Äldre vitmålade profilerade golvlister i trä. Fönsterbänk i trä. Vita profilerade dörrfoder i trä.

211, rum

Entré från norra trapphuset genom nyare ytterdörr. Rum med litet trinettkök i ena hörnet. Grå linoleummatta, ljusrosa tapeter. Vitt tak med taksivor. Enkel vitmålade golvlister i trä. Fönsterbänk i sten. Enkla spegeldörrar till rum 217 och 213. Dubbel spegeldörr till rum 212. Enkla vitmålade dörrfoder i trä.



Rum 212, rum.

212, rum

Ljusbrun linoleummatta. Ljusa tapeter. Vitt tak. Enkel vitmålade golvlister i trä, profilerade vitmålade taklist. Fönsterbänk i sten. Vitmålade dubbel dörr i trä ut till balkong.

213, passage

Passage mellan rum 211 och 215 med ingång till toalett och städskrubba. Grå linoleummatta. Ljusa tapeter. Vitt tak. Profilerade vita dörrfoder i trä. Vita spegeldörrar till såväl toalett som städskrubba. Moderna trycken i mässing. Städskrubban har invändigt äldre träpanel och rostfri städvask.

214, WC

Liten toalett med golv och golvlister lagt med rött golvklinker. Ljusbeige väggar. Grå kakel bakom handfat.



Balkong.

215, rum

Rum med fönster mot bangården. Går linoleummatta, vit/grön-mönstrad tapet. Vitt tak. Hög profilerad golvlister i vitmålat trä. Profilerad vitmålad taklist. Enkel vitmålad spegeldörr in till vindstrappa. Dubbel vitmålad spegeldörr till rum 216. Båda dörrarna har profilerade vitmålade dörrfoder i trä. Fönsterbänkar i sten.

217, rum

Stort rum mot norra gaveln, sammanslaget med rum 216. Väggen delvis kvar närmast taket. Grå linoleummatta. Ljus mönstrad tapet. Vitt tak. Enkel vitmålad golvlister i trä. Profilerad vitmålad taklist. Fönsterbänkar i sten. Modernare dörr in till vindstrappan.

218, vindstrappa

Rum med brant och smal vindstrappa i trä. På neder-



Vinden.

våningen linoleummatta. Gråmålade väggar. Svarvad handledare i trä.

Balkong

Stor balkong längs halva långsidans fasad. Golv lagt med tryckimpregnerat trä ovanpå plåt. Smidesräcke med stående smala spjälor. Balkongen nås från två rum genom dubbla balkongdörrar med fönster.

Vind

Vinden består till större delen av stora öppna rum, men en del mindre rum finns också. I stort sett hela vindsgolvet är täckt med ett flera decimeter tjockt lager lösullsisolering. En spång av skivor har lagts för att man ska kunna ta sig fram. Flera av rummen går dock inte att nå utan att vada fram i isoleringen. Där det ursprungliga golvet är synligt består det av tegel.



Utvändigt igenmurat vindsfönster.

Väggarna är annars enkla av stående plank eller grov puts ovanpå tegel. I ett antal rum finns enkla trähyllor, bland annat innanför en dörr av pärlspont med skylten "Stationens arkiv". Dörrarna ovanför de två vindstrapporna är av metall, sannolikt från början av 1900-talet. De små kvadratiska vindsfönstren som syns på äldre foton av byggnaden finns kvar under fasaden från 1960-talet och är synliga uppe på vinden.

Kulturhistorisk värde

Kulturhistoriskt sammanhang

Kulturhistoriskt sammanhang är ett visst identifierat och avgränsat historiskt utvecklingsförlopp med ingående verksamheter eller aktiviteter som på olika sätt haft en präglade inverkan på en viss företeelse. En företeelses kulturhistoriska sammanhang och uttrycken för detta bildar utgångspunkter för bedömning av dess kulturhistoriska värden. Flera olika kulturhistoriska sammanhang kan tillskrivas en och samma företeelse.

Ur Riksantikvarieämbetets Plattform kulturhistorisk värdering och urval (2015)

Järnvägens utbyggnad

Den första svenska järnvägen upplåten för allmän trafik var den 8 km långa Frykstabanan i Värmland som öppnade för trafik 1849. De första åren drogs vagnar av hästar men 1856 togs det första ångloket i drift.

1854 beslutade Sveriges riksdag att staten skulle uppföra ett stambanenät mellan Sveriges största städer medan privata aktörer skulle stå för mindre bibanor med anslutning till stambanorna. De första färdigbyggda etapperna av stambanorna invigdes 1856. Hela Västra stambanan mellan Göteborg och Stockholm stod klar för trafik 1862 medan Södra stambanan mellan Stockholm och Malmö invigdes 1864.

Efter stambanornas färdigställande kom det privata järnvägsbyggandet i gång på allvar. Under 1800-talets sista decennier uppfördes XXXX-mil privata järnvägar varav Bergslagsbanan var den enskilt största banan.

Stationshusen

Till det allt mer expanderande järnvägsnätet behövdes en mängd stationshus och andra byggnader. SJ hade eget arkitektkontor med Adolf Edelsvärd som chefsarkitekt medan många av de mindre privatbanorna anlidade Clas Adelsköld. Dessa två pionjärer inom svensk järnvägsarkitektur kom att påverka utformningen inte bara av landets järnvägsbyggnader utan även dåtidens arkitektur i stort. Med järnvägen spreds tidens nya arkitektoniska stilar ut i landet.

Utformningen av de tidiga stationshusen skedde med internationell förebild sett till planlösningen med en entréhall i mitten. I anslutning till denna låg expedition för resgodshantering och biljettförsäljning. På vardera sida med varsin utgång mot plattformen låg väntsalarna för 1:a respektive 2:a klass. Såväl planlösning som fasad hade som regel en symmetrisk uppbyggnad.

Lokala förhållanden och ekonomi fick styra vilka material som användes även om stationshus i sten föredrogs i städerna då stenbyggnader uppfattades som mer monumentala och officiella och därmed passade bättre i städer. I mindre städer och på landsbygden byggdes oftare stationshus av trä.

För att få till ett rationellt och effektivt husbyggande togs typritningar fram. Därför är det vanligt att stationshus längs samma bana är väldigt lika då de är uppförda efter samma ritningar. Ofta fanns typritningar för olika stationsstorlekar, men även i dessa fall brukar byggnaderna ha gemensamma arkitektoniska uttryck.



Året är 1961 och rälsbussen har just kommit. Foto: Järnvägsmuseet

Kulturhistorisk värdering

Stationshuset i Filipstad har trots förändringar bevarat sin ursprungliga funktion och karaktär i hög grad.

Sedan uppförandet 1876 är har byggnaden genomgått stora förändringar vid två tillfällen, den omfattande tillbyggnaden med en andra våning 1907–1908 och en större renovering i början av 1960-talet då såväl interiör som exteriör förändrades. Dessa händelser är de som enskilt satt störst prägel på dagens byggnad men den rymmer även avläsbara spår från flera andra tidsepoker. Förutom de två stora förändringarna finns även den ursprungliga byggnaden från 1876 och de senaste decenniernas mindre ombyggnader representerade i byggnadens material och uttryck.

Även om fasaden förenklades på 1960-talet är den ursprungliga 1870-talsfasaden fortfarande avläsbar i byggnadens bottenvåning. Fasadens indelning, hörnkedjor och pilastrar, dörrar och fönster samt gesimser känns igen från den ursprungliga stationsbyggnaden.

Vid tillbyggnaden i början av 1900-talet fick byggnadens ursprungliga utförande stå som mall till de tillkommande delarna och övervåningens fasad känns igen från denna tid även om även den förenklades på 1960-talet. Från början av 1900-talet finns mycket bevarat i byggnadens övervåning i form av kakelugn, dörrar, foder och lister utöver själva planlösningen som till stor del är bevarad med serveringsgång, köksdörr och sal.

Utöver fasadförenklingen har 1960-talet satt störst prägel på bottenvåningen vars planlösning delvis gjordes om. Bland annat tillkom nya toaletter både för passagerare och personal samtidigt som nya flera större rum delades av med nya väggar för att ge plats åt funktioner som signalrum, telerum, lunchrum, omklädnings- och duschrum.

Byggnadens förändringar är alla kopplade till ändrade förutsättningar och behov. Därigenom kan byggnaden berätta om såväl samhällets förändringar runt stationshuset som om järnvägens utveckling i sig själv. Bottenvåningens förändrade användning på 1960-talet förmedlar till exempel både järnvägens tekniska utveckling som krävde plats för nya tekniska innovationer samtidigt som den också visar en ändrad personalpolitik med större utrymmen för personalen på bekostnad av resenärs- och godsutrymmen.

Allmänt råd - Särskilt värdefull byggnad

En byggnad kan vara en sådan särskilt värdefull byggnad som avses i 8 kap. 13 § PBL antingen för att den har sådana värden i sig eller för att den utgör en väsentlig del av en särskilt värdefull bebyggelsemiljö. Vad som sägs här om byggnader gäller även för bebyggelseområden.

En byggnad kan vara särskilt värdefull om den tydliggör tidigare samhällsförhållanden.

Exempel på detta är

- byggnader som representerar en tidigare vanlig byggnadskategori eller konstruktion som nu har blivit sällsynt,
- byggnader som belyser tidigare bostadsförhållanden, sociala och ekonomiska villkor, arbetsförhållanden, olika gruppers livsvillkor, stadsbyggnadsideal eller arkitektoniska ideal samt värderingar och tankemönster, och – byggnader som har representerat för lokalsamhället viktiga funktioner eller verksamheter.

En byggnad kan även vara särskilt värdefull om den tydliggör samhällsutvecklingen.

Exempel på detta är

- byggnader som till exempel illustrerar folkrörelsernas framväxt, massbilismens genombrott, immigration eller emigration,
- byggnader som har tjänat som förebilder eller på annat sätt varit uppmärksammade i sin samtid, och
- byggnader som präglas av en stark arkitektnisk idé.

En byggnad kan också vara särskilt värdefull om den i sig utgör en källa till kunskap om äldre material och teknik.

En byggnad kan vara särskilt värdefull från konstnärlig synpunkt om den uppvisar särskilda estetiska kvaliteter eller har en hög ambitionsnivå med avseende på arkitektonisk gestaltning eller i utförande och materialval eller i konstnärlig gestaltning och utsmyckning.

En byggnad kan även vara särskilt värdefull om den värderas högt i ett lokalt sammanhang.

Exempel på detta kan vara byggnader som har haft stor betydelse i ortens sociala liv eller för ortens identitet eller i lokala traditioner.

I begreppet särskilt värdefull byggnad ligger att byggnaden särskilt väl ska belysa ett visst förhållande eller i sitt sammanhang ha få motsvarigheter som kan belysa samma förhållande.

Byggnader från tiden före 1920-talets bebyggelseexpansion, som har sin huvudsakliga karaktär bevarad, utgör idag en så begränsad del av byggnadsbeståndet att flertalet av dem kan antas uppfylla något av kriterierna för särskilt värdefull byggnad.

Allmänt råd, Boverkets byggregler (BBR) 1:2213

Den påkostade bostadsvåningen på övervåningen berättar om det tidiga 1900-talets arbetsvillkor och samhällsstatus för uppsatta tjänstepersoner inom järnvägen. Väntsalen med de bevarade biljettluckorna utgör byggnadens mest publika rum. Utöver att tydliggöra funktionen som järnvägsstation utgör väntsalen även en tydlig tidsmarkör över den teknikhistoriska utvecklingen som gått från pappersbiljetter till digitala.

Filipstad station med sitt ursprung från en tidig epok i den svenska järnvägshistorien utgör en välbevarad representant för ett stationshus uppfört i en mindre svensk stad runt sekelskiftet 1900. Byggnaden förmedlar såväl samhällshistorisk som teknikhistorisk utveckling samtidigt som den som en av Filipstads två stationer är viktig ur ett lokalhistoriskt perspektiv.

Byggnaden är även en av två unika stationshus kopplade till Bergslagsbanans första generations byggnader och kan med sitt kontinuerliga användande som station under mer än 135 år samtidigt förmedla historia kopplad till såväl Bergslagsbanan som landets övriga järnvägshistoria.

Utifrån ovanstående bedöms stationshuset som särskilt värdefullt ur historisk och kulturhistorisk synpunkt enligt PBL 8 kap. 13 § och bör förser med skydd mot förvanskning och rivning.



Stationshuset från Järnvägsgatan 1960. Foto: Järnvägsmuseet.

Att värna

Nedan listas viktiga element i byggnaden som bör hanteras med största varsamhet för att långsiktigt bevara och höja byggnadens kulturhistoriska värde.

Exteriört

- Den putsade fasaden bör inte ytterligare förenklas. Kvarvarande arkitektoniska uttryck som rusticerade hörnkedjor och risaliter, gesimser, fönster och dörröppningar, pelare och trekantsgavlar är viktiga att behålla.
- Storlek, utformning och placering på fönster- och dörröppningar är ursprungliga och viktiga för byggnadens arkitektoniska uttryck.
- Byggnadens fönster bör vara av trä, spröjsade med mittpost och sidohängda likt nuvarande utförande. Alternativt bör vid ändring ett äldre utseende med t-post och överljus eftersträvas.
- Byggnadens entrédörrar bör vara av trä med överljus likt nuvarande utförande. Alternativt bör vid ändring ett äldre utseende med spegeldörrar och överljus eftersträvas.
- Fasadelement och byggnadsdelar kopplade till järnvägsfunktionen är särskilt viktiga att bevara. Till exempel stationsnamnskyltar, stationsklockan, järnvägseblem med vinghjul och lastkajen med stenkant på norra gaveln.
- Takets utformning är trots tillbyggnaden av andra våningen välbevarat sedan 1870-talet. Takkupor och andra tillägg bör undvikas eller utföras med stor varsamhet mot byggnadens ursprungliga utformning.
- Takbeläggningsen bör fortsatt vara plåt alternativt skiffer som taket var lagt med till 1960-talet.
- Förändringar i exteriören, såväl på fönster, dörrar



Stationshuset från norr mot söder 1964 precis efter genomförd fasadrenovering. Foto: Järnvägsmuseet.

och tak som i den putsade fasaden bör genomföras med äldre utförande som förebild. Om ett återställande av fasaden till äldre utförande genomförs är det viktigt att detta genomförs konsekvent över hela fasaden i samråd med antikvarisk kompetens.

Interiört

- Väntsalens stengolv och biljettlucka med tillhörande glasparti och fast inredning i trä som jalousiskåp och hurts i biljettexpeditionen är särskilt viktiga att bevara liksom planlösningen med entré mot gatan och genomgång till spårsidan.
- Äldre invändiga trappor i trä med svarvade handledare. Norra trapphusets svarvade träräcke. Södra trapphusets pärlspontpanel och väggfasta träskåp

under trappan. Vindsdörrarna av metall.

- Övervåningens spegeldörrar med tillhörande foder och profilerade lister.
- Serveringsrummets fasta inredning med skåp på båda långsidorna samt spröjsade fönster mot köket.
- Bostadsvåningens kakelugn i rummet innanför balkongen.
- Bostadsvåningens planlösning med köksentré, serveringsgång och sal.

Förslag på planbestämmelser

Baserat på byggnadens kulturhistoriska värde och ovanstående lista med särskilt bevarandevärda element föreslås följande planbestämmelser för att upprätthålla stationshusets kulturhistoriska värde

r – Kulturhistoriskt värdefull byggnad, får ej rivas.

q1 – Väntsalens planlösning med genomgång till bangården, väntsalens befintliga stengolv samt biljettluckor med tillhörande glasparti och fast inredning i trä som jalousiskåp och hurts in mot biljettexpeditionen ska bevaras.

q2 – Befintligt järnvägselement med vingar i smide på byggnadens tak mot öster ska bevaras.

k1 – Ändring av byggnadens exteriör ska ske varsamt och med hänsyn till befintlig volym, fasadindelning och material. Vid ändringar ska en återgång till ett mer ursprungligt utförande avseende till exempel dekorativa fasadelement samt fönster, dörrar och tak eftersträvas.

k2 – Ändring av trapphusen och övervåningens interiörer ska ske varsamt och med hänsyn till ursprunglig karaktär av ståndsmässig bostad från sekelskiftet 1900, avseende fast inredning såsom kakelugn, spegeldörrar, dörrfoder, profilerade lister samt serveringsgång med skåp, hyllor och invändiga spröjsade fönster mot köket.



Södra gaveln 1935. Foto: Järnvägsmuseet.

Källförteckning

Litteratur

- Bergslagernas järnvägsaktiebolag 1872 – 1922. Historik II. 1923.
- Bergslagernas järnvägar. Bergslagernas Järnvägs-sällskap. 1979.
- Industribanor i Värmland. Janis Priedits, 2020
- På värmländsk räls, -järnvägar i Värmland under 150 år. Nationen och hembygden. Skriftserie utgi-ven av Värmlands nation i Uppsala. 1996.
- Stationshus, -järnvägsarkitektur i Sverige. Gunilla Linde Bjur 2010

Riksarkivet:

Kumlins stationshusritningar från 1870-talet. Refe-renskod: SE/RA/81002.10/6/0253:00001-00005

Webbplatser

Wikipedia: Artiklar med rubriken:

Trafikförvaltningen Göteborg - Dalarna -Gävle.

Nordmark-Klarälvens Järnvägar

Östra Värmlands Järnväg

Filipstads norra bergslags järnväg

Runeborg.org:

Digital version av boken "Från Västerhavet till Öster-sjön från 1913.

Järnväg.net:

Fakta om dagens järnvägar kring Filipstad.

Banvakt.se

Historiska fakta.

Bilder

Bilder från Järnvägmuseet är hämtade från Digitalt-Museum.se. Nedanstående identifikationsnummer kan användas för att söka upp respektive bild:

- Sida 1: JvmKBAA06492
- Sida 6: JvmKABA00106
- Sida 8: JvmKDAA01778
- Sida 9: JvmKAGF00637
- Sida 10: JvmKDAA01781
- Sida 10: JvmKDAF00308
- Sida 15: JvmKDAE03418
- Sida 15: JvmKDAE03416
- Sida 24: JvmKBDM02560
- Sida 26: JvmKDAE03422
- Sida 27: JvmKBAA06492
- Sida 28: JvmKDAE03419

