



Falköpings Centralstation
—
**Modernismens ideér
gestaltade i en byggnad**

Konstvetenskap B
Erling Öhrnell
Handledare
Evert Lindkvist
VT 2009

Innehållsförteckning

Bakgrund.	3
Syfte.	4
Metod.	5
Modernismens rötter.	5
Stockholmsutställningen 1930.	9
Arkitekt Birger Jonson.	10
Falköpings Centralstation.	11
Ombyggnation av perrongområde och tillbyggnad av tunnel 1996.	13
Diskussionsdel.	17
Bilaga 1. Äldre fotografier - tagna i samband med byggnationen.	19
Litteratur och tryckta källor.	25
Internetadresser.	25
Bildförteckning.	26

Bakgrund

Falköpings Centralstation har under många år haft en lockelse på mig. Som barn växte jag upp, ej så långt från stationen. Att åter närma sig den är som att närma sig en del av sin egen historia, men här ur ett annat perspektiv.

Byggnaden är ett tydligt exempel på tidig modernism. Sedan har ju stationer även den innebörden, att de är en plats som man antingen kommer till eller lämnar och med allt vad det kan innebära.

Sprunget ur samma källa som begreppen modernism och folkhem är begreppet "social ingenjörskonst", vilket väl sammanfattar och uttrycker det starka, välorganiserade och rationella samhälle som kom att framträda med en ökande industrialisering under 1930-talet. Programskriften "*acceptera*"¹ och Stockholmsutställningen 1930 kan betraktas som viktiga pusselbitar i det framväxande samhällsbygget. Å andra sidan innebar moderniteten för individen en ökande känsla för njutningen, konsumtionen och det nuorienterade - förmedlad genom film, allehanda varor och rytmisk jazzmusik.²

1. Asplund, G m fl. 1931: *acceptera*, Stockholm: Tidens förlag.

2. Fornäs, J. 2004: *Moderna människor. Folkhemmet och jazzen*, Stockholm: Norstedts. Sid 105-106.

Syfte

Syftet med följande arbete är dels att beskriva Falköpings Centralstation och att placera byggnaden i ett konstvetenskapligt perspektiv. Det söker jag göra genom att arbeta utifrån följande frågeställningar:

- Hur manifesteras modernismens ideal i Falköpings Centralstation?
- Hur mycket framträder arkitektens egen stil?
- Har man lyckats bevara det som anses vara modernismens karaktäristiska uttryck i anpassningen till tidens förändrade krav på byggnaden?
- Vilka förändringar har skett? År 1996 genomfördes en om- och tillbyggnad. Perrongområdet byggdes om, en tunnel anlades, vilket underlättade för resenärer att nå perrongerna. Så byggdes även en anslutning från stationsbyggnadens väntsal till tunnelområdet. I mitt syfte ingår att kontakta arkitektkontoret som ritade ombyggnationen och till dem ställa följande frågor:
 - Vilka tankar och ideér diskuterades och vilka hänsyn togs till den ursprungliga byggnaden och miljön, då ombyggnadsarbetet projekterades?
 - Vad hade byggherren för krav på bevarande av byggnaden och förnyande av funktionaliteten?
 - Vilka tankar fanns ur estetisk synpunkt (färg, form och material) vid arbetet med ombyggnationen?

Metod

Arbetet utgörs främst av litteraturstudier. Jag har för arbetet haft kontakt med följande institutioner - Arkitekturmuseum, Stockholm, Falbygden Museum, Falköping samt Eva Björkman (telefonintervju) vid Länsstyrelsen, Mariestad.

Vidare har jag kontaktat ABAKO arkitektkontor AB, Göteborg, vilka ansvarade för ombyggnationen av perrongområdet, tillbyggnad av tunnelområde samt en anslutning från stationsbyggnadens väntsal till tunnelområdet i Falköping 1996. Jag har där intervjuat Arkitekt SAR Per Sandberg (vilken ansvarade för ombyggnationen) och Arkitekt SAR Leo Papini.

Modernismens rötter

År 1935 kom modernismen till Falköping eller funktionalismen – ”funkis”, vilket kom att bli det mer använda begreppet för den modernistiska rörelsen i Sverige. I följande skrivning kommer jag att använda begreppet modernism istället för funktionalism, då det tidigare begreppet inbegriper en mer samlad bild av den totala idévärld som den modernistiska rörelsen representerar. Begreppet funktionalism har i Sverige använts mest i sammanhang som arkitektur eller kring produkter och dess användar- och produktionsvänlighet.

Först avser jag att kortfattat belysa modernismens rötter ur ett idémässigt perspektiv. Vidare kommer jag att kortfattat beskriva Stockholmsutställningen³ och dess betydelse för modernismens genombrott i Sverige.⁴

3. Eriksson, E. 2001: *Den moderna staden tar form. Arkitektur och debatt 1910-1935*, Stockholm: Ordfront. Sid 436-459.

4. <http://www.arkitekturmuseet.se/ung/utstallning/modernismen/default.htm>. 2008 11 10.



Bild 1. Stationsbyggnaden sedd från spårområdet. I förgrunden, med de tre mörka fönstren, låg den gamla pressbyråkiosken.

Modernismens rötter går att härleda tillbaka till det sena 1800- och tidiga 1900-talet. Modernismen gjorde sig tidigt gällande i bland annat Frankrike, Tyskland, Italien, Spanien, Ryssland och Österrike-Ungern – där ett flertal intellektuella menade att en ny tid krävde nya sätt att bli gestaltad och manifesterad på, vilket resulterade i en ökad öppenhet för förändring och sökande efter det nya både materiellt och mänskligt. Modernismen såg framåt, inte bakåt och ifrågasatte tidigare traditioner.

Första Världskriget, vilket för Europa innebar en mänsklig och kulturell katastrof, utgjorde en möjlighet för modernismens ideér att utvecklas på ett alltmer självklart sätt. Då freden väl inträdde så höjdes en mångfald av röster om att en ny värld skulle byggas. En ny värld, vilket innebar nya förhållningssätt och en grogrund för nya ideér om samhällets radikaliserings, form och organisation. För modernismen innebar det att den efterhand gick från att vara en rörelse i opposition till att bli en del av en officiell kultur.⁵

Det var inte bara inom industri och inom kulturyttringarna som modernismen kom att finna sitt uttryck. Med moderniseringen kom även ett alltmer standardiserat tänkande. Livet skulle bli enklare för alla – livet skulle

5. Edwards, F. 1987: *Den barbariska modernismen. Futurismen och 1900-talet*, Malmö: Liber. Sid 232-260.

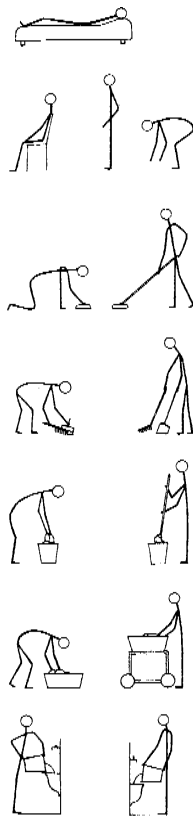


Bild 2. "Vidstående bildserie visar huru man med enkla hjälpmedel, huvudsakligen redskap med långa skaft, kan "lyfta upp" arbetet till händernas naturliga nivå." Ur Arkitektur och samhälle 1935, utgiven av kommittén för standardisering av byggnads-material, specialnummer om köket."⁶

bli funktionellt. Arbetet i hemmet skulle för den boende vara enkelt. Det genomfördes studier över hur man enklast och snabbast rörde sig till exempel i köket, hur man skulle undvika skadliga rörelser och ställningar vid exempelvis städning (se bild 2).

Modernismens genombrott i Sverige sammanföll vid samma tidpunkt som för socialdemokratins genombrott i Sverige. De idéer som funktionalismen representerade sammanföll i många stycken med de visioner socialdemokratin

6. Hansson, J. *Den industriella världen*. Signums svenska konsthistoria. Sid 16.

torgförde i sina sociala visioner om folkhemmet. Dessa ideér kan formmässigt sammanfattas i att:

– funktionalitet ger skönhet.

– att formen måste anpassas till funktionen.

– arkitektur och konst måste anpassas till tidens förändrade villkor.⁷ Byggnaderna öppnades upp med fönsterrader och fasader som visade vad byggnaden innehöll - fabriker, skolor, badhus, kontor eller stationsbyggnader. Den nya arkitekturen utmärktes av ljusa luftiga och hela volymer med släta ytor utan ornament, smäckra konstruktioner och platta tak.⁸



Bild 3. Nuvarande taxistationen - byggnaden omfattade tidigare också ställverk. Fasaden vittnar om den tidiga funktionalismen. Typiskt är att låta variera fasaden med ett halvcirkelformat utbygge eller burspråk om man så vill. I bakgrunden skymtar Rantens hotell, vilket uppfördes vid mitten av 1800-talet, då Västra stambanan anlades.

7. Edwards, F. 1987: *Den barbariska modernismen. Futurismen och 1900-talet*, Malmö: Liber. Sid 264-265.

8. <http://www.arkitekturmuseet.se/ung/utstallning/modernismen/default.html>. 2008 11 10.

Stockholmsutställningen 1930

Jag gick och drev längs huvudgatan till den stora Stockholmsutställningen 1930. Det var sommar och dirrande heft. Det nya decenniets sol sken på min hjässa. En helt ny stad av stål, glas och betong var rest på slätten där det förut varit ett tomrum. Hus, restauranger och musikläktare liknade fåglar, som lyfte med stela vingar. Runtom i massan talades det om den nya arkitekturen som skulle föda den nya livskänslan. Ett dörrhandtag, ett perspektivfönster, en saklig möbel skulle på kort tid påverka den familj som bodde i huset så att dess känslor och tankar blev öppna, genomskinligt klara. Utställningshallarnas blanka maskinlemmar krävde en ny poesi. Den höga stålmasten på utställningsområdet reste sig som en signal, som en ilning av lycka mot knallblå luft. Den funktionalistiska eran hade blåsts in. Den nya tidens stil var just avskrapningen av stilar. Dess nakna språk hette fakta. Jag översatte direkt arkitekturens språk till litteraturens. Jag gick och såg mig omkring efter den nya människan.

Lo-Johansson, Ivar. *Författaren*. 1957. sid 5

Inledningen till boken "*Författaren*" av Ivar Lo-Johansson, beskriver väl, på ett skönlitterärt sätt, förhoppningen att en ny värld skulle födas.

Stockholmsutställningen 1930 innebar en brytpunkt i svensk arkitektur. Det är lätt att konstatera att det är få utställningar som har kommit att sätta sådana avtryck inför framtiden. Utställningen formades till en manifestation över den nya tiden både till form och innehåll. Ursprungligen hade ett tjugotal arkitekter inbjudits till att komma med förslag för hyreslägenheter och villor. Arkitekten till Falköpings Centralstation, Birger Jonson bidrog med förslag till en villa – nr 52. Genom Stockholmsutställningen 1930 fick funktionalismen, den så kallade "funkisen" som kommit för att stanna, sitt genombrott. Det var en utställning för konstindustri, konsthantverk och hemslöjd, men arkitekturen blev mest berömd.⁹

Ytterligare en orsak till att utställningen fick en för framtiden sådan betydelse, var den programskrift som publicerades året efter – "*acceptera*". Skriften var det samlade resultatet från sex skribenter: Gunnar Asplund, Wolter Gahn, Sven Markelius, Gregor Paulsson (generalkommisarie för utställningen), Eskil Sundahl och Uno Åhrén.¹⁰

9. Eriksson, E. 2001: *Den moderna staden tar form. Arkitektur och debatt 1910-1935*, Stockholm: Ordfront. Sid 436-459.

10. Asplund, G m fl. 1931: *acceptera*, Stockholm: Tidens förlag.

Arkitekt Birger Jonson

Birger Jonson föddes i Skövde 1890. Han utbildade sig vid Tekniska Högskolan och vid Konsthögskolan, Stockholm 1914-1918.

Sin första anställning fick han hos Ivar Tengboms arkitektkontor. Där deltog han bland annat som medarbetare till Ivar Tengboms tävlingsförslag för Stockholms Konserthus. Birger Jonson blev därefter ansvarig arkitekt för utarbetandet av ritningarna till konserthuset.

År 1928 anställdes han vid Byggnadsstyrelsen. Mellan åren 1931-1956 var han SJ:s chefsarkitekt – den tredje i ordningen efter Adolf Wilhelm Edelsvärd och Folke Zettervall. Som chefsarkitekt ansvarade han för uppförande, modernisering och underhåll av SJ:s över hela landet spridda byggnadsbestånd.

Bland övriga utförda arbeten kan nämnas ett flertal bostadshus i Stockholm, Myntverket samt Filadelfiakyrkan i Stockholm.

Birger Jonson var en intresserad skidåkare. Han var engagerad i Skidfrämjandet och ritade för dem en del av deras fjällanläggningar.

Birger Jonson avled år 1977.¹¹

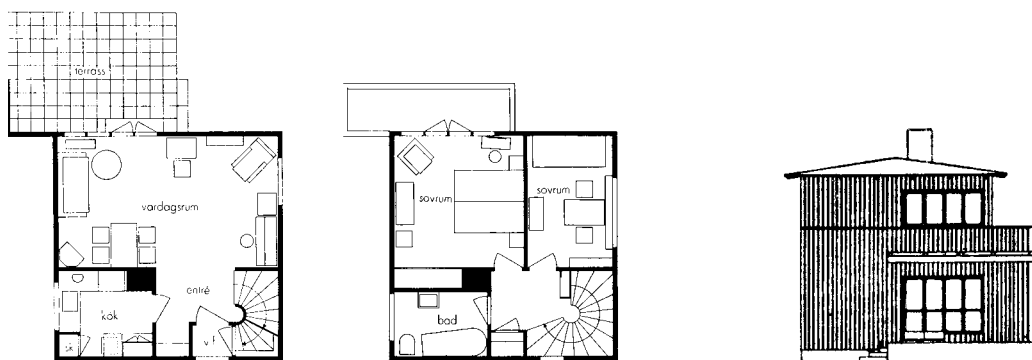


Bild 5. Birger Jonson deltog med ett förslag till villa på Stockholmsutställningen – villa 52. Plan av bottenplan och överplan samt fasad mot trädgården. Ur *Byggmästaren*, utställningsnummer 1930. Birger Jonsons förslag till villa kom senare att bli ett typexempel på den tidiga funktionalismens egnahemsideal.¹²

11. Kopierat material kring Birger Jonson från Arkitekturmuseet Arkiv & Bibliotek. Databas JB och ULH.

12. Eriksson, E. 2001: *Den moderna staden tar form. Arkitektur och debatt 1910-1935*, Stockholm: Ordfront. Sid 457.

Falköpings Centralstation

Falköping var sedan det att Västra stambanan anlades vid mitten av 1800-talet en viktig järnvägsknut. Den gamla stationsbyggnaden i trä var ritad av Adolf Wilhelm Edelsvärd. Den gamla järnvägsstationen ansågs med tiden ha tjänat ut. Med anledning av en planerad utbyggnad av bangården ansöktes om tillstånd och medel att uppföra en ny byggnad. År 1932 beviljade Järnvägsstyrelsen medel men med anledning av en omfattande byggkonflikt försenades arbetet.

En del av byggnaden kom även att uppföras för Postverkets räkning. I den delen av byggnaden inrymdes rum för postsortering och förvaring samt truckhall.

Då man betraktar den så består byggnadens grundkomposition av två rektangulära former, vilka är något förskjutna i förhållande till varandra i sidled. Den rektangulära form vilken innehåller väntsal är byggd "på tvären" och stoppar därmed upp rörelsen. Intrycket av de rektangulära formerna förstärks av de platta taken. Kännetecknande för den tidiga modernismen är även den poängterade horisontaliteten, vilket bidrager till en ökad dynamik. Horisontaliteten förstärks av fönsterbanden, vilka löper i grupper om tre längs fasaderna. Markerad är entrén till väntsalen, med sin kalkstensklädda omfattning.

Ytterväggar, bjälklag, taklag och övriga bärande delar är uppförda i armerad betong. I konstruktionen av byggnaden har undvikits att övriga väggar är bärande. Detta för att underlätta för framtida omdisponeringar av funktioner och rumsindelning.

Den omsorgsfullt utformade väntsalen har ljusinsläpp från två håll. Materialet är noga genomtänkt med väggar till dörrhöjd klädda med grågrön finslipad kalksten. Golvet är belagt med grå kalksten.¹³

Byggnadens lätta intryck förstärks av den ljus gulvita putsen med kromoxidgröna fönsterbågar. Viktigt för den tidiga modernismen var användandet av "äkta" material. Väggarna är putsade fönstren i trä förutom i väntsalen där det rutiga spröjsverket är av stål.¹⁴

13. Ahlstrand, JT. 1976: *Arkitekturtermer*, Lund: Studentlitteratur.

14. Ur artikel av Birger Jonson, *Byggmästaren* nr 26, 1935.

Birger Jonson var redan från början medveten om behovet av en tunnelförbindelse med perrongområdet. En tanke han framför i sin artikel i Byggmästaren nr 26.

Falköpings Centralstation är välbevarad med tanke på den mängd människor, vilka varje dag passerar byggnaden. En del av funktionerna har förändrats av nödvändighet genom åren, t ex är buffén och nattväntsalen med sina helboaserade väggar borta. Till sin helhet är byggnadens yttre och den stora väntsalen omsorgsfullt bevarade.

Den 21 augusti 1986 blev stationen Statligt Byggnadsminnesmärke. Efter bolagiseringen 2001 så förvaltas byggnaden av Jernhusen AB. Idag skyddas byggnaden - fasaderna och den stora väntsalen som Byggnadsminne enligt Kulturminneslagen.¹⁵



Bild 10. Framsidan av Centralstationen används idag delvis som cykelställ. I förgrunden ses den stora trappan, vilken leder upp till entrédörrarna och väntsalen.

15. Ur telefonintervju med Eva Björkman, Länsstyrelsen, Mariestad. 2009 02 12.



Bild 6. Väntsalens fönster, vilket vetter mot spårområdet. Spröjsverket är tidsenligt av stål. Lägg märke till neonbokstäverna - utförda i ett för den tidiga modernismen karakteristiskt linjärt typsnitt.

Ombyggnation av perrongområde och tillbyggnad av tunnel 1996

År 1996 utfördes ombyggnad av perrongområde, tillbyggnad av en tunnel, vilken gav en förbättrad kommunikation med perrongområdet samt en anslutning från stationsbyggnadens väntsal till tunnelområdet. Innan om- och tillbyggnaden hade resenärer, vilka skulle nå perrongområdet varit tvungna att passera ett par av de korsande spåren. Det gick till så att det fanns bommar vilka fälldes då något tåg skulle passera.

Om- och tillbyggnaden ritades av ABAKO Arkitektkontor AB, Göteborg. Ansvarig arkitekt för arbetet var Per Sandberg. I den intervju jag gjorde med

Per Sandberg (intervju via email, 2009 03 06), så menar han att utformningen av tunneln ej egentligen hade med stationsbyggnaden att göra. Samma tanke ger den andre arkitekten från kontoret uttryck för. Det finns dock estetiska aspekter - vilka har sitt ursprung i stationsbyggnaden - som fått utrymme i tunneln. Jag vill nämna kalkstenen, vilken finns längs tunnelns väggar upp till brösthöjd och som även återfinns i den stora vänthallen. För övrigt var syftet med tunnelns uttryck att den skulle vara funktionell, estetiskt tilltalande och upplevas trygg av dem som passerar den.



Bild 7. Hisshus. Hissen leder från tunnelområde och upp till markytan. Spröjsverket har samma proportioner som spröjsverket i fönstret till stora väntsalen.

Ur intervjun med Leo Papini (intervju via email 2009 03 04) vill jag citera följande kring tunnelbyggnaden:

Programmet för anläggande av en gångtunnel under stationen, från bangården på ena långsidan till en parkeringsyta på den andra sidan, förutsatte inga synliga ingrepp eller förändringar i själva den skyddade byggnaden. Men det är inte alls långsökt att ställa sig frågan om inte den begärda tekniska lösningen och den miljöpåverkan den kunde åstadkomma inte borde föranlett både SJ och den vårdande myndigheten att formulera någon form av helhetsmålsättning.

Utgående från PS:s svar, ser det ut som detta sista inte skett och att beställaren och den vårdande myndigheten blivit nöjda med resultatet. Här kan jag peka på en första möjliga brist. Om det nu var så att ett strikt formulerat miljöprogram, som fastställde miljöns roll i bevarandet och upplevelsen av SJ:stationen, inte blev förmlerat som en viktig styrpunkt, av detta följer att beställaren fick vara nöjd med resultatet, bara strikt god funktion och acceptabel estetik åstadkoms.

Det vi kan konstatera är att tunneln får leva sitt eget liv under jord. Den resenär, vilken skall bege sig från stationsbyggnaden ut till perrongområdet eller tvärtom passerar skiftande estetiska aspekter - dels stationsbyggnaden med sitt uttryck, tunneln med sitt och perrongområdet och dess estetik. Tunneln framträder med ett eget uttryck med sin intensivare färgkänsla.

En annan viktig del utgör hisshusens spröjsverk, vilka har proportioner nära spröjsverket i väntsalens stora fönster. Hisshusen är genomsiktliga och fungerar väl i samklang med stationsbyggnaden.



Bild 8. Tunneln. Väggbeklädnaden nedtill av tunnelväggen består av hyvlad röd kalksten. Samma form av väggbeklädnad som finns i stora väntsalen, fast där är stenen polerad.

En väsentlig del, Per Sandberg nämner i intervjun, är ombyggnaden av perrongområdet, då skärmtaken från 1800-talet eller början av 1900-talet byttes ut.

Skärmtaken har nu fått en luftigare karaktär än de gamla. Materialet till perrongområdet är framförallt stål och glas och som Per Sandberg säger... stål är ett "järnvägsmaterial" och även ett material förknippat med modernismen. Den gröna färgsättningen är hämtad från stationsbyggnaden.



Bild 9. Nedgång till tunnelområdet. I bakgrunden skymtar stationsbyggnaden.

Diskussionsdel

En tanke, vilken föresvävat mig då jag läst, den av mig valda litteraturen, sammanförd med egen förståelse och reflektion, är att den modernistiska arkitekturen "passar" så väl de framväxande modernistiska idealen och det kapitalistiska samhällets utveckling med dess växande krav på rationalism. Modernismen framstår som en stil vilken utgör en del av den blommande kapitalismen. Så det var kanske ingen tillfällighet att den modernistiska arkitekturen med dess anpassade funktionalistiska produktionsformer fick sitt genombrott efter Stockholmsutställningen. Grunden att prefabricera var redan lagd. Programskriften "*acceptera*" utgör i Sverige en viktig del i detta genombrott då den sammanfattar den modernistiska idévärlden och pekar ut en rationell väg för det fortsatta samhällsbygget så som vi känner det från folkhemmet och dess ideal. I detta samhällsbygge utgjorde arkitekturen en viktig länk - med en ökad urbanisering (ökat bostadsbyggande), centralisering och ökad industrialisering.

Hur manifesteras modernismens ideal i Falköpings Centralstation? Det är tydligt att modernismens idéer gestaltas väl i den beskrivna byggnaden. Den rena formen med de rektangulära volymerna och de platta taken. Ytterligare en viktig del är valet av material - stålramverk i dörrpartier samt användandet av stål till de stora fönsterpartierna i väntsalen. Bruket av betong - då hela huset är gjutet i armerad betong. De ljusa putsade ytorna med de grönfärgade fönstren likt koloristiska accenter. Även detaljer som utomhusarmaturer och neonbokstäver berättar om ett konsekvent helhetstänkande. Planen och hur byggnaden är organiserad beskriver väl funktionalitetens betydelse för den modernistiska arkitekturen. I byggnaden sammanfattas väl de tre ledorden för den modernistiska arkitekturen - konstruktion och funktion vilket ger skönhet.

Hur mycket framträder arkitektens egen stil? De exempel som jag kan jämföra mellan är Falköpings Centralstation och det typhus han deltog med vid Stockholmsutställningen 1930. Båda byggnaderna utstrålar en nästintill puritansk form av funktionalistisk arkitektur, där Birger Jonson använder sig av den rena rektangulära eller kubiska volymen och som exemplet i Falköping påvisar - kompletterar den med en horisontalitet, vilken framhävs av fönsterbanden, vilka löper längs fasaderna (exempel av påståendet kan studeras på bilderna på sidorna 6, 8 och 12). Arkitekten har konsekvent genomfört denna form av ren funktionell arki-

tektur som om den är hämtad ur den modernistiska arkitekturens "skolbok". Eller är det så som Ivar Lo-Johansson skriver i inledningen till sin bok "Författaren" - "Den nya tidens stil var just avskrapningen av stilar. Dess nakna språk hette fakta." Någon individuellt utvecklat formspråk framträder ej hos arkitekten i de presenterade objekten. Det kanske ej skall framträda, för att vara konsekvent inriktat på fakta? Kanske det även är så att den modernistiska arkitekturen i sin rationella strävan och i användandet av en ren form kväver de individuella uttrycken - även om sådana exempel går att finna? Är den i sin dyrkan av rationalismen och funktionaliteten kollektiv - ett uttryck för kollektivets strävan? Genombrottet sker samtidigt som socialdemokratin proklamerar folkhemmet med stora kollektiva lösningar. Ett intressant ämne för framtida uppsatser? I det funktionalistiska/modernistiska credot - konstruktion och funktion ger skönhet... Reduceras inte där arkitektens roll? Blir inte vägs ände arkitekturen i 1960- 70-talens miljöprogram? Påståendet kan ju även kritiseras, då man kan fråga sig om konstruktion och funktion per automatik leder till skönhet?

Har man lyckats bevara det som anses vara modernismens karaktäristiska uttryck i anpassningen till tidens förändrade krav på byggnaden? Idag skyddas fasaderna och stora väntsalen som Byggnadsminne enligt Kulturminneslagen... och det uppfattar jag som att man lever upp till på ett acceptabelt sätt, dels gällande fasaderna som helhet, men även i detaljer som armaturer, neonbokstäver och dörrpartier. Där det fallerar - i den publika delen - är Pressbyrån, vars skyltning stör fasaden, den borde med hänsyn till Byggnadsminnesförklaringen kunna framstå på ett mindre iögonfallande och välgenomtänkt sätt.

Ser man till om- och tillbyggnaden 1996, så är den väl genomförd och samverkar med den befintliga miljön samtidigt som den lever sitt eget liv och som Leo Papini menar i intervjun att den med sin färgsättning i tunnelområdet för in en postmodernistisk aspekt. Vill i sammanhanget poängtera den kritik Leo Papini framför i sitt intervju-svar, att det ej fanns någon helhetsmålsättning vid om och tillbyggnationen, vilket blir tydligt i ovan anförda kritik mot Pressbyråns framtoning.

Vilket varit positivt med arbetet och processen kring det är att det tidigare ej skrivits om Falköpings Centralstation - förutom en kort skrivning i "Guide till Sveriges arkitektur. Byggnadskonst under 1000 år."¹⁶

Metodiskt har det även varit positivt, då den här typen av arbeten lätt kan tendera att enbart bli litteraturstudier. Det känns mycket bra att kunna kombinera med intervjuer. Genom det blir då materialet utöver en sekundärkälla en primärkälla.

16. Caldenby, C m fl. 2001: *Guide till Sveriges arkitektur. Byggnadskonst under 1000 år*, Stockholm: Arkitektur Förlag AB.

Äldre fotografier - tagna i samband med byggnationen

Fotograf – fru Sigrid Ericsson. Fotografierna finns idag på Falbygdens museum.



Bild 11. Gjutningsarbete på taket. Notera "mattorna" av gjutjärn. I bakgrunden till vänster skymtar den gamla järnvägsstationen.



Bild 12. Från byggnationen på baksidan, vid postförvaringsrummet och truckgarage.



Bild 13. Partiet vid huvudentrén färdiggjuttet i armerad betong. I förgrunden ligger troligen allt formvirke.



Bild 14. Den gamla och nya stationsbyggnaden. Fotorafi från vintern 1934/35.



Bild 15. Gammalt och nytt möts. Halvrundeln med dörröppningen är den nya kiosken.



Bild 16. Huvudentrén in mot stora väntsalen. Lägg märke till den klassiskt modernistiska klockan.



Bild 17. Den stora vänthallen. Ljusinsläpp från två håll med stora fönsterpartier och vilka även markerar rummets funktion utåt. Till vänster på bilden kan man se det gamla systemet för biljettförsäljning, där resenären fick köpa biljett vid "lucka".



Bild 18. Entrépartiet från spårområdet.
Dörrpartierna i stål är i modernistisk stil
och fungerar även för att öka ljusinsläpp.
Lägg märke till bokstäverna inne
i rummet med sitt tidstypiska typsnitt.
Detaljerna samverkar med helheten.



Bild 19. Trappan upp till den helboaserade nattväntsalen.



Bild 20. Nattväntsal med helboaserade väggar. Väntsalen är idag borta.



Bild 21. Den numera försvunna buffén med sina kaklade väggar.

Litteratur och icke tryckta källor

Ahlstrand, JT. 1976: *Arkitekturtermer*, Lund: Studentlitteratur.

Asplund, G m fl. 1931: *acceptera*, Stockholm: Tidens förlag.

Byggmästaren nr 26, 1935.

Caldenby, C m fl. 2001: *Guide till Sveriges arkitektur. Byggnadskonst under 1000 år*, Stockholm: Arkitektur Förlag AB.

Conway, H. Roenisch, R. 2005: *Understanding Architecture. An introduction to architecture and architectural history*. Abingdon: Routledge.

Edwards, F. 1987: *Den barbariska modernismen. Futurismen och 1900-talet*, Malmö: Liber.

Eriksson, E. 2001: *Den moderna staden tar form. Arkitektur och debatt 1910-1935*, Stockholm: Ordfront.

Fornäs, J. 2004: *Moderna människor. Folkhemmet och jazzen*, Stockholm: Norstedts.

Hansson, J. 2003: *Signums svenska konsthistoria*, Lund: Bokförlaget Signum.

Johansson, Ivar-Lo. 1976: *Författaren*. Stockholm: Albert Bonniers Förlag.

Kopierat material kring Birger Jonson från Arkitekturmuseet Arkiv & Bibliotek. Databas JB och ULH.

Internetadresser

<http://www.arkitekturmuseet.se/ung/utställning/modernismen/default.html>, 2008 11 10

Bildförteckning

Mönsterbården på framsidan är skapad av Erling Öhrnell och visar rapporterat och stiliserat fasaden.

Bild 1. Öhrnell, E. *Stationsbyggnaden sedd från spårområdet.*

Bild 2. *Arbetsställningar. Bild hämtad ur Signums svenska konsthistoria.*

Bild 3. Öhrnell, E. *Det tidigare ställverket.*

Bild 4. Jonson, B. *Förslag till villa på Stockholmsutställningen - villa 52. Ur Byggmästaren, utställningsnummer 1930.*

Bild 5. Öhrnell, E. *Väntsalens fönster.*

Bild 6. Öhrnell, E. *Hisshus.*

Bild 7. Öhrnell, E. *Tunneln.*

Bild 8. Öhrnell, E. *Nedgång till tunnelområdet.*

Bild 9. Öhrnell, E. *Del av stationens framsida.*

Bild 10. Ericsson, S. *Gjutningsarbete på taket.*

Bild 11. Ericsson, S. *Från byggnationen på baksidan.*

Bild 12. Ericsson, S. *Partiet vid huvudentrén färdiggjuttet i armerad betong.*

Bild 13. Ericsson, S. *Den gamla och nya stationsbyggnaden.*

Bild 14. Ericsson, S. *Gammalt och nytt möts.*

Bild 15. Ericsson, S. *Huvudentrén in mot stora väntsalen.*

Bild 16. Ericsson, S. *Den stora vänthallen.*

Bild 17. Ericsson, S. *Entrépartiet från spårområdet.*

Bild 18. Ericsson, S. *Trappan upp till den helboaserade nattoäntsalen.*

Bild 19. Ericsson, S. *Nattoäntsäl med helboaserade väggar.*

Bild 20. Ericsson, S. *Den numera försvunna buffén.*