



LÄNSSTYRELSEN
I SKÅNE LÄN

BESLUT

2003-11-18

DELGIVNINGSKVITTO

432-28721-03

Vår referens

Miljöenheten

Suzanne Pluntke

040/044-25 20 43

Statistikvarieåmbetet

Ink. 2003-11-19

Dnr 315-4255-2003

M022 (huvudbyggnaden)

A 110 (byggnaden)

Förklaring att Malmö Centralstation på fastigheten Järnvägen 1:1 i Malmö kommun, Skåne län, har övergått till byggnadsminne enligt kulturminneslagen.

Länsstyrelsens beslut

Malmö Centralstation, 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. Byggnaderna 1- 10 (se bilaga 2) får inte rivas eller flyttas. Byggnaderna får inte byggas om, byggas till eller på annat sätt förändras exteriört.
2. I byggnaderna 1-10 (se bilaga 2) får inte göras ingrepp i eller ändring av stomme, dvs. bärande vägg eller annan bärande byggnadskonstruktion samt bjälklag.
3. I de rum som markerats med kryss på bilagda plan (bilaga 3) får inte
 - planlösningen ändras.
 - göras ingrepp i eller ändring av den fasta inredningen.
 - ytskikt övertäckas, övermålas eller på annat sätt förändras.
5. Byggnaderna skall underhållas så att de inte förfaller. Vård och underhåll ska utföras med material och metoder anpassade till byggnadernas egenart.

Kommentarer till skyddsbestämmelserna

Intentionen med skyddsbestämmelserna är att Malmö Centralstation 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, exem-

2003-11-21 beslutat
Länsstyrelsen i Malmö kommun

Malmö - Centralstationen

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



pelvis borttagande eller ändring av byggnadsdelar, upptagande och igensättning av fönster och dörrar, nya installationer såsom t ex ventilation och rördragningar, byte av färgsättning samt ändring av material eller färgtyp. Med fast inredning menas bl a golv, golvlister, vägg- och golvkakel, 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 Malmö Centralstation 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). Malmö Centralstation övergick den 1 januari 2001 i enskild ägo. RAÄ valde att behålla tillstånds- och tillsynsansvaret över Malmö Centralstation t o m den 31 december 2002. Under denna period har ett förslag till skyddsbestämmelser tagits fram av RAÄ i samarbete med Jernhusen AB, Malmö Kulturmiljö och länsstyrelsen i Skåne län, vilket härmed fastställs.

Malmö Centralstation ligger inom område av riksintresse för kulturmiljövården. I gällande detaljplan är anläggningen Q-märkt (*användning anpassas till bebyggelsens kulturvården*) samt belagd med rivningsförbud.

Det planerade anläggandet av Citytunneln med en ny underjordisk station norr om nuvarande Malmö C medför att den befintliga stationen byggs om för att kopplas samman med den nya stationen. RAÄ har i beslut den 17 oktober 2000 (dnr 311-3271-2000) medgivit vissa ändringar av byggnader som omfattas av detta beslut.

Skäl för beslut

Stationens tillkomst och utveckling

År 1854 beslutade riksdagen att staten skulle bygga och ansvara för ett antal större järnvägslinjer, stambanor, genom Sverige. Södra och västra stambanorna började år 1855 anläggas från ändstationerna Stockholm, Göteborg och Malmö. Ett av



landets äldsta stationshus finns därigenom bevarat i Malmö Centralstation. Malmöns två äldsta stationshus (från 1858 och 1872) speglar ett av den statliga järnvägens ursprungliga ändamål att koppla samman de två transportsystemen, järnväg och sjöfart. Stationshusen låg därför parallellt med spåren, som fortsatte vidare till hamnen.

Stationsanläggningens nuvarande volymer och planstruktur bildar en helhet som är unik i Sverige och har tydliga paralleller i europeiska storstäders ändstationer. Den kan sägas utgöra sinnebilden för en internationell stationstyp i stadsmiljö. Här finns landets enda bånhall som fortfarande används för sin ursprungliga funktion.

Stationsanläggningens exteriör speglar den svenska stationshusarkitekturens utveckling

Malmö Centralstations stora byggnadskomplex, som tillkommit genom till- och ombyggnader under drygt 70 år, visar den svenska stationshusarkitekturens utveckling under järnvägstrafikens expansiva skede. SJ:s två första chefsarkitekter A W Edelsvärd och Folke Zettervall utvecklade en karaktäristisk stationshusarkitektur. Båda har medverkat till gestaltningen av Malmö Centralstation. Omsorgen vid utformningen av stationshusens exteriör och interiör var en viktig del av SJ:s varumärke och marknadsföring. Malmö Centralstation visar tydligt tre perioders statlig stationsarkitektur. De olika perioderna är utvändigt avläsbara genom tidstypiskt formspråk och fasadmaterial.

Stationsanläggningens planstruktur med effektiva rumssamband och resandelokaler

Utifrån de resandes behov utformades rationella planlösningar och funktionella ofta stora rumsvolymer, som också avspeglas i exteriörerna. Den enkla, klara och additiva planlösningen är tydlig i 1920-talets ombyggnad där resenärerna leds till de i fasaderna markerade entrépartierna och sedan vidare genom tydliga rumssamband till tågen. Vänthall, centralhall, och bånhall, som passeras av alla resande, har stora rumshöjder och täcks av välvda tak med längsgående glasade lanterniner. För de resandes bekvämlighet uppfördes tegelpassager som förbindelse mellan centralhallen och bånhallen. Från denna tid bevaras också mindre rumsenheter som restauranger och väntsalar som tillkommit utifrån resenärernas behov av service.



Tidstypiskt inredda lokaler för olika kategorier av resande

Utrymmena för de resande gestaltades med stor omsorg som en del av SJ:s marknadsföring i syfte att stimulera till ökat resande genom att se till resenärernas trivsel och komfort. I Malmö Centralstation finns inredningar bevarade från flera olika byggnadsperioder; 1890- och 1920-talen och senare. Till 1890-talet hör de kungliga väntsalarna med väggar och stucktak målade i en rik färgsättning. Den målade intarsiadekoren på träpanelerna utgör en komplettering från 1920-talet. De kungliga väntsalarna hör till landets bäst bevarade. De inrättades i samband med öppnandet av Malmö-Kontinentens järnväg år 1898 då Malmö Centralstation blev Sveriges port mot kontinenten. Ombyggnaden på 1920-talet präglar stationen idag och är ett tydligt uttryck för dels SJ:s målsättning att tillhandahålla trivsamma och komfortabla lokaler, dels tidens intresse för äkta material och hantverksmässigt utförande. Restaurangen och puben, tidigare matsal respektive väntsal för 1 och 2 klass, vestibulen, allmänhetens vänthall tidigare väntsal för 3 klass, automatbuffé för 3 klass, lokaler i källaren med vattentoiletter, centralhallen tidigare stamplattform och banhallen bevarar inredningar och färgsättning från 1920-talet. Rummens inredning och storlek speglar dels den sociala uppdelningen av resenärerna dels resandeströmmens storlek. I flertalet av dessa rum bevaras den fasta inredningen. Tidstypiska uttryck för nationalromantiska idéer finns i vänthallen med väggar av mönstermurat turkosgrönt glaserat tegel med sockel och täcklist av sandsten, i centralhallen med kortsidor i medeltidsinspirerat tegelarkitektur med dekorativa symboler i sten, i nuvarande restaurang och pub med höga träpaneler och golv av kolmårdsarmor samt i vestibulen väggmålningar från 1920- och kompletterad på 1970-talet.

Byggnadstekniskt värdefulla konstruktioner i hall- och perrongöverbyggnader

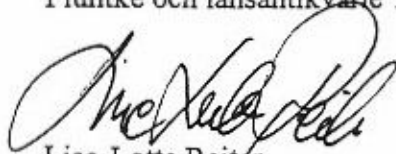
De bärande konstruktionerna i lokalstationens perrongtak och i vänthall, centralhall och banhall visar en inom SJ karaktäristisk byggnadsteknisk utveckling. För de fristående plattformstaken och för banhallar var järn till en början det huvudsakliga byggnadsmaterialet. Järnets utsatthet för korrosion av utsläppen från de koleldade ångloken och de stegrade priserna på järn under krisåren efter första världskriget innebar att SJ övergick till att uppföra tak i en traditionell träkonstruktion. Båda dessa typer av stöd för perrongtak finns bevarade på lokalstationens perronger. Under 1920-talet infördes för både perrongtak och banhallar en ny konstruktion av limträbalkar enligt det tyska s.k. Hetzer-systemet, som utvecklats med hänsyn till stationernas speciella miljöer.



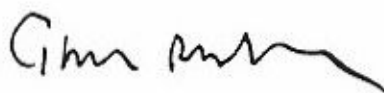
För historik och byggnadsbeskrivning, vilket ligger som grund för detta beslut, se bilaga 4.

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 Malmö Centralstation
4. Byggnadsbeskrivning

Sändlista

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

Hur man överklagar

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

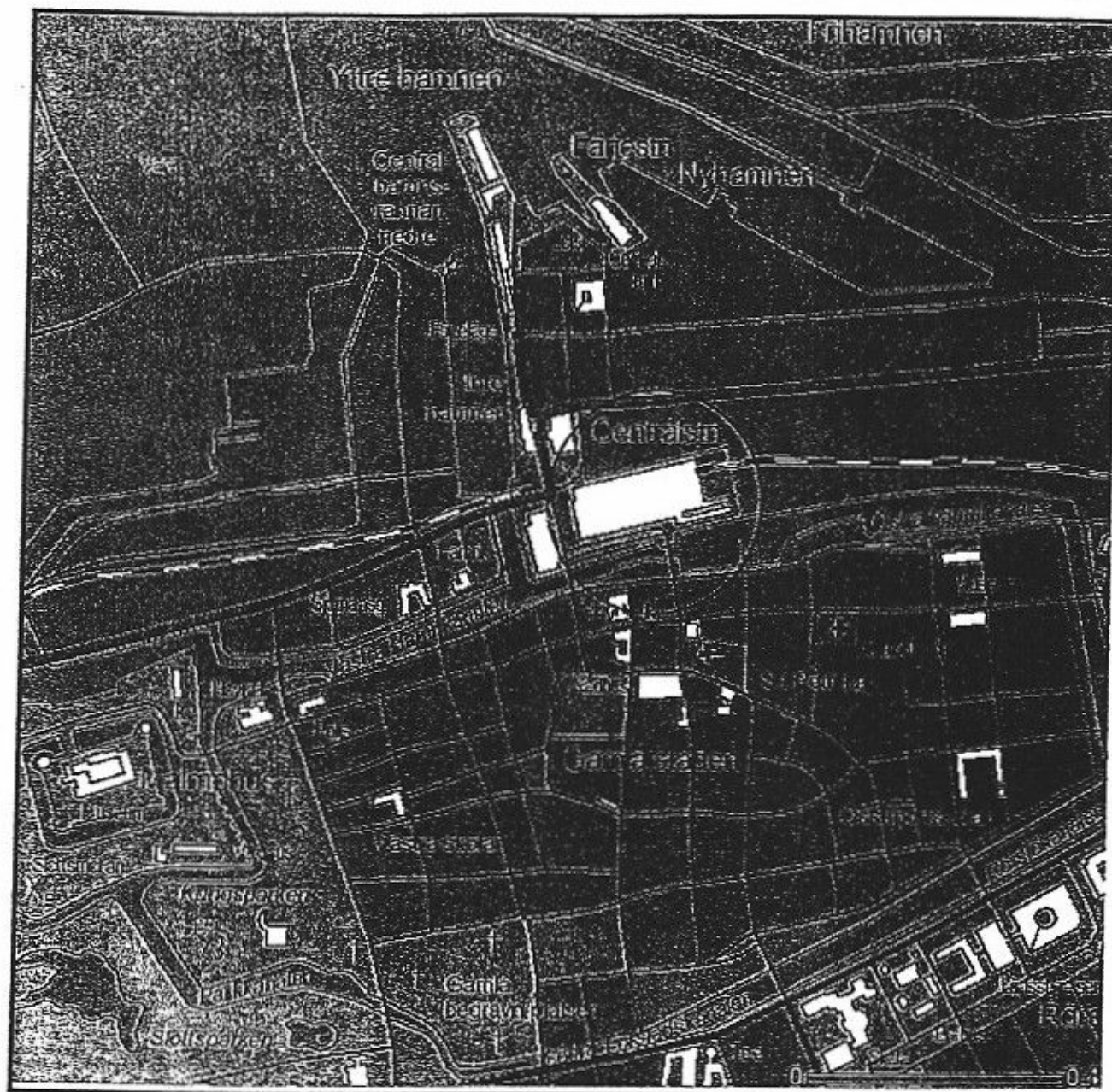
Av överklagandet skall framgå vilket beslut Ni överklagar (ange diarienummer) och hur Ni vill att beslutet skall ändras. Skrivelsen skall undertecknas. Uppge

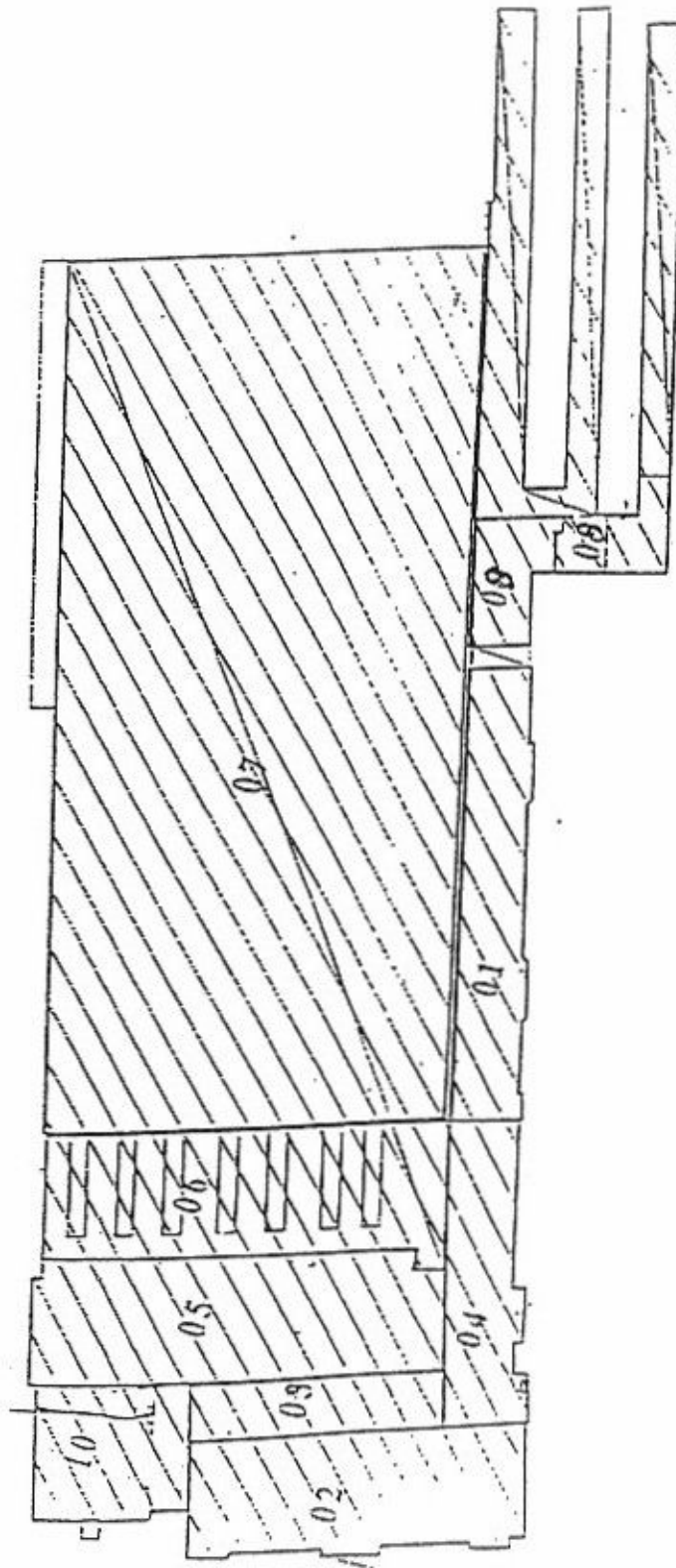


också adress och telefonnummer. Om Ni har handlingar eller annat som Ni anser stöder Er uppfattning så bör Ni skicka med detta.

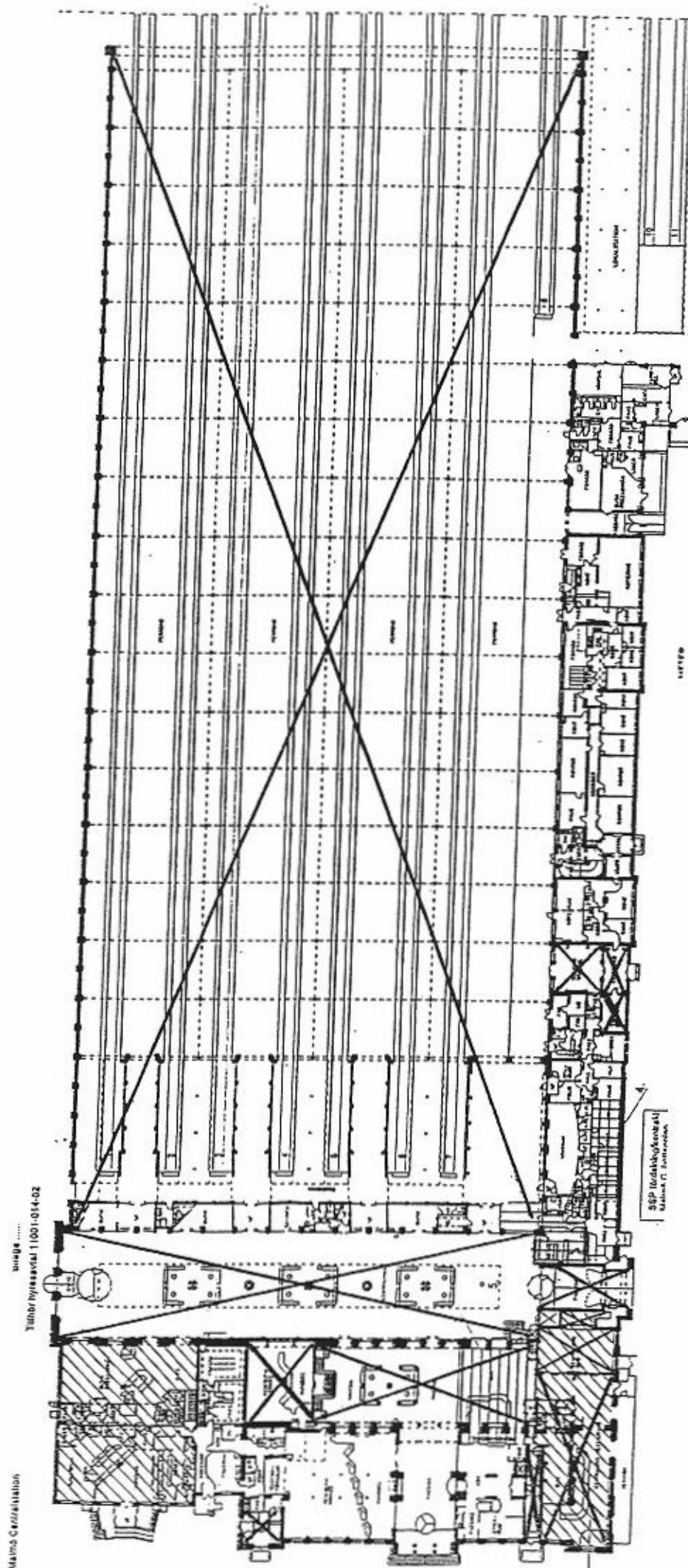
Länsstyrelsen måste ha fått Ert överklagande *inom tre veckor från den dag Ni fick del av beslutet*. Är klaganden part som företräder det allmänna skall överklagandet ha kommit in *inom tre veckor från den dag beslutet meddelandes. Annars kan överklagandet inte tas upp till prövning*.

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





- Byggnad 01, den äldsta stationsbyggnaden uppförd 1858 och 1872.
 Byggnad 02, Terminusbyggnaden, uppförd 1891.
 Byggnad 03, vänthall "Gröna hallen", uppförd 1924.
 Byggnad 04, Centralhallens entré mot Centralplan, uppförd 1924.
 Byggnad 05, Centralhallen, uppförd 1924.
 Byggnad 06, Tegelpassagerna och truckbanan, uppförd 1924.
 Byggnad 07, Banhallen, uppförd 1924.
 Byggnad 08, Lokalstationens perrongtak och pergola, uppförd 1924.
 Byggnad 09, Lokalstationens kontorsdel, uppförd efter 1924.
 Byggnad 10, Byggnad för ankommande resgods, uppförd 1939



Historik och byggnadsbeskrivning

Centralstationen i Malmö är anlagd direkt norr om den gamla staden. Området, som kallas Inre hamnen, är den äldsta delen av Malmös nuvarande hamn och började anläggas i mitten av 1800-talet. Vid 1900-talets början utgjorde Centralstationen tillsammans med Tullverkets och Postverkets byggnader stadens norra entré med en naturlig fortsättning i Mälarbron över Järnvägskanalen och Östra Hamngatan med avslutning i Stortorget.

År 1856 invigdes första delen av södra stambanan mellan Malmö och Lund. Stationsbyggnaderna längs järnvägslinjen färdigställdes dock först ett par år efter att sträckan öppnats. Malmös Centralstation, i klassicistisk stil, invigdes år 1858. Strax därefter, år 1866, brann denna byggnad ner. En ny stationsbyggnad uppfördes efter ritningar av A W Edelsvärd. Ett hörntorn som undgått branden bildade utgångspunkt för det nya stationshuset som invigdes år 1872. Mellan år 1889 och 1891 byggdes en, av Edelsvärd ritad, kompletterande stationsbyggnad avsedd för ankommande persontrafik. Byggnaden förlades vinkelrätt mot spåren, en karaktäristisk placering vid ändstationer, s.k. säck- eller terminusstationer.

År 1924 genomfördes en stor ombyggnad efter ritningar av Folke Zettervall. Nu erhöll stationen det utseende som anläggningen i stort har bevarat till idag. Centralhall, vänthall och banhall nybyggdes. Mellan de två stationshusen uppfördes en ny envåningsbyggnad med ett markerat entréparti mot Centralplan. I den nordvästra delen tillkom år 1939 en tillbyggnad för resgods. Centralhallen, den överbyggda stamplattformen, moderniserades under 1970-talet och fick en mer renodlad funktion som vänthall.

Det äldsta stationshuset (byggnad 01)

Tornet och de västra murarna i bottenvåningen utgör rester av den äldsta stationsbyggnaden, som brandhärjades 1866. Delarna ingår i den stationsbyggnad med väntsalor och kontor som invigdes år 1872. Byggnaden är i två våningar. Exteriören är välbevarad med undantag för fönster och dörrar som till viss del bytts ut samt i något fall även satts igen. Fasaden har rusticerad slätputs, avfärgad i ljus rosa-gul kulör med gråmålad sockel. De flacka taken är delvis valmade och sidolängornas tak belagd med svart papp. I bottenvåningens västra del inrymdes år 1896 de kungliga väntsalarna, en för kungen och en för drottningen, samt en entréhall som förbindelselänk. De kungliga väntsalarna ligger i den del av byggnaden som återstod efter branden år 1866. Kungens vänthall i renässansstil tillkom till största delen på 1890-talet och har på 1920-talet kompletterats av Folke Zettervall med en målad intarsiadekor på väggpanelen.

Terminusstationsbyggnaden (byggnad 02)

Terminusstationsbyggnaden stod klar 1891. Byggnaden uppfördes i tegel i tre våningar och innehöll ankomsthall, resgods- och expeditionslokaler samt bostäder för fyra högre tjänstmän. Stationshusets fasader av rött maskinslaget tegel med dekorativa utsmyckningar i mörkare gråsvarta tegelband, rött formtegel och reliefmönstrade röda och gråsvarta terrakottaplattor i fönsterbröstningarna. Byggnaden kröntes av ett valmat, lätt utsvängt tak belagt med rött tegel. Den monumentala arkitekturen förstärks genom en mittsalit med huvudentré och hörnrisaliter mot Skeppsbron. Byggnadens två trapphus har på varje våningsplan ådringsmålade träinredningar försedda med etsade glaspartier som till största delen är bevarade i ett ursprungligt skick. Den bärande konstruktionen är av gjutjärn och stegen är belagda med polerad kalksten. Gjutjärnstrappträcket i växtornamentik har en ledstång i lackad ek. Vil- och våningsplanens golv är belagda med kvadratisk golvklinker med en fris i polerad kalksten. Golvet i entréplan är belagt med kvadratiska polerade kalkstensplattor. Till denna stationsutbyggnad hörde både

en övertäckt stamplattform och en banhall, som täckte fem spår, täckt av en glasad järnkonstruktion tillverkad och monterad av Motala verkstad.

Byggnaden präglas av den genomgripande förändring som utfördes på 1920-talet av dåvarande chefsarkitekten vid Järnvägsstyrelsen, Folke Zettervall. Stationshuset utökades med en våning genom entrésolering och därvid ändrades hömrisaliternas omsorgsfulla gestaltning med trefönstergrupper i den ursprungliga övervåningen. Trefönstergrupperna har ersatts av mindre fönsteröppningar och igensättningar i tegelmurverk. Fönsterbröstningarna från denna ombyggnad har terrakottaplattor i ett avvikande utförande. Vid ombyggnaden förlades den nya järnvägsrestaurangen till bottenvåningens södra del med ingång från Skeppsbron och från väntsalarna. Ovanför ingången finns ett kornischformat överstycke som bärs upp av vridna kolonner, som omramar en glasförsedd spegeldörr. Restaurangens planlösning och inredning är till stora delar intakt bl.a. golvet med kvadratiska plattor av kolmårdsmarmor och den höga träpanelen.

Vestibulen förbinder huvudentrén mot väster med den mindre vänthallsbyggnaden (03) och utgör ett viktigt stråk och skapar en öppenhet mellan stationens olika byggnadsdelar. På norra väggen finns en järnvägs-karta målad direkt på putsen föreställande huvudlinjerna i Europas järnvägsnät från år 1924. Den konstnärliga utsmyckningen på passagens södra vägg tillkom år 1975 och utfördes av Leo Reis. En äldre biljettkur finns bevarad utefter den södra väggen. Trapphus, restaurang samt äldre vestibul är mycket välbevarade.

Den mindre vänthallsbyggnaden, Gröna hallen (byggnad 03)

Den välvda lanterninförsedda vänthallen för III klass är en inbyggd tidigare stamplattform mellan terminusstationsbyggnaden och den nuvarande överbyggda stamplattformen numera Centralhallen. Taket på byggnaden är belagt med svart papp. Överljus från en längsgående lanternin. Väggarna är täckta av ett mönstermurat turkosgrönt glaserat tegel. Det glaserade teglet vilar på en sandstenssockel och avslutas upptill med listverk av sandsten. Taket är välvt och av samma konstruktion som i Centralhallen och banhallen med svartmålade träbågar i Hetzerkonstruktion (systemet består av sammansatta träbjälkar, en föregångare till limträkonstruktionerna). Golvet är lagt med ursprungliga kalkstensplattor. På den östra väggen finns en springbrunn i morisk stil. På norra sidan, en halvtrappa upp, finns ett glasat dörrparti, som avdelar den tidigare tredje klassens automatbuffé från vänthallen. Trappan omges av nedgångar till dam- respektive herrtoaletterna. En liknande halvtrappa finns centrerat på vänthallens södra kortsida med entré till restaurang och också toaletter för I och II klass. I golvet är mönsterlagt en kompassros. Interiören är till stora delar mycket välbevarad.

Centralhallens entré mot Centralplan (byggnad 04)

En överbyggd stamplattform i trä, som låg mellan den äldsta (01) och den nya stationsbyggnaden (02), revs i början av 1920-talet. Här uppfördes en ny byggnad i en våning innehållande expedition för ankommande resgods och tull samt väntsal för första och andraklassens resenärer och kafé samt stor entré mot Centralplan. Arkitekt var Folke Zettervall. Entrén är utformad som en representativ välvd tegelportal med järngrindar (numera borttagna) inne i den välvda entrén. Portalen avslutas uppåt med en bågfris och två flankerade bågformade nischer. Ovanför porten är en sköld med det svenska riksvapnet; tre kronor krönt av en krona. Mellan entrén mot Centralplan och den stora Centralhallens finns en mindre välvd gång där valvteglet är mönstermurat diagonalt i en utdragen spiralform. Entrépartierna är något förändrade med nya fönster och dörrpartier. Väster om entrén finns rum som har ursprunglig fast inredning kvar från 1924. Rummen är inredda med bröstning av mörkpolerad björk, av samma typ som i restaurangdelen (byggnad 01), samt golv av kolmårdsmarmor. Rummen inreddes från början

som väntsal och kafé. Sedan mitten av 1960-talet inryms en pub, Sveriges äldsta, i den ursprungliga väntsalen. I detta rum finns även kvar stuckatur i form av SJ:s symbol med hjulet och vingarna. Öster om entrén, i de gamla resegods- och tullokalerma finns ursprunglig planlösning ej längre kvar. Här inryms ett antal kontorsrum samt ett nyinrett väntrum för VIP-resenärer.

Centralhallen (byggnad 05)

Centralhallen, f.d. Stamplattformen, tillkom vid de stora ombyggnaderna i början av 1920-talet som leddes av arkitekt Folke Zettervall. I samband med att antalet spår utökades fanns även behovet av en större stamplattform. Hallens välvda tak är utförd lika banhallarnas tak av träbågar i Hetzerkonstruktion. Den välvda takkonstruktionen, belagd med svart papp, är försedd med en längsgående sido- och överglasad lanterninuppbyggnad. Dess fasaddelar är försedda med tjärat spån. Inåt markeras den södra gaveln med en välvd portal med Malmö Stads vapen och det skånska landskapsvapnet. På den norra gaveln är en urtavla vars omfattning anspelar till en medeltida tornbyggnad med krenelering. I taket finns ursprunglig armatur kvar. Golvet är lagt med Höganäskakel från senare tid. Invändigt har den f.d. stamplattformen ändrat karaktär. Från att ha varit ett genomgångsrum till och från tågen fungerar rummet idag som central vänthall. Nya butiker utefter långsidorna har dock inte påverkat vägg och takpartier i större utsträckning och man kan fortfarande få en tydlig uppfattning om rummets karaktär. Byggnadens exteriör är välbevarad.

Truckbanan och Tegelpassagerna (byggnad 06)

Vid ombyggnaden på 1920-talet kom den nya banhallen inte att löpa ända fram till stamplattformen, nuvarande Centralhallen. Detta för att undvika att loken för de ankommande tågen skulle stanna inne i själva banhallen och försämra luften med sina avgaser. Istället kom loken att parkeras under bar himmel. För passagerare och gods byggdes passager i rött tegel och småspröjsade fönster i anslutning till personplattformarna. Mot stamplattformen är en dekorativ välvd portal i tegel. Vid portalen finns konstfulla plåtskyltar i form av siluetter som beskriver olika resenärer. Godsplattformarna, placerade mellan varje personplattform, är försedda med rödfärgade enklare motfallstak (V-tak) uppburna av träpelare i plattformens mitt. Genom en senare anlagd truckbana och butiker längs Centralhallens (05) östra fasad har utrymmet för tegelpassagen och godsplattformen minskat.

Banhallen (byggnad 07)

Banhallen uppfördes år 1924 efter ritningar av arkitekt Folke Zetterwall och ersatte den äldre från år 1891. Den nya större banhallen täckte sju tågspår, varannan personplattform och varannan resgodsplattform. Personplattformarna var belagda med så kallade Skrombergaplattor, resgodsplattformarna var belagda med asfalt. Banhallen utfördes i fyra skepp i träkonstruktion, med välvda balkar enligt Hetzer-systemet försedda med uppstickande glaslanterniner. Balkarna är rödmålade och dekorerade med tandsnitt. Takpanelen är vitmålad. Takkonstruktionen bärs upp av betongpelare. Banhallen har på två sidor dekorativa gavelpartier av glas och taket är belagd med svart papp. Taklanterninens väggar och övriga horisontella väggpartier är försedda med rödfärgat spån.

Lokalstationens perrongtak (byggnad 08)

De enskilda järnvägarnas växande trafik innebar att flera spår drogs in till Malmö Centralstation och som redan från början las utanför banhallen mot gaveln av den äldre stationsbyggnaden. Efter den stora ombyggnaden av Malmö Centralstation i början av 1920-talet avsattes dessa spår och utökades från fyra till fem spår för lokaltrafiken på statsbanan samt för de enskilda banorna. Perrongerna och de fem spåren nyttjas fortfarande för lokaltrafiken. Smäckra

järnpelare målade i grönt bär upp skärmtak av korrugerad plåt över perrongerna. Skärmtakets innerdel är klädd med panel. Entrén från Centralplan har grindar av järn.

Lokalstationens kontorsdel (byggnad 09)

Lokalstationens kontorsdel är en senare inbyggnad av en pergolaliknande entré mot Centralplan. Den ursprungliga pergolastommen i tegel är bevarad i nuvarande murverk. Taket är ett grönt plåttak.

F.d. ankommande resgods (byggnad 10)

Tillbyggnaden, som uppfördes år 1939, inrymde ankommande resgods och i källaren skyddsrum. Byggnaden uppfördes i en våning med plant tak och är med sina raka och enkla former och släta tegelytor tidstypisk för funktionalismen och representerar ett av Malmös Centralstations sentida tillägg. Samtliga dörr- och fönsterpartier är utbytta och interiören i markplan är förändrad. Skyddsrummet är bevarat men används som lagerutrymme. Byggnaden har under tidigt 2000-tal föreslagits att rivas och ersättas med en ny rationell byggnad.

Pergolan, en rationell och modern trädgårdsanläggning

Planteringarna vid SJ:s stationer anlades med två syften som skyddsplanteringar och prydnadsparkar för att dels fungera som eld- och stormskydd dels bereda trevnad år järnvägens trafikanter och tjänstepersonal. De tidiga planteringarna var utformade enligt gängse trädgårdsstilar men med tiden anpassades anläggningarna efter moderna idéer och syftade i första hand till förenkling och ändamålsenlighet.

Vid omgestaltningen av Malmö Central på 1920-talet byggdes som entré till lokalstationen en pergola i anslutning till Edelsvärds äldre stationshus. Den bestod av pelare och låga murar av tegel täckta med tak. Mot murarna planterades klätterväxter/klängväxter, som användes där utrymmet var otillräckligt för annan plantering. Pergolans öppningar var försedda med järngrindar. Idag är delar av pergolan inbyggd för lokaltrafikens kontor.

Malmö Centralstations arkitektoniska utveckling

Malmö Centralstation visar tydligt tre perioders statlig stationsarkitektur. De olika perioderna är utvändigt avläsbara genom tidstypiskt formspråk och fasadmateriäl.

Period 1. De statliga stationshusen karaktäriserades från början av symmetriskt uppbyggda och gestaltade fasader i likhet med det samtida offentliga byggandet. De två äldsta stationshusen i Malmö har fasader artikulerade genom rusticeringar i puts. SJ kom dock snart att förorda och övergå till att använda lokala byggnadsmateriäl i sina stationsbyggnader. För Malmös del innebar detta exempelvis att tegel användes även som fasadmateriäl. Period 2. Trafiken till Malmö Central ökade och flera privata banor anslöts, vilket ledde till en funktionsuppdelning av gods- och persontrafik. År 1891 invigdes en ny stationsbyggnad, med en för ändstationer karaktäristisk placering vinkelrätt mot spåren, en s.k. säck- eller terminusstation. Fasaderna består av maskinslaget rött tegel med dekor av band i mörkare gråsvart tegel, formtegel och reliefmönstrade terrakottaplattor i fönsterbröstningarna. Period 3. På 1920-talet var det åter dags för en genomgripande till- och ombyggnad, som syftade till att modernisera och systematisera anordningarna för persontrafiken. Spårantalet utökades och en ny större banhall uppfördes för den statliga fjärrtrafiken. De enskilda järnvägslinjernas spår anslöt vid gaveln till det äldre stationshuset och dessa spår anvisades nu helt för lokaltrafiken, som fick nya lokaler genom en tillbyggnad av 1870-talets stationshus. Även vid 1920-talets till- och ombyggnader

har i fasaderna använts maskinslaget tegel med dekor i gråsvart murtegel, formtegel och terrakottaplattor i fönsterbröstningarna. Nu påbyggdes säckstationshuset med en våning varvid trefönstergrupperna i gavlarnas hörnrisaliter ersattes med ett fönster och igensättning av tegel.

Hetzer-systemet

Det s.k. Hetzer-systemet utvecklats med hänsyn till stationernas speciella miljöer. Enligt detta från Tyskland inköpta patent tillverkades limträbalkarna av AB Träkonstruktion i Töreboda. Företaget var till en början beroende av SJ:s beställningar. Limträtakstolarna är relativt lätt konstruktion och utvecklades för byggnader där verksamheten krävde rum med stora volymer och spännvidder som t.ex. stationsbyggnader, sporthallar och industribyggnader. Genom den limmade konstruktionen blev det möjligt att övertäcka tämligen breda banhallar och plattformar med de bärande stolparna placerade på större avstånd. Detta innebär att större fria ytor kunde erhållas på plattformarna. Limträkonstruktionerna har använts även i de stora rums-volymer i vänthall, centralhall och banhall, där de också utnyttjats som dekorativa element i rumsgestaltningarna.

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 13 augusti 2003, dnr 311-289-2001.