

Kristinebergs slott 10

HORNSBERGS BUSSGARAGE

Kungsholmen, Stockholm

Byggnadsdokumentation

Cathrine Mellander (text)

Tomasz Pydzik (foto)



Byggnadshistorisk rapport 2009:11

Omslagsbild framsida: Det södra bussgaraget vid Hornsbergs bussdepå, Stockholm år 1932. Foto Carl Gustav Rosenberg, Spårvägmuseet.

Omslagsbild baksida: Det södra bussgaraget vid Hornsbergs bussdepå, Stockholm år 2009. Foto Tomasz Pydzik. SSM DIG 002003.

Stockholms stadsmuseum

Dokumentationsenheten

Box 15065

104 25 Stockholm

Spårvägmuseet

Tegelviksgatan 22

116 41 Stockholm

Rapportförfattare: Cathrine Mellander,

Stockholms stadsmuseum

Foto: Tomasz Pydzik, Spårvägmuseet

Grafisk form: Cristina Jäderberg

Tryckeri: Edita, 2009

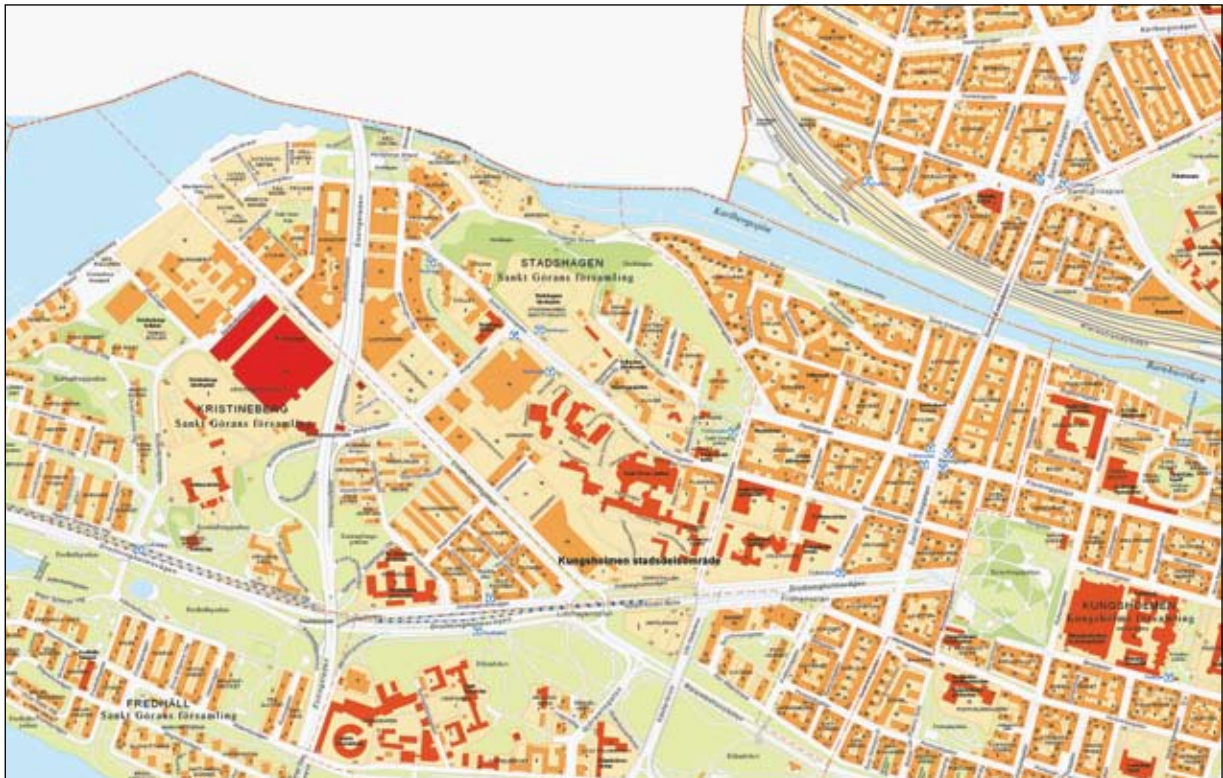
ISBN 978-91-86105-16-7

ISSN 1650-9587

© **Stockholms stadsmuseum**

Innehåll

	Förord	5
1	Inledning	6
	1.1 Syfte	7
	1.2 Metod och källor	7
	1.3 Kulturhistorisk klassificering.....	7
2	Historik och beskrivning	8
	2.1 Garagehallarna	13
	2.2 Tvätthallarna	20
	2.3 Omklädningsrum och toalettbyggnad	22
	2.4 Verkstadsbyggnaden och värmecentralen	24
	2.5 Kontorsbyggnaden	26
	2.6 Samlingsal och personalmatsal	28
	2.7 Trafikexpedition	30
	2.8 SJ-verkstaden och etanolstationen.....	30
3	Sammanfattning av aktuell dokumentation	32
4	Källor och litteratur	34
	4.1 Otryckta källor.....	34
	4.2 Tryckta källor och litteratur	34
5	Bilaga	35
	5.1 Aktuella bilder visande byggnaderna vid Hornsbergs bussdepå	35
6	Administrativa uppgifter	57



Karta över Kungsholmen med fastigheten Kristinebergs slott 10 markerad med röd färg strax väster om Stadshagen. Utsnitt ur Digitala baskartans mixkarta, Stockholms stadsbyggnadskontor.



Karta visande fastigheten Kristinebergs slott 10, Hornsbergs bussdepå. Bussgaragen samt övriga byggnader är markerade med röd färg. Utsnitt ur Digitala baskartans mixkarta, Stockholms stadsbyggnadskontor.

Förord

Dokumentationsenheten vid Stockholms stadsmuseum har i samarbete med Spårvägmuseet i Stockholm genomfört en byggnadshistorisk dokumentation av fastigheten Kristinebergs slott 10 med adress Nordenflychtsvägen 46-56 samt Lindhagensgatan 109-121 på Kungsholmen i Stockholm. Dokumentationen har initierats av att området står inför en stor omvandling såtillvida att den aktuella tomten kan komma att bebyggas med kontors- och bostadshus. Finansieringen av dokumentationsarbetet har delats mellan Spårvägmuseet i Stockholm och Stockholms stadsmuseum.

Rapporten består av en kort inledande historik och därefter följer en aktuell beskrivning av de byggnader som idag finns på området. Beskrivningen illustreras med ett stort antal nytagna fotografier, vilka är tagna av Spårvägmuseets fotograf Tomasz Pydzik. Dokumentationen har utförts genom fysisk inventering under april månad 2009 och har därefter sammanställts i rapportform. För dokumentations- och rapportarbete svarar undertecknad.

Stockholm april 2009

Cathrine Mellander
antikvarie

1 Inledning

Garageanläggningen vid Hornsberg med tillhörande byggnader, belägen på Kungsholmen i hörnet av Nordenflychtsvägen och Lindhagensgatan på Kungsholmen, ritades av chefen för Kooperativa förbundets arkitekt- och ingenjörbyrå, Eskil Sundahl. Beställare var AB Stockholms Spårvägar. Den äldre garagebyggnaden, utförd med bågar i ett spann utan fristående pelare, och den så kallade kontorsbyggnaden samt verkstadsbyggnaden och värmecentralen ritades år 1931 och utgör idag de äldsta byggnaderna på området. Det äldre garaget kompletterades emellertid redan år 1938 med en ytterligare garagebyggnad samt en tvätthall. I samband med nämnda utbyggnad uppfördes även en ny byggnad avsedd som kombinerad personalrestaurang och samlingssal samt en portvaktskiosk, en bränslestation med chassitvätt samt en omklädnings- och toalettbyggnad. Dessutom utvidgades den befintliga verkstadsbyggnaden i syfte att möta den successivt ökande arbetsbelastningen. Samtliga byggnader uppfördes i enlighet med modernismens krav på funktionalitet och rationell

konstruktion. Hornsbergs bussgarage utgjorde vid tiden för dess uppförande tillsammans med bland annat Lumafabriken i södra Hammarbyhamnen, uppförd 1929–30, och Slussen, ritad 1936, ett slags portalbyggnader i svensk modernistisk arkitektur.

Området Hornsberg har alltsedan slutet av 1800-talet starkt präglats av olika typer av industriverksamheter. På 1890-talet anlades exempelvis Stora bryggeriet invid Ulvsundasjön, vars byggnader idag delvis finns kvar. Under tidigt 1900-tal uppfördes här även byggnader för Kärnbolaget AB Biokemi Industri (KABI), som numera är en del av läkemedelsbolaget Pharmacia. Under 1930-talet tillkom så även Hornsbergs bussgarage, vilket ytterligare stärkte stadsdelens karaktär av industri- och exploateringsområde. Stadsdelen Hornsberg är emellertid nu i begrepp att omvandlas till ett utpräglat kontors- och bostadsområde. I enlighet med stadsbyggnadsprojektet *Lindhagen* ska 300 000 kvadratmeter omvandlas till kontors- och företagslokaler. Samtidigt ska 5 500 nya bostäder uppföras inom denna stadsdel. Enbart på bussgaragets tomt, det vill säga fastigheten Kristinebergs slott 10, ska enligt planen 750 nya lägenheter byggas samtidigt



Hornsbergs bussgarage samt del av tvätthallen, foto mot nordväst. Foto Carl Gustav Rosenberg 1932, Spårvägmuseet.

som 80 000 kvadratmeter ska tas i anspråk och omvandlas till kommersiella lokaler.

1.1 Syfte

Uppdraget har bestått i att genomföra och sammanställa en översiktlig dokumentation av fastigheten Kristinebergs slott 10. Denna dokumentation har föranletts av att fastigheten kan komma att rivas inför en eventuell omdaning av stadsdelen Hornsberg. Rapporten syftar till ökad kunskap om stadens kulturhistoriskt värdefulla fastigheter och ska därtill utgöra en dokumentation av befintliga byggnader på tomten.

1.2 Metod och källor

Föreliggande byggnadshistoriska dokumentation inleds med en kort historik som syftar till att placera in objektet i sin samtid. Därefter följer en beskrivning av fastighetens samtliga byggnader såväl exteriört som interiört. Det bör emellertid understrykas att denna beskrivning utgör ett slags översiktlig byggnadsdokumentation och inte en fullständig byggnadshistorisk inventering. Skillnaden mellan dessa instrument är att en byggnadsdokumentation eller rivningsdokumentation är betydligt mer översiktlig än en byggnadshistorisk inventering. En byggnadsdokumentation utgör alltså inte en uttömmande beskrivning av objektet och kan därmed inte direkt nyttjas som underlag för en eventuell ombyggnad eller annan byggnadsteknisk åtgärd. Dokumentationen bygger huvudsakligen på en fysisk inventering samt på befintlig litteratur, äldre ritningar och fotografier. Beskrivningen syftar dels till att klargöra hur fastigheten successivt har tagit form, dels till att tydliggöra de olika byggnadernas aktuella exteriörer och interiörer. Omfånget för de olika byggnadernas respektive beskrivningar kan variera såtillvida att vissa byggnader har en något mer fyllig beskrivning än andra, vad gäller exempelvis uppgifter rörande såväl material och konstruktion som ytskikt.

Äldre ritningar, utförda av Eskil Sundahl, liksom senare ritningsmaterial och handlingar återfinns i Stockholms stads byggnadsnämnds arkiv. I Spårvägmuseets arkiv finns också en

del ritningsmaterial och här finns även äldre fotografier, bland annat tagna av fotografen Carl Gustav Rosenberg samt ett stort antal nya fotografier tagna av fotografen Tomasz Pydzik. I Stadsmuseets arkiv finns också ett relativt stort antal äldre fotografier och handlingar. I Stadsmuseets arkiv finns även en stor samling foton tagna i samband med arbetet med denna rapport. Slutligen ger Stockholms stadsmuseums innerstadsinventering, utförd 1984, en kortfattad beskrivning av fastigheten vid denna tid.

Hornsbergs bussgarage med tillhörande byggnader har tidigare bland annat utförligt behandlats i ett föredrag av avdelningsingenjören C. Hammarskjöld benämnt *Stockholms spårvägars garageanläggning vid Hornsberg*, hållet vid Svenska Spårvägs-, buss- och förortsbaneföreningens årsmöte i Jönköping 1939. Anläggningen har även behandlats i *Teknisk Tidskrift* 1932 samt förevisats i verket *Ny Svensk Arkitektur*, utgiven av Svenska Arkitekters Riksförbund 1939. Den nya personalrestaurangen vid bussdepån ägnades en särskild artikel, skriven av arkitekten Sundahl själv, i *Byggmästaren* 1940. I senare tid har Hornsbergs bussgarage beskrivits av Fredric Bedoire och Henric O. Andersson i *Svensk arkitektur: ritningar 1640-1970*, utgiven 1986. Anläggningen har även kort omnämnts i Lisa Brunnströms *Det svenska folkhemsbygget. Om Kooperativa Förbundets arkitektkontor*, utgiven 2004. Slutligen har Eva Eriksson lyft fram arkitekten Eskil Sundahl och flera av hans verk i *Den moderna staden tar form. Arkitektur och debatt 1910-1935*, utgiven 2001.

1.3 Kulturhistorisk klassificering

Kristinebergs slott 10 har i Stadsmuseets kulturhistoriska klassificering av bebyggelsen i Stockholms innerstad markerats med gul färg. Det innebär att byggnadernas kulturhistoriska värde motsvarar bebyggelse av positiv betydelse för stadsbilden och/eller av visst kulturhistoriskt värde. Trots att fastigheten endast är gulklassad bör det understrykas att samtliga byggnader på området företräder betydande värden, både ur kultur- och konsthistorisk synvinkel. Detta avser såväl byggnadernas interiörer som deras exteriörer.

2 Historik och beskrivning

Hornsberg ligger på nordvästra Kungsholmen, mellan stadsdelarna Kristineberg och Stadshagen. Stadsdelen har fått namn efter det slott Jean de la Vallée ritade för fältmarskalken Gustaf Horn på 1650-talet. Nämnade slott revs emellertid på 1890-talet och ersattes av Stora bryggeriet vars byggnader, i hårdbränt tegel, nu kom att präglade området. Under tidigt 1900-tal kom flera industriverksamheter att förläggas till detta område, bland annat Kärnbolaget AB Biokemi Industri, som under 1940-talet framställde penicillin. Även om området hade tydlig karaktär av exploateringsområde, med en rad olika typer av verksamheter och industrier, var bebyggelsen här ända fram i relativt sen tid småskalig. Den intelligande stadsdelen Kristineberg utformades exempelvis i en lågmäld arkitektur, delvis efter arkitekten Sven Markelius vinnande bidrag i en stadsplanetävling 1927. Dessutom präglades stadsdelen även av olika grönområden såsom Kristinebergs slottspark, Kristinebergs idrottsplats samt ett stort koloniområde som låg strax norr om den tomt där Hornsbergs bussdepå idag ligger. Såväl Kristinebergs slottspark, med bevarad huvudbyggnad från mitten av 1700-talet, som Kristinebergs idrottsplats, med byggnader från tidigt 1900-tal, finns alltså kvar och utgör viktiga grönområden i en alltmer förtätad stadsdel.

Hornsbergs bussgarage med tillhörande byggnader ritades alltså av arkitekten Eskil Sundahl, verksam vid Kooperativa förbundets arkitekt- och ingenjörbyrå, år 1931 respektive 1938.

Kooperativa förbundet bildades som en konsumentkooperativ ekonomisk förening och stod nära arbetarrörelsen och fackförbundsrorelsen. Kooperativa förbundets arkitekt- och ingenjörbyrå (KFAI) grundades 1925 för att tillgodose kooperationens behov av välplanerade och funktionella byggnader. Kooperativa förbundets arkitektkontor var, från 1920-talet och ett flertal decennier framåt, en av landets mest radikala och expansiva arkitektkontor och hade 70 anställda arkitekter redan år 1935. Vid sidan av Stockholmsutställningen torde Kooperativa förbundets arkitektkontor ha betytt mest för genombrottet av den nya arkitektur,

präglad av ett rationellt tänkande parat med hög funktionalitet, som i Sverige lanserades som funktionalismen.

Eskil Sundahl var chefsarkitekt vid kontoret från år 1925 fram till 1958 och hans starka konstnärliga ledarskap var en viktig faktor till att arkitektkontoret fick en sådan ledande position i Sverige vid denna tid. Övriga tongivande arkitekter som arbetade på KF:s arkitektkontor under Sundahls ledning var bland annat Arthur von Schmalensee, Olof Thunström, Haqvin Carlheim-Gyllenskiöld och Erik Ahlsén. Redan under tidigt 1930-tal var kontoret banbrytande inom flera sektorer såsom bostadshus, industrianläggningar, affärshus, butiker samt butiksinredningar, som kontoret ritat för den kooperativa rörelsen. Till de mest uppmärksammade uppdragen under 1920- och 1930-talen hör silobyggnaden för KF:s kvarnanläggning på Kvarnholmen i Nacka (1925–1927), Lumafabriken i Södra Hammarbyhamnen i Stockholm (1929–30), KF:s kontor vid Slussen (1935) samt den nya Katarinahissen (1936). Eskil Sundahl var i samtliga nämnda fall ansvarig arkitekt eller medarbetare. Sundahl var även den drivande kraften bakom idén att samtliga kooperationens affärsbyggnader, ur reklamsynpunkt, skulle få en enhetlig och likartad utformning. Arkitektkontoret hade emellertid inte bara uppdrag från kooperationen och ett tydligt exempel på detta är Hornsbergs bussgarage där AB Stockholms Spårvägar var beställare.

Stockholms Spårvägars nya bussgarage vid Hornsberg med tillhörande tvätthall, verkstad, värmecentral och kontorsbyggnad invigdes 1932, men kompletterades alltså 1938 med ytterligare en garagebyggnad samt ett antal övriga byggnader. De båda bussgaragen uppfördes som glasade, välvda hallbyggnader som bärs upp av järnbågar med 55 respektive 62 meters spännvidd. De glasade gavelfasaderna samt ljusinsläppet från de glasade partierna i taket bidrog till byggnadernas tydliga konstruktionsarkitektur vilket gav uttryck för spänst och luftighet. Stockholms spårvägars nya bussgarage vid Hornsberg presenterades i verket *Ny Svensk Arkitektur*, utgiven av SAR 1939. Under avdelningen rörande kommunikation, industri och handel förevisades nämnda projekt bland annat tillsam-

Situationsplan visande
Hornsbergs bussdepå
år 1940, upprättad av
Kooperativa förbundets
arkitekt- och ingenjör-
byrå. Stockholms stads
byggnadsnämnds arkiv.

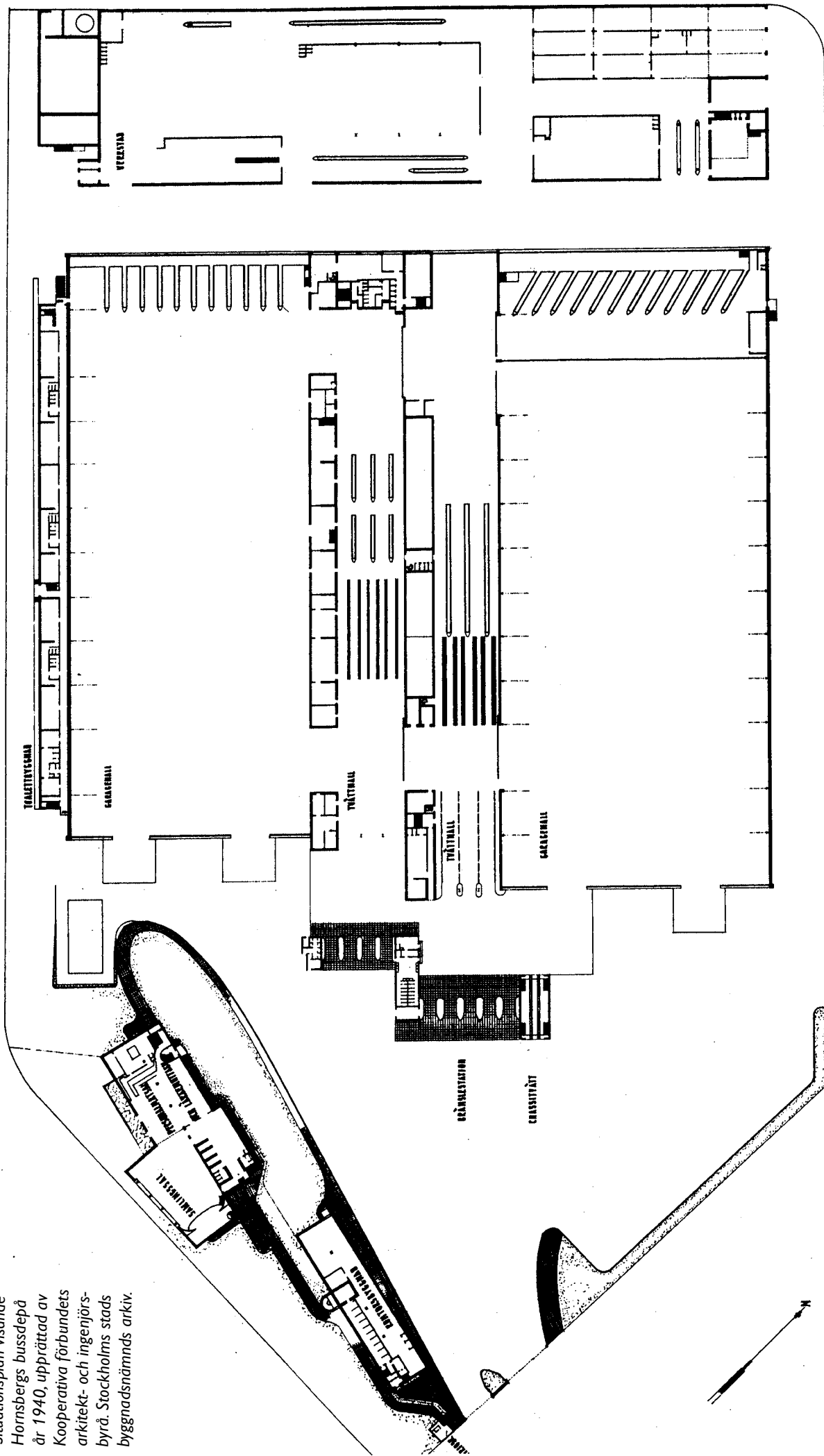
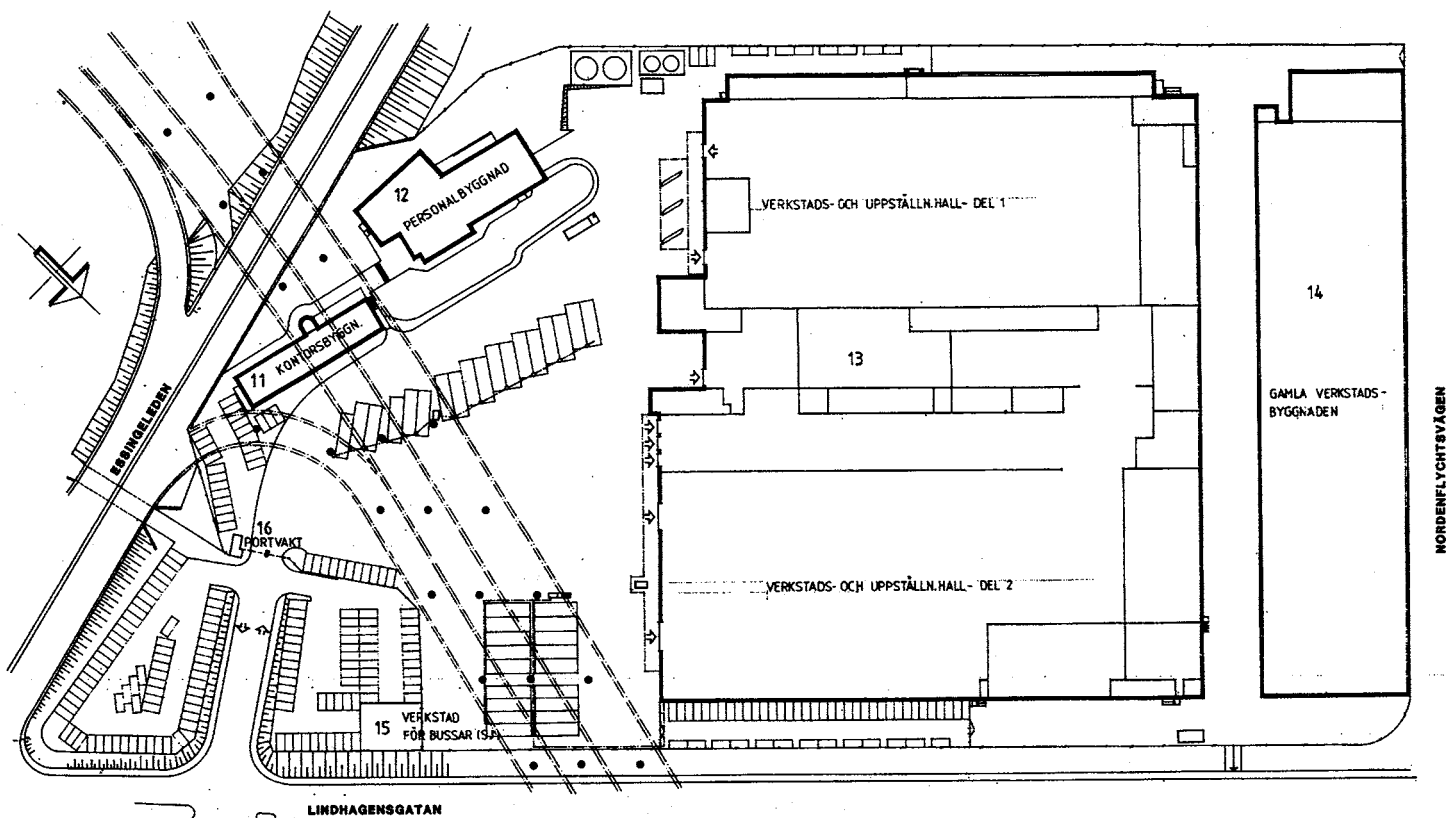


Fig. 2. Situationsplan över den fullbordade garageanläggningen vid Hornsberg.



Flygbild över Hornsbergsgaraget och intilliggande områden. I fonden skimtar Stora Bryggeriet vars byggnader idag delvis finns kvar. Foto 1932, fotograf okänd, Spårvägs-museet.



Situationsplan visande Hornsbergs bussdepå år 1986, upprättad av SL. Skillnaderna mot 1940 års situationsplan är bland annat att bränslestationen och chassitvätten är rivna och att en ny verkstadsbyggnad uppförts på tomtens nordöstra del. Stockholms stads byggnadsnämnds arkiv.



Hornsbergs bussgarage med tillhörande verkstadsbyggnad samt värmecentral. Foto 1935, fotograf okänd, Spårvägs-museet.



Hornsbergs bussgarage, sydöstra fasaden, samt kontorsbyggnaden. Båda byggnaderna ritade 1931. Foto 1935, fotograf okänd, Spårvägs-museet.



Hornsbergs bussgarage, interiör (nuvarande södra bussgaraget). Foto 1935, fotograf okänd, Spårvägmuseet.



Hornsbergs bussgarage med mellanliggande tvätthallar, sydöstra fasaden. Foto Börje Gallén 1944, Spårvägmuseet.

mans med några av den svenska funktionalismens portalbyggnader såsom Lumafabriken i Stockholm, ritad av Kooperativa förbundets arkitektkontor 1929–30, Slussen, ritad av Tage William-Olsson 1936, Hammarforsens kraftstation, ritad av Osvald Almquist och invigd 1931 samt Bromma flygfält, ritat av Paul Hedqvist och invigt 1936. Även personalrestaurangen vid Hornsbergs bussgarage, ritad 1938, med tillhörande samlingsal, läkarmottagning samt bostadsvåningar för mekaniker respektive sjuksköterska utformades i en utpräglad funktionalistisk stil. Likaså utformades chassivätten, omklädningsbyggnaden samt den utbyggda verkstadsbyggnaden i enlighet med dåtidens krav på byggnadernas avläsbarhet vad gällde funktion och material.

Busstoppen vid Hornsberg fungerar alltjämt idag som ett av SL:s huvudgarage i innerstaden med uppställningsplats för cirka 140 bussar.

Verksamhetens kontinuitet liksom det faktum att byggnaderna har en tydlig historisk förankring i stadsdelen bidrar till att området besitter betydande värden då området speglar en del av stadens bebyggelsehistoriska utveckling under 1900-talet.

2.1 Garagehallarna

Den södra garagehallens exteriör

Den södra garagehallen utgör den äldsta av de två bussgaragen och ritades 1931 och invigdes året därpå, år 1932. Denna garagehall mäter 136x55 meter. Grunden är av tegel och betong och på den södra respektive den norra långsidan reser sig murar som är putsade och målade. Från långsidornas murar reser sig garagets välvda tak där konstruktionen består av järnbågar med 55 meters spännvidd med ett innertak av trä. Bågspannet löper, från vardera sidan, från uppbyggda bockkonstruktioner. Garagehallens tak hade ursprungligen triangulära,



Hornsbergs bussgarage under uppförande. Foto 1932, fotograf okänd, Spårvägmuseet.



Hornsberg, södra bussgaraget sydöstra fasad. Foto Karl Wallberg, sannolikt taget i mitten av 1930-talet, Spårvägmuseet.

eller sågtandsformade, ljusinsläpp men dessa är sedan 1971 igensatta. Taktäckningen utgjordes ursprungligen av takpapp, men utgörs sedan mitten av 1980-talet av ett slags gummimatta, så kallad Carbofol, där breda våder av denna matta sammanfogats till en heltäckande takbeklädnad. Ovanpå taket återfinns ventilationshuvar.

Den sydöstra respektive nordvästra gavelfasaden var ursprungligen helt glasade där glasrutor om cirka 30x50 cm i stålpröjs tillät ett rikligt ljusinsläpp i garagehallen. Sedan mitten av 1970-talet är dessa glasade gavelpartier, av värmetekniska skäl, till stor del ersatta av plåt, men på den sydöstra gaveln återfinns ännu två större partier av den ursprungliga glasade fasaden. På nämnda gavel sitter även två större vik- och öppningsbara garagedörrar. Dessa är sekundära, men ersätter ursprungliga portar på samma plats. Det utskjutande plåttaket över dessa garagedörrar är original. I den sydöstra gavelfasadens övre plåtparti återfinns fyra rökluckor av varierande storlek vilka är sekundära. I anslutning till den syd-

östra gaveln har vidare en uppställningsplats för fem bussar uppförts. Denna uppställningsplats är också sekundär och består av järn-/stålbalkar som bär upp ett plåttak. Invid bussgaraget sydöstra gavel har man även i sen tid uppfört en byggnad, vars fasader är täckta av plåt, och som idag fungerar som trafikexpedition. Denna byggnad, som alltså ligger omedelbart norr om det aktuella garaget, förtar något av bussgaraget ursprungliga uttryck då upplevelsen av bussgaraget byggnadsvolym nu delvis gått förlorad.

Den nordvästra gaveln domineras, liksom den sydöstra, idag också av plåt samt ett slags fasadplattor om totalt sju varv. Det tidigare så generösa ljusinsläppet har därmed reducerats kraftigt till förmån för en rad bandfönster i aluminiumbågar. I anslutning till garaget södra långsida uppfördes 1938–1939 en omklädes- och toalettbyggnad (se nedan). Garaget norra fasad gränsar till tvätthallarna och har, som nämnts ovan, i sen tid även fått en tillbyggnad i form av den nuvarande trafikexpeditionshallen (se nedan).



Södra respektive norra garagehallen mot nordväst. Essingeleden skär sedan 1966 rakt genom området. Foto Tomasz Pydzik 2009. SSM DIG 002004.



Det södra bussgaragens nordvästra fasad. Foto Karl Wallberg, sannolikt taget på 1930-talet, Spårvägmuseet.



Det södra bussgaragens nordvästra fasad idag. På fotot syns även tvätthallens nordvästra fasad. Foto Tomasz Pydzik 2009. SSM DIG 002005.

Den södra garagehallens interiör

Interiört har den äldre, södra garagehallen, ett golv av gjuten betong. Detta har i sen tid grundförstärkts, bland annat på grund av de moderna ledbussarnas ökade tyngd. Takets välvda bågar i järn, som tydligt avtecknar sig mot innertaket av trä, växlas över i långväggarnas murverk samt i de ovan nämnda bockkonstruktionerna. Konstruktionen är rörlig i syfte att klara materialets expansion/reduktion orsakad av temperaturskillnader. Noteras bör att takets järnbågar är något smalare än dem som återfinns i den senare garagehallen, ritad 1938. De välvda järnbågarna är popnitade och förbinds av långsgående dragjärn som också är synliga mot innertaket. På vissa ställen är taket dessutom förstärkt med diagonalställda dragjärn. Placeringen för de tidigare taköppningarna är ännu synlig i det välvda taket. För att minimera riskerna för brand installerades tidigt ett sprinklersystem i taket. Till detta är kopplat ett automatiskt brandlarm.

Garagehallen var ursprungligen avsedd för cirka 250 vagnar och ännu idag nyttjas huvuddelen av byggnaden som uppställningsplats för bus-sar. Invid den sydöstra kortsidan har emellertid, i senare tid, utrymme tagits i anspråk för en mindre tvätthall. Denna är uppförd av plåt med plåttak. På motstående kortsida, det vill säga invid den nordvästra gaveln, har man under mitten av 1970-talet uppfört en separat garagehall om totalt nio uppställningsplatser för vagnsfordon. Här fanns ursprungligen ett antal kaklade revisionsgröpar för helrevisionsarbeten. Väggen mot garagehallen, som avskärmar detta utrymme, är av plåt med vik- och öppningsbara garagedörrar. Ovan denna sekundära vägg återfinns en vägg av putsad och målad betong. Under garaget finns en källarvåning som ursprungligen fungerade som materialförråd. Här återfinns även skyddsrum med ännu bevarade filter mot gasangrepp, sjukvårdsmateriel, latrintunnor etcetera.



Hornsberg, interiör från det södra bussgaraget. Foto Karl Wallberg, sannolikt taget på 1930-talet, Spårvägmuseet.



Det södra bussgaragets interiör. Foto Karl Wallberg, sannolikt taget på 1930-talet, Spårvägmuseet.



Det södra bussgaragets interiör idag. Foto Tomasz Pydzik 2009.SSM DIG 002006.

Den norra garagehallens exteriör

Den norra garagehallen ritades 1938 och är uppförd vid sidan av den äldre. Denna vagnshall är något större än den södra och mäter 148x62 meter. Även denna hall är utförd med bågspann utan fristående bärande pelare. Bågkonstruktionen i den nya hallen är emellertid helsvetsad med de vertikala ändarna i ett stycke med bågen. En ytterligare skillnad mot den äldre garagehallen är att den nya hallen, av brandsäkerhetsskäl, inte fick ett innertak av trä utan ett som istället kläddes med siporexplattor, det vill säga en form av lättbetongplattor. Själva järnbågarna i den välvda bågkonstruktionen är, som påpekats ovan, bredare än dem som återfinns i den äldre garagehallen. I övrigt är takets konstruktion samt byggnadens grund, murväggar och gavlar uppbyggda på ett relativt likartat vis jämfört med den äldre garagebyggnaden.

Skillnaderna består emellertid bland annat i att den sydöstra gaveln på det nyare garaget idag har

fyra vik- och öppningsbara garagedörrar och att hela fem större partier är sparade av den ursprungliga glasade fasaden. I ett av dessa glasade partier sitter dessutom en entrédörr i originalutförning. Vidare återfinns sex stycken rökluckor på denna



Hornsberg, interiör från den södra garagehallen. De kakelklädda revisionsgroparna är idag överdäckade. Foto Karl Wallberg, sannolikt taget på 1930-talet, Spårvägmuseet.



Det norra garagets nordvästra gavel samt verkstadsbyggnaden. Foto Carl Gustav Rosenberg, cirka 1940, Spårvägmuseet.



Interiör från "Verkstad 1". Foto Tomasz Pydzik 2009.SSM DIG 002007.

gavels övre del, till skillnad mot de fyra som finns på det äldre garaget. En annan skillnad är att den norra långsidan, längs med Lindhagensgatan, har fönster av varierande storlek och typ, dels i källarplan, dels i markplan. Några av dessa fönster torde ha ursprunglig placering, men flera av dessa fönster är i dagsläget igensatta med plywoodskivor. Den nordvästra gaveln på det nyare garaget har, liksom det äldre garagets nordvästra kortsida, klätts med plåt och fasadplattor. Även här återfinns en rad bandfönster i aluminiumbågar. Den södra långsidan gränsar till tvätthallarna (se nedan). I likhet med det äldre garagetaket har även det nyare garagets tak exteriört täckts med gummimatta av typen Carbofol. Takets kraftiga ventilationshuvor ger emellertid den norra garagehallen en något annorlunda siluett än den södra vagnshallen.

Den norra garagehallens interiör

Interiört har den nyare garagehallen, liksom den äldre, ett golv av gjuten betong. Det välvda takets bågspann, som alltså mäter drygt 60 meter, är bre-

dare än i det äldre garaget och har, av vad som framgår ovan, en något annorlunda konstruktion. Den helsvetsade bågkonstruktionen är således synlig ända ned till markplan och har, på grund av bågens breda spann, alltså en grövre dimension än dem i den äldre vagnshallen. De tidigare ljusinsläppen i taket är sedan 1971 igensatta med undantag av två mindre kvadratiska ljusinsläpp i byggnadens mitt. Även i denna vagnshall är ett sprinklersystem installerat i taket.

Huvuddelen av byggnaden nyttjas som uppställningsplats för bussar, men i garagehallens bakre del, det vill säga mot nordväst, återfinns en separat verkstadsavdelning benämnd "Verkstad 1", som byggdes om under sent 1970-tal. Denna del var ursprungligen skild från den övriga hallen av en liknande helglasad vägg som fanns på garagehallarnas gavelsidor. Idag är denna glasvägg ersatt av en vägg av plåt med sex stycken vik- och öppningsbara garagedörrar. På den putsade och målade murväggen som finns ovan nämnda skärmvägg, och som alltså är sekundär, sitter en stor väggfast klocka. Enligt muntlig uppgift,

ska denna klocka ursprungligen ha utformats för Stockholmsutställningen år 1930. Klockans siffror skall dock i senare tid ha bytts mot nya.

I denna verkstad fanns ursprungligen 12 stycken snedställda revisionsgropar avsedda för större aggregatbyten och helrevisionsarbeten. I varje grop fanns en traversvagn med domkraft samt hydrauliska domkrafter. Idag är dessa gropar igenfyllda då allt verkstadsarbete sker i markplan med hjälp av modern teknik. Intill nämnda verkstad återfinns materialförråd samt ett antal sekundära kontorsutrymmen. Invid ovannämnda verkstad, intill vagnhallens norra långsida, återfinns ytterligare en verkstadsavdelning, benämnd ”Verkstad 2”. Även denna verkstad har väggar av plåt där fasaden är genombruten av sju vik- och öppningsbara garageportar. Denna verkstadsdel har fönster som vetter ut mot Lindhagensvägen. I den nyare garagehallens källarvåning inrymdes, liksom i den äldre garagehallen, materialförråd men även olika typer av specialverkstäder. Idag nyttjas emellertid inte längre dessa utrymmen och de står därför till stor del tomma.

2.2 Tvätthallarna

Den södra tvätthallen

Den södra tvätthallen ritades samtidigt med det äldre bussgaraget år 1931. Tvätthallen ligger i anslutning till det äldre garagets norra långsida och har flera förbindelser i muren med såväl detta som den nya tvätthallen i norr, ritad 1938. Den äldre tvätthallen uppfördes som en långsmal rektangulär byggnad med platt tak där sågtandsformade ljusöppningar garanterade ett rikligt ljusinsläpp. På den sydöstra gaveln fanns tre garageöppningar med rulljalusiportar, men dessa har idag ersatts av en modern vik- och öppningsbar garageport samt nyupptagna fönster i bottenvåning och i första våning. Denna gavel är idag inklädd i plåt. Byggnaden har förlorat något av sin tidigare tydligt avläsbara volymverkan, bland annat genom att den nya trafikexpeditionsbyggnaden numer intar en så framskjuten position i direkt anslutning till tvätthallens sydöstra gavel. Den nordvästra gaveln är i den putsade fasaden genombruten av ett antal bandfönster i träbågar som torde sitta i ursprungligt läge. Här finns även en entrédörr med trappa, som

är sekundär, samt ytterligare ett par dörröppningar som torde sitta i ursprungligt läge. Taket täcks idag av samma typ av gummibeklädnad som de båda garagen.

Interiört har den södra tvätthallen ett golv av gjuten betong. De tidigare smörjgroparna som fanns här är idag igenlagda. Innertaket är original och av trä, liksom i den äldre garagehallen. Takets ljusöppningar har delvis satts igen, men likväl ger de nu befintliga taköppningarna ett relativt rikligt ljusinsläpp. Tvätthallen nyttjas idag som plåtverkstad samt innehåller lokaler för det så kallade hållplatskontoret som tillverkar SL:s skyltar med mera. Väggen som avskärmar dessa utrymmen är av plåt och är genombruten av tre vik- och öppningsbara garagedörrar. Från denna tvätthall leder ursprungliga spiraltrappor ned till källarvåningen.

Den norra tvätthallen

Den norra tvätthallen ritades 1938 och gränsar i söder till den äldre tvätthallen och i norr till den nyare garagehallen. Flera förbindelser finns mellan den norra tvätthallen och de två angränsande byggnaderna, vilket underlättar kommunikation. Även denna tvätthall uppfördes som en långsmal rektangulär byggnad med platt tak där sågtandsformade ljusöppningar skulle förse hallen med ljus. På den sydöstra gaveln sitter idag tre stycken vik- och öppningsbara garageportar, vilka är sekundära och ersätter tidigare rulljalusiportar. Den nyare tvätthallens nordvästra gavel har i den putsade fasaden, liksom den äldre tvätthallens nordvästra gavel, fönster i träbågar i ursprungligt läge samt dörröppning.

Interiört har den nyare tvätthallen ett golv av gjuten betong. Innertaket har synliga balkar av stål samt är delvis täckt med plattor av siporex. De sågtandsformade ljusöppningarna i taket har i denna byggnad inte lagts igen. Däremot täcks den nordvästra vinkeln av dessa triangulära ljusintag av korugerad plåt. Innerväggarna i denna tvätthall består dels av skiljeväggar i plåt, dels av väggar täckta med siporexplattor. Totalt finns tre filer för tvätt, en specifikt avsedd för underredstvätt och två för vanlig maskinell tvätt. Ursprungligen utfördes detta arbete för hand. Längs med tvätthallens södra långsida återfinns bland annat ett mindre gemensamhets-



Vänster: Interiör från tvätthallen. Foto 1949, fotograf okänd, Spårvägmuseet.

Nedan: Interiör från den södra skötselhallen/tvätt-hallen. Foto Karl Wallberg, sannolikt taget på 1930-talet, Spårvägs-museet.





Interiör från norra tvätthallen idag. Foto Tomasz Pydzik 2009. SSM DIG 002008.

utrymme samt ett toalettutrymme med fyra bås samt handfat. Toalettutrymmet torde delvis vara i originalutförande. Även i denna tvätthall, liksom i den äldre tvätthallen, återfinns en spiraltrappa i original som leder ned till källarvåningen. Längst bort i denna nyare tvätthall, det vill säga i nordväst, låg tidigare den så kallade aggregatverkstaden. Idag nyttjas detta utrymme som centralförråd och textilavdelning.

2.3 Omklädnings- och toalettbyggnaden

I samband med att man beslutade att bussgaraget skulle byggas ut år 1938 satsade man även på att uppföra en ny omklädnings- och toalettbyggnad för garageavdelningens personal. Denna byggnad uppfördes i anslutning till den äldre garagehallens södra långsida som en långsmal rektangulär byggnad i två våningar med platt tak. De slätputsade fasaderna artikuleras i våningen en trappa av smala bandfönster i träbågar i ursprungligt läge. I bottenvåningen är cirka hälften av dessa bandfönster ersatta av större fönster i aluminiumbågar. Entrédörren på den sydöstra gaveln är i ursprungligt läge, men sekundär, och utgörs av en glasad dörr i stålram.

Bottenvåningen fungerade ursprungligen som avlöningskontor för utbetalande av garageavdelningens avlöningar. Även idag nyttjas detta våningsplan bland annat som kontorslokaler, men moderniserades kraftigt vid en ombyggnad i mitten av 1980-talet vad gäller den fasta inredningen. På våningen en trappa upp låg omklädningsrummen grupperade två och två kring ett gemensamt tvättrum. Även idag har dessa utrymmen likartad funktion varför den ursprungliga rumsindelningen torde vara någorlunda intakt även om stora delar av inredningen alltså är moderniserad i senare tid. Fönsterbänkarna i kalksten utgör emellertid en rest av den ursprungliga fasta inredningen. I byggnaden fanns ursprungligen även en bastu, vilket det gör än idag. Idag finns här även ett gymutrymme. Denna funktion fanns förr i våningen två trappor i verkstadsbyggnaden, men har i senare tid alltså flyttats till omklädnings- och toalettbyggnaden. Även de ”studierum” som tidigare låg i verkstadsbyggnaden har i senare tid flyttats över till omklädnings- och toalettbyggnaden. Dessa rum kom emellertid snarare att nyttjas som sovrum för den personal som arbetar skift.



Omlädnings- och toalettbyggnaden samt det södra garaget mot nordväst. Foto Tomasz Pydzik 2009. SSM DIG 002009.



Interiör från omlädnings- och toalettbyggnaden, korridoren i våningen en trappa. Foto Carl Gustav Rosenberg 1932, Spårvägmuseet.



Interiör från tvättrum i omlädnings- och toalettbyggnaden. Foto Börje Gallén 1944, Spårvägmuseet.

2.4 Verkstadsbyggnaden och värmecentralen

Verkstadsbyggnaden ritades 1931 och uppfördes bakom den södra garagehallen, det vill säga på tomtens nordvästra sida, och gränsar mot Nordenflychtsvägen. I anslutning till denna uppfördes samtidigt, rakt söder om verkstadsbyggnad, en värmecentral som ursprungligen var utrustad med koleldade ångpannor. Uppvärmningen skedde genom cirkulerande vatten och de koleldade ångpannorna kompletterades under senare delen av 1930-talet med två oljeeldade lågtryckspannor. Värmecentralen är med sina slätputsade fasader och sin kubiska uppbyggnad samt med sina raka rader av fönster, i framförallt söder och sydost, en typisk exponent för funkisarkitekturen. Den höga skorstenen som tidigare så tydligt aviserade byggnadens funktion är emellertid sedan 1987 nedmonterad. Värmecentralen har flera entréer, en i nordväst, tre i söder samt en i sydost.

Verkstadsbyggnaden uppfördes som en långsmal rektangulär byggnad med platt tak samt likartade sågtandsformade taköppningar som på den äldre garagehallen. Byggnaden utvidgades redan 1938, mot norr, så att verkstadens totala längd blev 168 meter. Den sträckte sig då hela vägen fram till korsningen Nordenflychtsvägen och Lindhagensgatan. Grunden är av armerad betong och de spritputsade fasaderna är avfärgade i en något gulbrunare ton än övriga byggnader som tillhör området. Samtidigt som den aktuella byggnaden utvidgades upptogs även de fönster, om sex rutor, som återfinns på den nordvästra fasaden mot Nordenflychtsvägen. I fasaden som vetter mot garagen fick emellertid, på grund av brandrisken, fönster med trådglas endast tas upp i de utrymmen som nyttjades som maskinverkstad och sadelmakarverkstad. Idag återfinns på denna fasad, dels nyupptagna fönster i aluminumbågar och nyupptagna garage- och entréportar, dels fönster i träbå-



Verkstadsbyggnadens exteriör mot Nordenflychtsvägen. I fonden värmecentralens skorsten. Foto Carl Gustav Rosenberg 1932, Spårvägmuseet.



Verkstadsbyggnaden och värmecentralen, foto mot nordost. Foto Tomasz Pydzik 2009. SSM DIG 002010.

gar i ursprungligt läge. I fasaden mot norr återfinns fönster i bottenvåning såväl som i våningen en trappa. Några av dessa torde vara i ursprungligt läge med ursprungliga bågar i trä medan andra är sekundärt upptagna. Här återfinns även ett antal portar eller entrédörrar.

Verkstadsbyggnaden hyste fram till 1970- och 1980-talen, utöver ovan nämnda maskin- och sadelmakarverkstad, bland annat en smedja, en måleriverkstad, ett verktygsförråd, en textilverkstad, ett klädförråd samt en snickeriverkstad. Idag



Interiör från verkstaden vid Hornsbergs bussdepå. Foto Karl Wallberg, sannolikt taget på 1930-talet, Spårvägmuseet.

nyttjas inte verkstadsbyggnaden av vare sig SL eller Busslink då en del av verkstadsarbetena utförs inne i garagehallarnas verkstäder alternativt utförs på annan ort, exempelvis på Scania i Södertälje. Verkstadsbyggnaden hyrs av denna anledning ut till diverse olika företag inom bygg- eller bilbranschen, exempelvis Flincks järnaffär, BTH Bygg och Kungsholmens bilservice.

I samband med aktuella inventering var endast Flincks järnaffär tillgänglig för en interiör dokumentation. Denna järnaffär är inrymd i verkstadsbyggnadens norra del, det vill säga den nyare delen som ritades 1938. Det underliggande betonggolvet är här täckt med en matta av konstgjord sten. Taket är av betong och har synliga, något välvda, stålbalkar som fungerar som dragjärn. Taket har även, i rät vinkel mot nämnda stålbalkar, förstärkningar av tunnare dragjärn. De sågtandsformade taköppningarna är mot söder täckta av plåt, men har mot norr ett slags plexiglasliknande taktäckning som tillåter ett rikligt ljusflöde ned i affärslokalen. Längs lokalens norra, nordvästra samt sydöstra sidor återfinns, på våning en trappa, kontorslokaler. Såväl dessa, som de trappor och räcken som leder dit, är sekundära samt reversibla.

2.5 Kontorsbyggnaden

Kontorsbyggnaden i två våningar ritades 1931 och är en rektangulär byggnad med ett centralt placerat trapphus som på den södra fasaden skjuter ut som en halvcirkelformad byggnadsvolym. Byggnadens exteriör bevarar idag huvuddragen av sin ursprungliga form, men interiören byggdes helt om i samband med anläggningens utbyggnad 1938 och har dessutom i senare tid kraftigt förändrats.

Kontorsbyggnadens sockel är slätputsad liksom fasaderna. Samtliga fönster i denna byggnad torde sitta i ursprungligt läge och i fönsterbågar i trä från 1930- eller 1940-talet. På den norra långsidan återfinns en entré med två ståldörrar i stålram, vilka är sekundära men som torde sitta i



Kontorsbyggnadens södra fasad med det centralt placerade och utskjutande trapphuset. Foto Carl Gustav Rosenberg 1932, Spårvägmuseet.



Kontorsbyggnaden vid Hornsberg, mot sydost. Foto Karl Wallberg, sannolikt taget på 1930-talet, Spårvägmuseet.

ursprungligt läge. På den norra långsidan återfinns även en originaldörr i trä med glasad överdel. På den sydöstra kortsidan finns också en originaldörr i trä med glasad överdel. Trappan som leder upp till denna dörr är emellertid sekundär. Den södra långsidans utskjutande trapphus har på sin sydöstra sida en sekundär dörr i markplan men originalfönster i våning en trappa. På trapphusets nordvästra sida återfinns emellertid såväl originaldörr i trä samt originalfönster i våning en trappa. I anslutning till det utskjutande trapphuset finns en sentida brandtrappa som leder upp till byggnadens platta tak. På taket återfinns idag en sentida byggnadskonstruktion och såväl denna som det faktum att byggnaden idag ligger rakt under Essingeleden bidrar kraftigt till att byggnadens ursprungliga siluett något har förvanskats. På den nordvästra gaveln återfinns ytterligare en dörr. Denna sitter i ursprungligt läge, men utgörs idag av en ståldörr i stålram som är sekundär. Upp till denna entré leder en gjuten trappa i betong med ett räcke i järn som torde vara original.

Den tidigare avräkningssalen i kontorsbyggnadens bottenvåning, som tillkom i samband med ombyggnaden 1938, är idag kraftigt förändrad. Här arbetade bland annat diverse trafikpersonal, nattkassörer och försäljare av rabatthäften. Det tidigare stora öppna rummet, med glasad vägg åt kontorsrummen i norr, har idag delats in i mindre kontorsutrymmen med hjälp av sekundära väggar vilka har karaktären av skärmväggar. Det enda som

återstår av den ursprungliga interiören i botten-
våningen är de två fristående kvadratiska pelarna
i det tidigare avräkningsrummets mitt samt det
kassavalvsrum som ligger i anslutning till det idag
öppna kontorslandskapet. Dessutom återfinns föns-
terbänkar i kalksten. På våning en trappa återstår
endast fragment av den ursprungliga fasta inred-

ningen och här står flera av rummen idag outnytt-
jade. Dessa rum nyttjades tidigare bland annat som
ingenjörskontor. Det är endast i trapphuset som
originalinredningen är någorlunda intakt där bland
annat trappräcken och golvbeläggning vittnar om
byggnadens ursprungliga kvaliteter. I byggnadens
bottenvåning sitter idag trafikledningskontoret.

*Höger: Kontorsbyggnaden, södra fasaden.
Foto Tomasz Pydzik
2009.
SSM DIG 002011.*

*Nedan: Kontorsbyggnaden, interiör från den
så kallade avräknings-
salen. Foto Carl Gustav
Rosenberg, cirka 1940,
Spårvägmuseet.*



2.6 Samlingssal och personalmatsal

Den kombinerade personalmatsalen och samlings-salen ritades 1938. I byggnaden inrymdes även en läkarmottagning. Byggnadens olika delar är grupperade på så vis att de olika byggnadsvolymer, med sina differentierade funktioner, skulle vara tydligt avläsbara i exteriören. Samlingssalen ligger exempelvis inte i rät vinkel med den övriga huskroppen. Vidare har den del av huskroppen som bland annat hyste en cafédel en något mer framskjuten position mot norr än den del av byggnaden som fungerade som personalmatsal och kök. Samtliga byggnadsdelar täcks av platta tak.

Byggnaden är putsad och har en sockel klädd med skiffersten, som är i original. På den södra långsidan återfinns en solterrass i marknivå som är samtida med byggnaden. Denna terrass står i kontakt med den tidigare personalmatsalen genom en dörr. Den ursprungliga dörren samt de ursprungliga bandfönstren är emellertid idag ersatta med fönster och dörr i aluminiumbågar. Terrassen har

emellertid ännu kvar sitt originalgolv av kalkstensplattor och omgärdas av ett nätt räcke av järn. Från denna terrass utgår runda, smäckra järnkolonner som bär en balkong dit man har tillträde från våning en trappa. I vinkel med solterrassen skjuter en del av samlings salens nordvästra gavel fram. På denna gavel återfinns en trappa av järn som går i vinkel över gaveln och dess skuggverkan bidrar till fasadens artikulering. Även samlings salens södra fasad upptas av stora fönsterytor, men även här är de ursprungliga fönstren ersatta av nya som sitter i aluminiumbågar.

På byggnadens nordvästra kortsida återfinns en dörr av trä som är sekundär, men som torde sitta i ursprungligt läge. Även de fönster, i bottenvåningen samt första och andra våningen, som sitter på sistnämnda gavel torde också sitta i ursprungligt läge, även om aluminiumbågar och glas huvudsakligen är sentida. Byggnadens norra fasad artikuleras genom bottenvåningens och första våningens rader med fönster. Dessa torde samtliga sitta i ursprung-



Den kombinerade personalrestaurangen och samlings salen vid Hornsbergs bussdepå, foto mot sydväst. I förgrunden trappa upp till kontorsbyggnaden. Foto Carl Gustav Rosenberg, cirka 1940, Spårvägmuseet.



Solterrassen i söder invid personalmatsalen. Foto Carl Gustav Rosenberg 1932, Spårvägmuseet.



Personalmatsalens solterrass i söder. Foto Tomasz Pydzik 2009. SSM DIG 002012.

ligt läge, men har huvudsakligen bytts ut mot sentida fönster i aluminiumbågar. På byggnadens norra fasad sitter ännu en originaldörr i trä med glasade partier. Över dörren skjuter, från fasaden, ett skyddande tak ut. Denna dörr fungerade tidigare som huvudentré till personalrestaurangen och är således från tiden då byggnaden uppfördes. Den stora entré som från sydost ursprungligen ledde in till en cafédel, och till samlingsalen, har idag ett sentida dörrparti av ståldörrar i stålram som något förtar det ursprungliga uttrycket.

Personalmatsalens interiör

Personalmatsalen i byggnadens bottenvåning hade kapacitet att dagligen ta emot cirka 1000 gäster av vilka drygt hälften utspisades med varm mat. Här fanns även möjlighet till självservering, vilket underlättades av den långsmala bespisningsavdelning som fanns i matsalens sydöstra del. Inredningen bestod av träbord med trästolar i enkel design. I taket, som var rutnätsindelad med hjälp av trälistor, hängde tidstypisk armatur. Rummet flödade av ljus från de stora fönstertyorna i söder.

Det ljusa, luftiga intrycket förstärktes av de vitmålade pelarna samt den öppna planlösningen där blomsterlådor med växter delade av rummet i mindre sektioner. Idag återstår inte mycket av den ursprungliga inredningen i personalmatsalen så när som på fönsterbänkarna i kalksten samt den fastskruvade klädhängaren på den sydöstra väggen. Golvet, som är belagt med kvadratiska plattor i plast eller linoleum, kan eventuellt också vara original.

Vidare har den ursprungliga planlösningen ändrats såtillvida att en vägg i öst-västlig riktning idag skärmar av det utrymme som tidigare var personalmatsal så att en korridor bildas längs med byggnadens norra sida. Enligt muntlig uppgift skall denna glasade vägg med träfanér ursprungligen ha avskärmat caféavdelningen i entréhallen. Personalmatsalen byggdes om 1997 och nyttjas idag som fotoateljé. Av den tidigare caféserveringen återstår idag ingenting då väggarna alltså är nedmonterade. Köket, som låg i byggnadens nordvästra del, hade kaklade väggar och en för tiden modern köksutrustning med gasspis, elektrisk stekugn, kylskåp och diskmaskin. Av den fasta köksinredningen

återstår idag inte mycket med undantag av den kökshiss som förband köket med en underliggande våning med utrymmen för kylrum.

Samlingssalens interiör

Genom en så kallad ”harmonicadörr”, det vill säga en vikedörr, stod personalmatsalen i direkt förbindelse med samlingssalen. Även entréhallen med caféet hade direkt förbindelse med samlings-salen genom ett par pardörrar som ännu återfinns på sin ursprungliga plats. Dessa pardörrar är klädda med träfanér och försedda med trycken av mässing och bakelit. Samlingssalen rymde cirka 360 personer. Lösa stolar möjliggjorde att rummet kunde användas för olika syften, exempelvis som teater- och biografsalong men även som mötesrum för fackliga möten. Scenen med ett intilliggande lägre podium för piano finns ännu kvar i salongens sydöstra del. Från åhörarsalen leder en svängd trappa i trä upp till scenen och bakom scenen finns ännu kulissanordningarna kvar. I taket sitter vågformade plattor i trä, för akustiken, samt lysrörsbelysning, allt i original. Delar av golvet



Interiör från samlingsalen, från salongen mot scenen. Foto Carl Gustav Rosenberg, cirka 1940, Spårvägmuseet.

bevarar ännu Stockholms spårvägars emblem, SS, vilka är inskurna i golvbeläggningsen. Av övrig originalinredning kan nämnas fönsterbänkar av kalksten samt elementskydd i bambu. De stora fönstren i söder täcks idag delvis av plywoodskivor och utrymmet nyttjas av SL som förråd.

I anslutning till entréhallen återfinns idag toalett- och duschutrymmen med fast inredning som huvudsakligen är i original. Slutligen kan nämnas att det i byggnadens första våning bland annat fanns utrymmen för läkarmottagning, väntrum, apotek, behandlingsrum samt ett laboratorium. Efter en ombyggnad år 1975 används lokalerna idag för utbildning av Busslinks trafikpersonal samt nyttjas som kontor. Av den tidigare fasta inredningen finns i princip inte någonting kvar, då hela våningsplanet har anpassats för ovan nämnda behov.

2.7 Trafikexpeditionen

Trafikexpeditionsbyggnaden uppfördes under tidigt 1980-tal och byggdes åter om 1997 och ligger invid den södra garagehallens sydöstra gavel. Byggnaden är uppförd i två våningar och har fasader av grön korrugerad plåt genombrutna av fönster i aluminiumbågar. Taket är platt och täckt av likartad gummimatta, så kallad Carbofol, som de båda garagehallarna. Expeditionshallens entré återfinns på byggnadens norra sida och består av en glasad dörr i stålram. I byggnadens nedre våning finns idag en kombinerad reception och trafikinformation. I byggnadens första våning finns bland annat en personalmatsal.

2.8 SJ-verkstanen och etanolstationen

Den så kallade SJ-verkstanen ligger nordost om den norra garagehallen och uppfördes en tid efter det att hela bussdepån stod färdig vid tidigt 1940-tal. Byggnaden är rektangulär och har ett pulpettak täckt med gummimatta. Verkstadsbyggnaden är slätputsad med höga smala bandfönster på den sydöstra fasaden samt har ett större spröjsat fönsterparti på den södra fasaden. Två rulljalousidörrar återfinns på byggnadens nordvästra fasad och i norr återfinns tre större inåtlutande fönster, som har karaktär av ateljéfönster, och som sträcker sig från mitten av byggnaden upp till takfoten.

Byggnaden användes tidigare för besiktning av bussar och nyttjas ännu som verkstad och har bland annat en bevarad smörjgrop samt en till denna tillhörande maskinell utrustning.

Det öppna asfalterade område som ligger framför, eller sydost om, garage- och tvätthallarna används idag delvis som uppställningsplats för

bussar. Av denna anledning finns inom särskilt anvisat område uppmonterade ledningar för värme. Inom detta område återfinns även en etanolstation, ritad 1995, om totalt fyra stationsplatser. Denna uppfördes på platsen för en tidigare chassitvätt samt bränslestation, båda ritade 1938, men som revs på 1980-talet.



Vänster: Trafikexpeditionsbyggnaden mot nordväst. Foto Tomasz Pydzik 2009. SSM DIG 002013.

Nedan: Verkstad för broms- och effektprovare, den så kallade SJ-verkstaden. Foto Tomasz Pydzik 2009. SSM DIG 002014.



3 Sammanfattning av aktuell dokumentation

Gregor Paulsson, professor i konsthistoria och ordförande i Svenska Slöjdföreningen, talade så tidigt som 1916 om att en ny tid för arkitekturen stod för dörren, nämligen ett slags genombrotts-tid där arkitekternas arbetsfält skulle vidgas mot vardagslivets nyttobyggnader. Bland de byggnader Paulsson lyfte fram som exempel var bland annat amerikanska sädesilos, arkitekten Peter Behrens montagehall för AEG i Berlin, från år 1910, samt arkitekten Erik Hahrs Mimerverkstad för ASEA i Västerås, ritad år 1911. Under 1910- och 1920-talen blev tysk arkitektur den viktigaste förebilden för de svenska arkitekterna. Tongivande arkitekter som holländaren Jacobus Johannes Pieter Oud och de tyska arkitekterna Walter Gropius och Bruno Taut samt den schweiziske arkitekten Le Corbusier gick i täten för denna utveckling. Genom studieresor, tidskrifter och utställningar kom de svenska arkitekterna tidigt i kontakt med de nya influenserna. Det internationella genombrottet för den modernistiska arkitekturen kom vid Deutscher Werkbunds stora bostadsutställning i Weissenhof i Stuttgart 1927, vilken kom att bli vägledande för den framtida arkitekturutvecklingen. Såväl Uno Åhrén, Eskil Sundahl som Sven Markelius besökte utställningen vilken kom att få stor betydelse för hur Stockholmsutställningen 1930 kom att gestaltas, en utställning som innebar ett genombrott för svensk modernistisk arkitektur.

Redan under 1920-talet hade emellertid ett skifte ägt rum såtillvida att arkitekturen inte längre skulle präglas av konstnärliga ideal. Istället skulle arkitekturen genomsyras av ett rationellt tänkande där innehåll, funktion, konstruktion och material tydligt skulle kunna vara avläsbara i byggnadernas yttre form. Ingenjörrens kalkylerande arbetsmetoder kom att utgöra förebild för arkitekternas nya arbetssätt. Konventionella lösningar, rörande funktion och utformning, ersattes av ett ekonomiskt tänkande kombinerat med ett slags praktisk organisationsteknik. Sådana förhållningssätt blev alltså vägledande för den svenska arkitektkåren, i synnerhet från 1930-talet och framåt. Hornsbergs båda bussgarage med tillhörande byggnader är samtliga tydliga

exponenter för den modernistiska arkitekturens nya ideal, i synnerhet utifrån en konstruktionsteknisk synvinkel.

De byggnader som idag ligger på fastigheten Kristinebergs slott 10, det vill säga Hornsbergs bussdepå med tillhörande byggnader vid Nordenflychtsvägen 46–56 och Lindhagensgatan 109–121 bevarar huvudsakligen den exteriöra karaktär som respektive byggnad hade vid tiden för uppförandet. De två bussgaragen med mellanliggande tvätthallar, ritade 1931 respektive 1938, räknades vid tiden för deras uppförande som ett slags portalbyggnader i svensk modernistisk arkitektur. Även kontorsbyggnaden, ritad 1931, verkstadsbyggnaden, ritad 1931 och kompletterad 1938, den kombinerade personalmatsalen och samlingsalen samt omklädningsbyggnaden, båda ritade 1938, är tydliga exponenter för svensk funktionalistisk arkitektur. Flera av byggnader har huvudsakligen ännu kvar sina respektive ursprungliga funktioner.

Byggnadernas exteriörer har genomgått vissa förändringar de senaste decennierna och har bland annat fått ny taktäckning och i vissa fall även erhållit ny fasadbeklädnad. Detta framgår särskilt tydligt vad avser *bussgaragens* gavelfasader där de tidigare helglasade gavelpartierna delvis ersattes av plåtfasader på 1970-talet. Då sattes även de ljusinsläpp från taket, i form av sågtandsformade taklanterniner, igen. Den i sen tid uppförda *trafikexpeditionen*, intill det södra bussgaragets sydöstra gavel, bidrar också till att bussgaragets tidigare öppna och luftiga arkitektoniska uttryck något har förvanskats. Vidare har nya portar, dörrar och fönster delvis ersatt äldre dito, vilket påverkar bussgaragens och tvätthallarnas exteriöra karaktär.

Såväl *kontorsbyggnaden* som *personalmatsalen* och *omklädningsbyggnaden* har också i senare tid delvis fått sina originalfönster och dörrar utbytta, men i dessa byggnader sitter emellertid dessa öppningar huvudsakligen i ursprungligt läge. Till den kombinerade personalmatsalen och samlingsalens karaktäristika hör den i söder placerade solterrassen som ännu är helt intakt med golv av kalksten och sirligt utformade järnräcken. En viktig detalj är även den trappa som sitter på samlingsalens nordvästra fasad. Den artikulerar inte bara den släta fasaden utan

samspekar också tydligt med solterrassens järnräcke och har därmed associativa element med den fartygsetetik som den modernistiska arkitekturen omhuldade.

Den större *verkstadsbyggnaden* samt *värmecentralen* har i viss mån erhållit nya portar, fönster och dörrar. I den större verkstaden har dessutom en mängd nya öppningar tagits upp i fasaden. Även på den mindre verkstaden, benämnd *SJ-verkstaden*, har de ursprungliga portarna ersatts av nya.

Trots att samtliga byggnader alltså har genomgått en del exteriöra förändringar präglas anläggningen i sin helhet likväl av dess ursprungliga karaktär. Samtliga byggnader bevarar således huvudsakligen sina respektive ursprungliga former, eller byggnads-volymer, och till karaktären bidrar även den stora mängd originaldetaljer som fortfarande är bevarade i byggnadernas exteriörer. Till områdets ursprungliga karaktär hör även utsiktstornet i järn med klocka samt gatlyktan med huv från Kockums, båda från 1930-talet. Tornet och gatlyktan står på områdets södra del, mellan kontorsbyggnaden och den kombinerade personalmatsalen och samlingsalen.

Byggnadernas interiörer äger inslag från senare perioder, i synnerhet från 1970-, 1980-, och 1990-talen. De successiva interiöra förändringarna är givetvis en konsekvens av förändrade behov, men även av den tekniska utvecklingen. *Bussgaragen* används huvudsakligen ännu som uppställningsplats för bussar. De välvda bågkonstruktionerna, som starkt bidrar till hallarnas säregna rumsvolym, bevarar stora delar av sin ursprungliga karaktär. Detta trots att det tidigare ljusflödet från gavlar och tak är kraftigt reducerat. De båda verkstadsavdelningarna i det norra garagets nordvästra del samt uppställningsplatsen för bussar i det södra garagets nordvästra del är sekundära, men ansluter till liknande verksamheter med i princip samma planlösning. Källarvåningen är intakt och har grundförstärkts i sen tid, men nyttjas emellertid inte längre som förråd. Även *tvätthallarna*, som ligger mellan de båda bussgaragen, har relativt intakt planlösning, även om delar av den södra tvätthallen idag används för andra syften nämligen som plåtverkstad och kontor. Även *omklädningsbyggnaden*, som ligger i anslutning till det södra bussgaragets södra långvägg, har en

relativt intakt planlösning. Toalett- och omklädningsrummen på första våningen har emellertid renoverats och fått ny fast inredning i sen tid. Även ytskikt och delar av den fasta inredningen i botten-våningens kontorsdel har ersatts av nyare dito.

Den kombinerade *personalmatsalen* och *samlings-salen* har idag delar av den fasta inredningen intakt. Detta gäller i synnerhet trapphallen i byggnadens nordvästra del samt samlingsalen i bottenvåningen där originaldörrar, scen, delar av originalgolvet, ljudskivorna i taket med belysning samt fönsterbänkarna i kalksten är bevarade. Toalett- och duschutrymmena i denna byggnads bottenvåning är också i stort sett i original. Personalmatsalen och köket i bottenvåningen bevarar emellertid endast fragment av den ursprungliga fasta inredningen och den tidigare caféavdelningen finns inte längre kvar. Läkarmottagningen finns heller inte kvar och i byggnadens första våning, som idag fungerar som undervisnings- och kontorslokaler, är stora delar av den fasta inredningen från sen tid.

Även *kontorsbyggnaden* är kraftigt ombyggd i sen tid och bevarar endast fragment av den tidigare fasta inredningen. I huvudsak är det endast det centrala trapphuset samt ett kassavalvsrum i bottenvåningen som i någon mån utgör del av den ursprungliga fasta inredningen i kontorsbyggnaden.

I samband med inventeringen kunde endast en del av *verkstadsbyggnaden* besökas, nämligen den norra delen där Flincks järnaffär är belägen. I detta utrymme kunde man konstatera att all fast inredning var sentida, men då takkonstruktionen ännu var fullt synlig och då ljusinsläppen från taket här ännu är intakta så bidrog detta ändå något till verkstadsinteriörens ursprungliga uttryck. Den mindre så kallade *SJ-verkstaden*, som är uppförd något senare än övriga byggnader på området, bevarar i stort sett hela sin fasta inredning från uppförandetiden. I samband med inventeringen fanns inte möjlighet att interiört dokumentera *värmecentralen*. Exteriört bevarar emellertid även denna byggnad mycket av sitt ursprungliga uttryck med undantag av dess skorsten som monterades ned under 1980-talet.

Sammanfattningsvis utgör Hornsbergs bussdepå med tillhörande byggnader en homogen grupp av byggnader som är representativa för svensk moder-

nistisk arkitektur. Trots att flera av byggnaderna har fått moderna tillägg företräder samtliga byggnader såväl kulturhistoriska som byggnadshistoriska värden. Det faktum att stadsdelen Hornsberg tidigare präglades av de industrier som låg på området bidrar till att Hornsbergs bussdepå idag har en stark historisk förankring i stadsdelen. Detta måste anses vara värdefullt och bör tas i beaktande i samband med de förändringar som denna stadsdel nu genomgår med avseende på stadsbyggnadsprojektet *Lindhagen*.

4 Källor och litteratur

4.1 Otryckta källor

Stockholms stads byggnadsnämnds arkiv (BNA)

Ritningar och handlingar

Stockholms stadsmuseums arkiv (SSM)

Fotografier

Kartor

Ritningar

Skrivelser

Antikvariska rapporter

Innerstadsinventeringen

Pressklipp

Kommunstyrelsens underlag för beslut i kommunfullmäktige, utlåtande 2009:RI (Dnr 302-2498/2008)

Exploatering av projektet Hornsbergs bussdepå, inom fastigheterna Kristinebergs slott 10 med flera, på nordvästra Kungsholmen, inriktningsbeslut

Stockholms spårvägmuseums arkiv

Foton

Handlingar

4.2 Tryckta källor och litteratur

Bedoire, Fredric och Andersson, Henrik O., *Svensk arkitektur: ritningar 1640–1970*, Stockholm 1986

Brunnström, Lisa, *Det svenska folkhemsbygget. Om Kooperativa Förbundets arkitektkontor*, Stockholm 2004

Ekelund, Bo, ”Väg- och vattenbyggnad under år 1931. Bro- och industribyggnader”, *Teknisk Tidskrift* 1932:1

Eriksson, Eva, *Den moderna staden tar form. Arkitektur och debatt 1910–1935*, Stockholm 2001

Hammarskjöld C., *Stockholms spårvägars garageanläggning vid Hornsberg*, särtryck 1940

Ny Svensk Arkitektur. New Swedish Architecture, utgiven av Svenska Arkitekters Riksförbund 1939

Sundahl, Eskil, ”Personalrestaurang vid Stockholms Spårvägars bussgarage, Hornsberg”, *Byggmästaren* 1940:1

5 Bilaga

5.1 Aktuella bilder visande byggnaderna vid Hornsbergs bussdepå



Vänster: Uppställningsplatsen för bussar framför det södra bussgaraget. I fonden skymtar den så kallade kontorsbyggnaden ritad 1931. Essingeliden skär idag tvärs över området och alldeles invid trafikleden står ännu det gamla klocktornet. Foto mot sydost, Tomasz Pydzik 2009. SSM DIG 002015.

Nedan: Busslinks arbetslag framför gaveln på det södra garaget. Foto Tomasz Pydzik 2009. SSM DIG 002016.

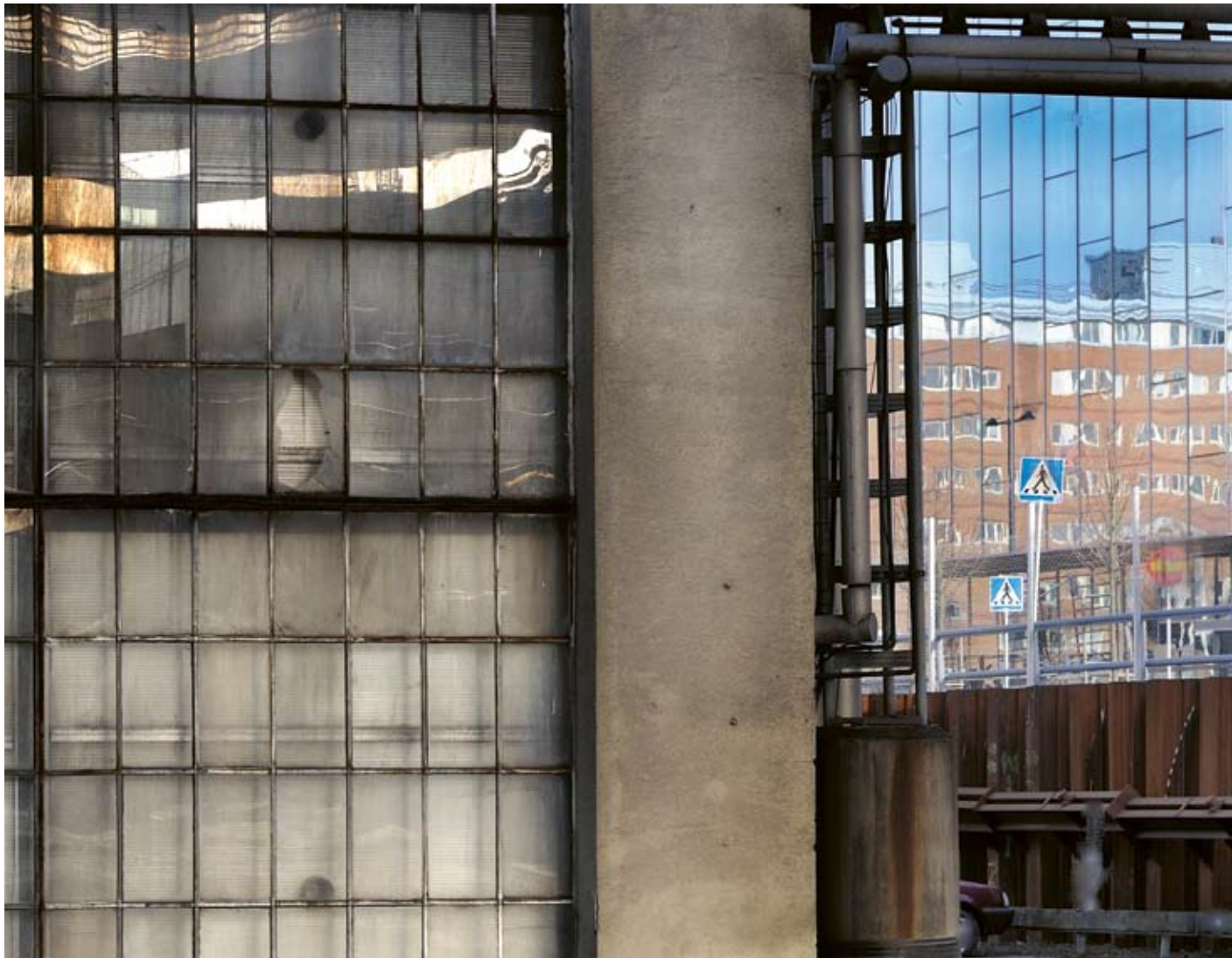




Det norra bussgaraget sett från Lindhagensgatan. Foto mot sydost, Tomasz Pydzik 2009. SSM DIG 002017.



Det norra garagets sydöstra gavel. Foto Tomasz Pydzik 2009. SSM DIG 002018.



Ovan: Detalj av det norra garagets glasade gavelvägg samt del av fasad på ett av de nya kontorshusen som uppförts invid Lindhagensgatan, foto mot nordväst. Foto Tomasz Pydzik 2009. SSM DIG 002019.

Vänster: Vy över norra bussgaraget. I förgrunden skymtar de pelare som bär upp Essingeliden. Foto Tomasz Pydzik 2009. SSM DIG 002020.



Det norra bussgaraget sett från Lindhagensgatan, foto mot söder. Essingeleden, till vänster i bild, skär sedan mitten av 1960-talet över området för Hornsbergs bussdepå. I fonden skymtar klocktornet och etanolstationen. Foto Tomasz Pydzik 2009. SSM DIG 002021.



Det södra garaget samt service- och tvätthallarna. I fonden, framför södra garagets gavel, skymtar även en del av trafikexpeditionens fasad. Foto Tomasz Pydzik 2009. SSM DIG 002022.



Interiör från norra garaget, i fonden Verkstad 2, foto mot norr. Foto Tomasz Pydzik 2009. SSM DIG 002023.

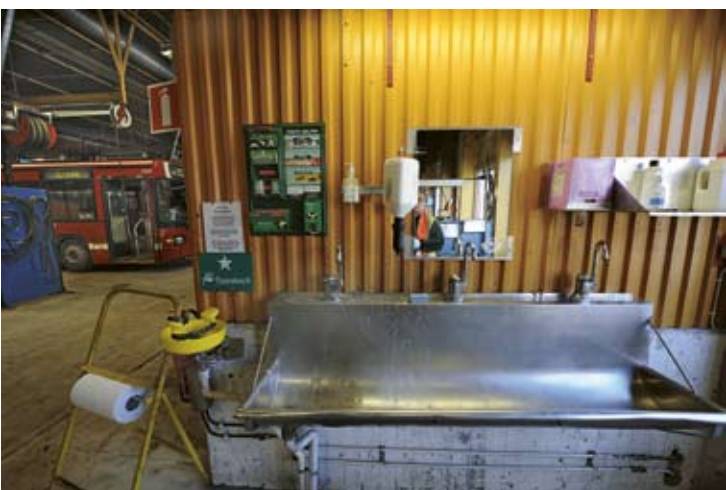


Verkstad 2 i det norra garaget där reparationsarbeten på en ledbuss pågår. Foto Tomasz Pydzik 2009. SSM DIG 002024.



Ovan: Interiör från det norra bussgaraget, foto mot nordväst. Foto Tomasz Pydzik 2009. SSM DIG 002025.

Vänster: Entrédörr på norra garagets gavel. Foto Tomasz Pydzik 2009. SSM DIG 002027.



Ovan: Tvättho i Verkstad 1 i det norra garaget. Foto Tomasz Pydzik 2009. SSM DIG 002026.

Höger: Skylt invid entrédörr på norra garagets gavel. Foto Tomasz Pydzik 2009. SSM DIG 002028.





Interiör från den norra tvätthallen, foto mot nordväst. Foto Tomasz Pydzik 2009. SSM DIG 002029.



Handtag på en entrédörr på norra garagets gavel. Foto Tomasz Pydzik 2009. SSM DIG 002030.



Ovan: Handtag på en entrédörr på norra garagets gavel. Foto Tomasz Pydzik 2009. SSM DIG 002031.

Höger sida: Interiör från norra bussgaraget, foto mot norr. Foto Tomasz Pydzik 2009. SSM DIG 002032.





Vänster: Den kombinerade omklädnings- och toalettbyggnaden, foto mot nordväst. I fonden skymtar värmecentralen. Foto Tomasz Pydzik 2009. SSM DIG 002034.

Nedan: Det södra garaget med omklädningsbyggnaden, foto mot norr. Till höger i bild framträder läktaren på Kristinebergs idrottsplats. Foto Tomasz Pydzik 2009. SSM DIG 002033.



Höger: Värme-
centralen, foto
mot väster. Foto
Tomasz Pydzik
2009. SSM DIG
002035

Nedan: Det
södra buss-
garaget med den
kombinerade
omklädnings-
och toalettbygg-
naden. Längst
till vänster i bild
skymtar det
norra garaget
samt tvätthäl-
larna, foto mot
öster. Foto
Tomasz Pydzik
2009. SSM DIG
002036.

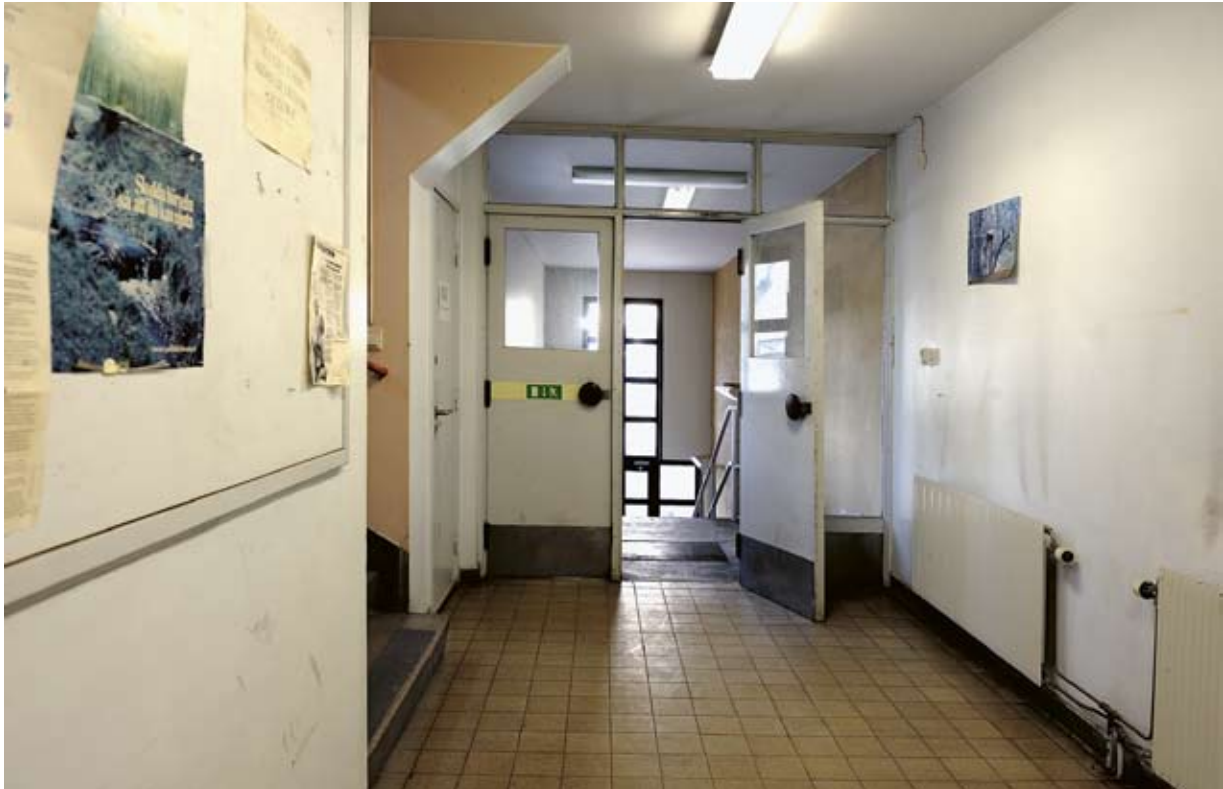




Verkstadsbyggnaden med Flincks järnaffär, foto mot söder. Foto Tomasz Pydzik 2009. SSM DIG 002038.



Värmecentralen samt verkstadsbyggnaden, foto mot norr. Foto Tomasz Pydzik 2009. SSM DIG 002037.



Korridor och entrédörrar i omklädningsbyggnaden, foto mot väster. Foto Tomasz Pydzik 2009. SSM DIG 002039.



Trapphall i omklädningsbyggnaden, foto mot öster. Foto Tomasz Pydzik 2009. SSM DIG 002040.



Detalj av taket i den södra busshallen. Foto Tomasz Pydzik 2009.SSM DIG 002041.



Den kombinerade personalmatsalen och samlingsalen, foto mot söder. Byggnaden inrymde även, i bottenvåningen, ett café samt ett kök och på våningen en trappa låg bland annat en läkarmottagning. Idag används byggnaden för undervisning samt rymmer kontor. Foto Tomasz Pydzik 2009. SSM DIG 002042.



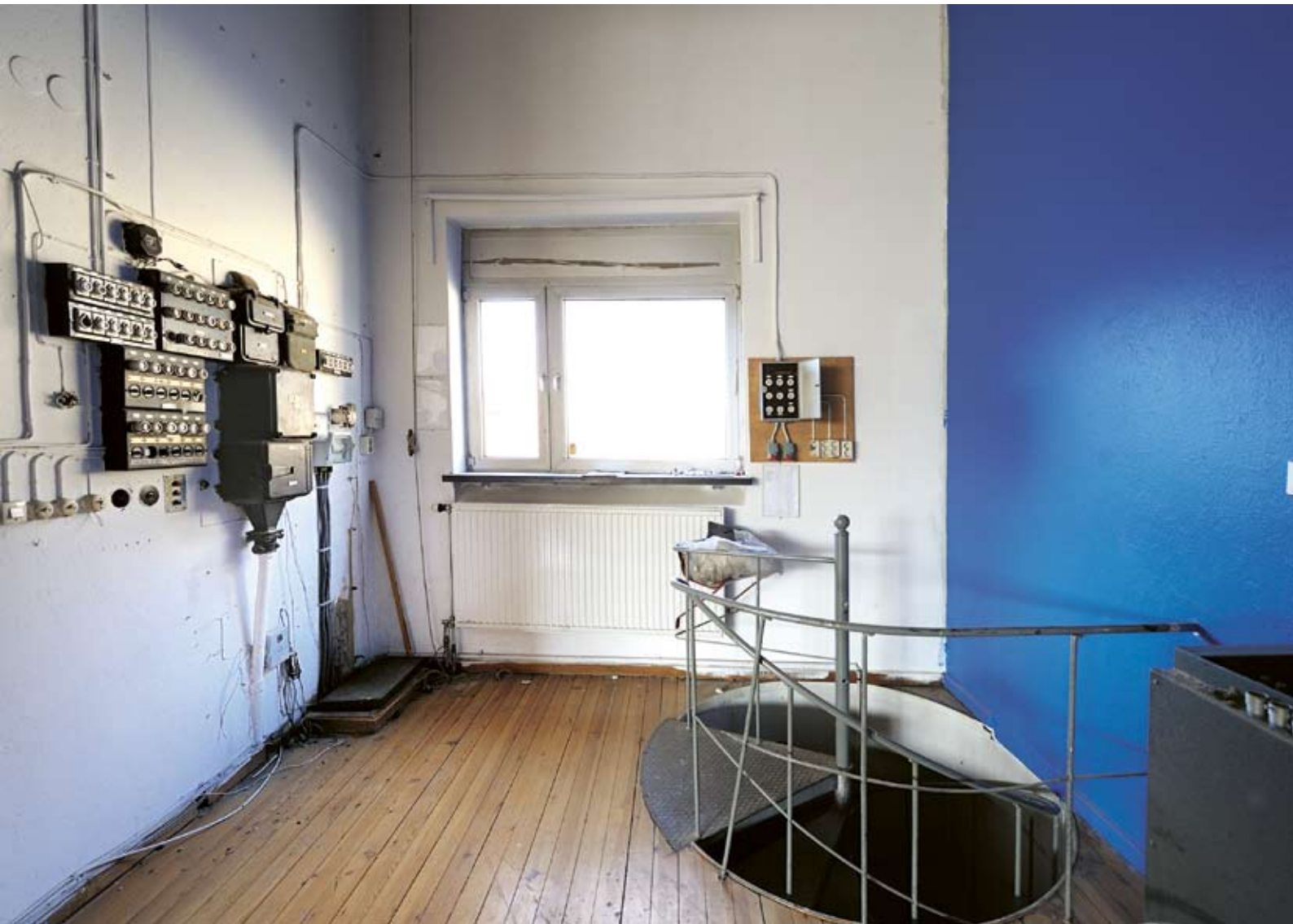
Solterrassen utanför den före detta personalmatsalen. Foto mot öster, Tomasz Pydzik 2009. SSM DIG 002043.



Entrétrappa och dörr till den före detta personalmat-salen. Foto Tomasz Pydzik 2009. SSM DIG 002045.

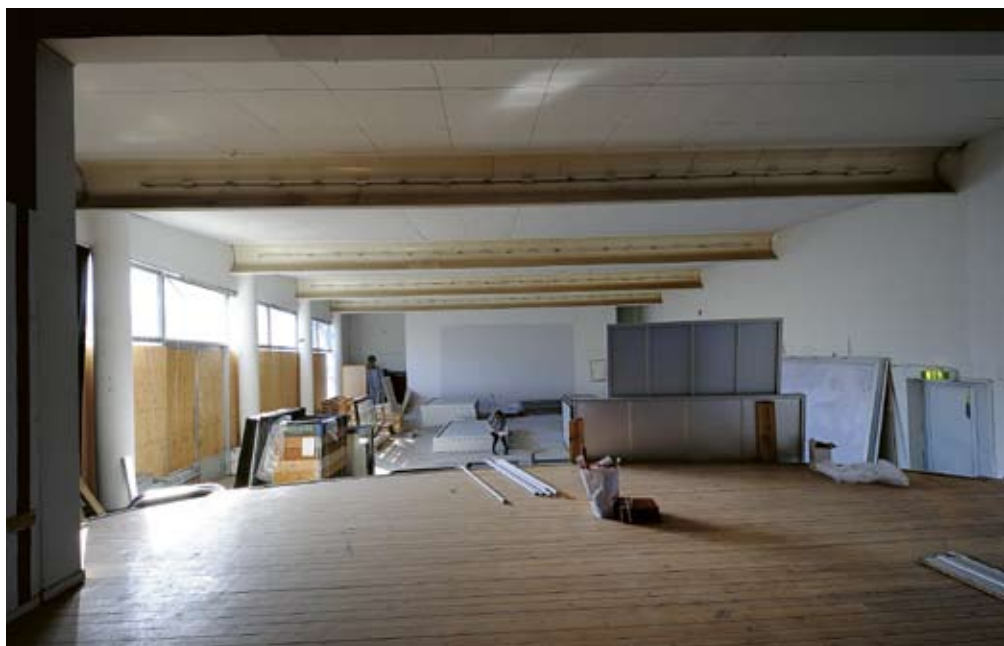
Entrédörren till samlingsalen och den före detta caféavdelningen. Foto Tomasz Pydzik 2009. SSM DIG 002044.





Ovan: Interiör från samlings-salens scen med elcentral och spiraltrappa. Foto Tomasz Pydzik 2009. SSM DIG 002046.

Höger: Samlings-salen, foto från scenen mot den publika avdelningen. I taket sitter ljudskivor och lysrör i ursprunglig placering. Foto mot väster, Tomasz Pydzik 2009. SSM DIG 002047.





Vänster: Samlingssalens scen med kuliser och ljussättning. Foto Tomasz Pydzik 2009. SSM DIG 002048.

Nedan: Samlingssalen, foto från den publika avdelningen i riktning mot scenen. Foto mot sydost, Tomasz Pydzik 2009. SSM DIG 002049.





Entréhallen i den kombinerade personalmatsalen och samlingsalen, foto mot sydväst. Pardörrarna leder in till samlingsalen och bakom den glasade väggen av träfanér låg ursprungligen personalmatsalen. Foto Tomasz Pydzik 2009. SSM DIG 002050.



Detalj av golvet i samlingsalen med Stockholms Spårvägars emblem, bokstäverna SS. Foto Tomasz Pydzik 2009. SSM DIG 002051.



Ovan: Interiör från den före detta personalmatsalen. Av den ursprungliga inredningen återstår idag i princip endast klädhängaren på väggen, de runda pelarna samt en viddörr som förbinder den före detta matsalen med samlingsalen. Idag nyttjas denna lokal som fotostudio och de stora fönstren i söder ger lokalen ett rikligt ljusinsläpp. Foto Tomasz Pydzik 2009. SSM DIG 002052.

Vänster: Interiör från den före detta personalmatsalen. Foto mot öster med den viddörr som finns mellan personalmatsalen och samlingsalen. Foto Tomasz Pydzik 2009. SSM DIG 002053.



Ovan: Korridoren i den kombinerade personalmatsalen och samlingssalen, foto mot väster. Entrédörren till köket, till vänster i bild, är original från tiden då byggnaden uppfördes. Foto Tomasz Pydzik 2009. SSM DIG 002054.

Höger: Kökshissen i det före detta köket i den kombinerade personalmatsalen och samlingssalen är original och utgör en av de få bevarade delarna av den ursprungliga köksinredningen. Foto mot öster, Tomasz Pydzik 2009. SSM DIG 002055.





Dörrhandtag i original på dörr i toalettutrymmet i den kombinerade personalmatsalen och samlingsalen. Foto Tomasz Pydzik 2009. SSM DIG 002057.



Dörren till toalettutrymmena i entréhallen i den kombinerade personalmatsalen och samlingsalen. Foto mot sydost, Tomasz Pydzik 2009. SSM DIG 002056.



Interiör från det före detta köket i den kombinerade personalmatsalen och samlingsalen, foto mot söder. Idag återstår mycket lite av den ursprungliga inredningen, endast de kaklade väggarna och en kökshiss minner om rummets ursprungliga funktion. Foto Tomasz Pydzik 2009. SSM DIG 002058.

6 Administrativa uppgifter

Stadsdel: Kungsholmen

Fastighet: Kristinebergs slott 10

Adress: Nordenflychtsvägen 46-56,
Lindhagensgatan 109-121

Typ av undersökning: Byggnadsdokumentation

Uppdragsgivare: Stockholms stadsmuseum i sam-
arbete med Spårvägmuseet, Stockholm

SSM dnr: 3.6/3077/2009

Undersökningsperiod: April 2009

Rapportförfattare: Cathrine Mellander, fotograf
Tomasz Pydzik

Dokumentation: Foton tagna av Tomasz Pydzik,
Kristinebergs slott 10, Hornsbergs bussdepå, SSM
DIG 002003-SSM DIG 002058. Dessutom SSM
DIG 002059-SSM DIG 002302

Kulturhistoriskt värde: Markerad med gul färg
enligt Stockholms stadsmuseums kulturhistoriska
klassificering. Byggnaderna har därmed kulturhist-
oriskt värde.

