

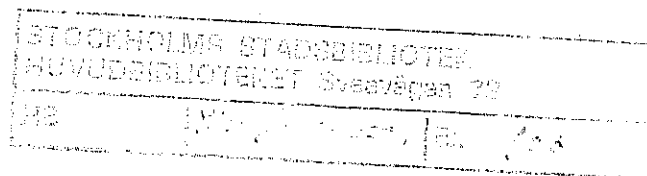
CYRILLUS JOHANSSON

BYGGNADEN OCH STADEN

UR EN ARKITEKTS VERKSAMHET

THE BUILDING AND THE TOWN

FROM A SWEDISH ARCHITECT'S PRACTICE



NORDISK ROTOGRAVYR · STOCKHOLM

CYRILLUS JOHANSSON

BYGNADEN OCH STADEN

FRÅN EN KATHOLISK PERSPEKTIV

THE BUILDING AND THE TOWN

FROM A CATHOLIC PERSPECTIVE



NORDISK ROTORLÄSAR - ÅRSBOK



Copyright and Printed
NORDISK ROTOGRAVYR
Stockholm · Sweden
1936

Det gamla franska ordet *Le style est de l'homme même* besannar sig, när det gäller den byggmästares arbeten, som här i bild och text presenteras. Ordet kan tagas i sin mest vidsträckta bemärkelse. Icke endast så att Cyrillus Johanssons verk äro uttryck för hans egen personlighet. Men så att de fått sin form framför allt ur känslan för människorna, för vilka de ha kommit till. Stilen är sprungen ur människan själv.

Stil kan framkomma på olika sätt. Det finns arkitektur, som ur tekniken nått sin form, den nya tekniska fulländningen är själva stilen. En annan byggnadskonst söker sin främsta impuls ur traditionen, den arbetar med den historiska pastichen. En annan åter följer en fastställd, auktoritativ regel, en en gång för alla vunnen formel för sanning, bekvämlighet, styrka och skönhet. Slutligen en annan låter verket ge ett djärvt och uppseendeväckande uttryck åt en subjektiv känsla, åt ett konstnärstemperament.

Cyrillus Johansson följer ingen av dessa vägar. Han tänker enkelt och tryggt på de människor, som skola bo i hans hus, färdas på hans gator, andas i hans parker, bedja i hans kapell, arbeta inom hans kontor. Ur denna känsla för mänskligt liv finner han sin form. Och den bottnar djupt. Den vill söka ur de skiftande tidsföreteelserna, ekonomiska, tekniska, sociala, kulturella, skapa sunda arbetsförhållanden och lyckliga hem.

Cyrillus Johansson har framför allt studerat storstadsmänniskan och hennes villkor. Han har byggt hennes hem, hennes ar-

betsplats och hennes vägar till och från arbetet. Han har en fast mening om hur citybildningen skall ske i Stockholm, en ur stadens egen struktur organiskt vuxen bildning. Han rädes icke nya ingrepp, nya storstilade tag i kommunikationsleder och kvartersgestaltning. Men han har med allvar och klokhet studerat hur gammalt och nytt skall mötas. Han gör inga onödiga operativa snitt i gamla organismer. Han hör inte till de stadsplanedoktorer, som arbeta efter satsen: min operation lyckades, men patienten dog. Därför är han en stark motståndare till det kända paradnumret: Sveavägen fram till Gustaf Adolfstorg. Mycket har ändrat sig, sedan det förslaget, under 1600-talet avsett för kungliga processioner och under 1800-talet för hästdroskor, passade Stockholm. Det är farligt, när gamla s. k. kungstankar spöka i moderna trafikjärnor.

Johansson prövar formen för det moderna, växande Stockholm, han söker smidiga vägar för rörelsen och samlande grepp för bebyggelsen. Han vill betona stockholmsterrängen, taga vara på sol och utsikt, fånga den kollektiva samkänslan i kontorsarbete och affärsliv i mäktiga, men icke kolossala byggnadskuber. Han önskar inte bygga skysrapor endast av fåfänglig lust att nå ofantliga höjder, — väl vetande att språkförbistringen vid Babelstorn nu ersatts av trafikförbistringen vid modernt skyskrabebygge. I byggnaden Centrum har han sagt sitt starkaste ord angående citybebyggelse; det stora affärshuset med den strömlinjeformade fasaden — kurvatur ur ett brusande bilstråk — bjuder på mer än ypperliga kontorslokaler; det finns i dess ljus- och basargård en smula naturlig glädje, — litet återvunnen arkitektonisk melodi för Larssönerna.

Han har även en mycket fast mening om hur storstadsmänniskorna skola bo. Helst utanför huvudstaden, men icke i flytande villasamhällen, icke heller i stora, täta block. Han vill skapa, små idylliska orter, förlagda i väldiga naturparker. Småstadens behag och sociala struktur skall skänka den rotfasthet,

den rofylldhet, den samling, som nutidsmänniskan efter dagens arbete i störstaden behöver. Det har syntts arkitekten att denna småstadsbildning på ett lyckligt sätt är anvisad av naturen själv i Stockholms omgivningar.

Även det enskilda egna hemmet har han ägnat fin omtanke. Intimitet och öppenhet är hans riktlinjer för privathuset, lugn inåt, fri blick utåt. Hans hus få sluten karaktär, men anläggningsplanen, organiskt sammanhängande med terräng och natur, söker sig mot vidd och frihet.

Cyrillus Johanssons byggnadskonst är odogmatisk. Den söker tillfredsställa de moderna behoven, men föraktar inte de gamla erfarenheterna. Den tar gärna i sin tjänst timmerväggen och tegelmuren, trots att så många färskare byggnadsmaterial anmält sig. Den ansluter sig gärna till gammal svensk formation, trots att så många internationella nyheter stå till förfogande. Den visar i all anspråkslöshet, hur den gamla tendensen till enkelhet, nyttighet, ärlighet, förnuft, alltså den gamla funktionalistiska tendensen i svensk byggnadskonst, låter sig förena med de rättmätiga nya kraven på materiellt saklig och socialt nyttig arkitektur. Jag tror, att Cyrillus Johansson ger svensk byggnadskultur ett gott handtag med den bok, som han här utgiver.

Stockholm juli 1936.

RAGNAR JOSEPHSON

Innehåll.

FÖRETAL	i
Kapitel I. BOSTÄDER	6
Bo och arbeta	6
Villa Sandgrind	17
Privatbostäder i Dala-Järna och Tierp	22
Privatvilla i Östersund	26
Bäckgården i Forssa vid Hudiksvall	28
Projekt till villa i Östersund	32
Villor i Diplomatstaden i Stockholm	34
Hyreshuset	38
Hyreshus vid S:t Eriksplan i Stockholm	44
Bostadshus i kv. Vattuormen vid Norr Mälärstrand i Stockholm	46
Hyreshus i hörnet av Götgatan och Ölandsgatan i Stockholm	50
Hyreshus vid Eriksbergsgatan i Stockholm	52
Hyreshus vid Karlbergsvägen i Stockholm	56
Hyreshus vid Johannes kyrkogård i Stockholm	58
Hyreshus i kv. Paraden i Stockholm	62
Projekt till hyreshus vid Kungsholmstorg i Stockholm . . .	66
Förslag till billiga bostäder i Stockholm	70
Kapitel II. BYGGNADER FÖR ARBETET	77
Affärshuset Centrum	80
Förslag till affärshus vid Norrmalmstorg i Stockholm . . .	108
Förslag till affärshus vid Kungs- och Regeringsgatorna . . .	110
Förslag till affärshus i kv. Träsket vid Sveavägen i Stockholm	112
Vin- och spritcentralens lagerhus i Stockholm	114
Stallbyggnad vid Ulriksdals kapplöpningsfält	122

Kapitel III. OFFENTLIGA BYGGNADER	124
Värmlands museum i Karlstad	126
Förslag till sjöhistoriskt museum i Stockholm	144
S:t Görans församlingshus i Stockholm	150
Hedvig Eleonora församlingssal i Stockholm	158
Förslag till kyrka i Göteborg	162
Förslag till begravningsplats i Gävle	168
Rådhus i Vaxholm	170
Skolbyggnader i Köpmanholmen	174
Förslag till yrkesskolbyggnad på Kungsholmen i Stockholm .	178
Forsbacka gästgivaregård	182
Restaurant i Vaxholms hotell	186
 Kapitel IV. TEKNISKA BYGGNADSVERK	 188
Vattentorn i Ljusdal	190
Vattentorn i Vaxholm	192
Vattentorn i Höganäs	196
Årstabron i Stockholm	200
Förslag till en »Västerbro» i Stockholm	212
 Kapitel V. STADSPLANER	 216
Stadsplan för Storviks municipalsamhälle	220
Stadsplan för Katarinaområdet i Stockholm	222
Stadsplan för västra Kungsholmen i Stockholm	231
Stadsplan för Ladugårdsgärdet i Stockholm	238
Studie till generalplan för Stockholm	242

Contents.

FOREWORD	4
Chapter I. THE DOMICILE AND WORK	13
Villa Sandgrind	17
Villas in Dala-Järna and Tierp	22
Villa in Östersund	26
The Bäckgården near Hudiksvall	28
Design of villa in Östersund	32
Villas in »Diplomatstaden», Stockholm	34
Flats	42
House of flats in St. Eriksplan, Stockholm	44
Residential flats in the »Vattuormen» block, Stockholm	46
Flats at the corner of Götgatan and Ölandsgatan, Stockholm	50
Flats in Eriksbergsgatan, Stockholm	52
Flats in Karlbergsvägen, Stockholm	56
Flats at Johannes Churchyard, Stockholm	58
Flats in the »Paraden» Quarter, Stockholm	62
Project for flats in Kungsholmstorg, Stockholm	66
Plans submitted in a competition for cheap flats	70
Chapter II. BUILDINGS FOR WORK	78
The »Centrum» Building	80
Design for business building in Norrmalmstorg	108
Designs for business buildings at Kungsgatan in Stockholm	110
Designs for business buildings in the »Träsket» Quarter, Stockholm	112
Storehouse of the Swedish Wine-and Spirit Central, Stockholm	114
Stable at Ulriksdal race course	122

Chapter III. PUBLIC BUILDINGS	125
The Värmland museum in Karlstad	126
Scheme for Museum of Maritime History	144
St. Göran parish-house in Stockholm	150
Hedvig Eleonora new parish hall, Stockholm	158
Design for church at Gothenburg.	162
Designs for forest cemetery in Gävle	168
Town-hall in Vaxholm	170
School-buildings at Köpmanholmen	174
Scheme for trade-school on Kungsholmen, Stockholm	178
Forsbacka Hostelry	182
Vaxholm hotel and restaurant	186
 Chapter IV. TECHNICAL BUILDINGS	 189
Water tower at Ljusdal	190
Water tower at Vaxholm	192
Water tower at Höganäs	196
Årsta Bridge, Stockholm	200
Western Bridge in Stockholm	212
 Chapter V. TOWN-PLANS	 218
Town-plan for Storvik municipality	220
Town-planning scheme for the Katarina district of Stockholm	222
Town-planning scheme for Western Kungsholmen in Stockholm	231
Preliminary proposals for town-plans for Ladugårdsgärdet, Stockholm	238
Study for general town-plan for Stockholm	242

CHAPTER III: PUBLIC BUILDINGS

The first building in the series was the new building for the Ministry of Education, designed by the architect Erik Gunnar Asplund. It was a landmark building in Stockholm, designed for the Ministry of Education. The building was designed by Erik Gunnar Asplund and was a landmark building in Stockholm. It was designed for the Ministry of Education. The building was designed by Erik Gunnar Asplund and was a landmark building in Stockholm. It was designed for the Ministry of Education.

CHAPTER IV: THE SWEDISH BUILDINGS

The Swedish building movement was a significant part of the architectural history of Sweden. It was a movement that sought to create a new architectural style that was both functional and aesthetically pleasing. The movement was led by architects such as Erik Gunnar Asplund and Carl Mosander. The movement was a significant part of the architectural history of Sweden.

CHAPTER V: TOWN-PLANNING

Town-planning in Sweden has a long history, dating back to the early days of settlement. The first town-planning efforts were made in the 17th century, when the Swedish government began to regulate the layout of new towns. The first town-planning efforts were made in the 17th century, when the Swedish government began to regulate the layout of new towns. The first town-planning efforts were made in the 17th century, when the Swedish government began to regulate the layout of new towns.

Företal.

Det är vanligt och mycket naturligt att en arkitekt, då något av hans byggnadsverk fullbordats, förr eller senare genom en fotografisk avbildning införlivar det med sina samlingar. Han erfar då ej blott samlarens nöje utan kan även med varje avbildning förknippa intryck och erfarenheter, knutna vid verkets tillkomst. Den återblick och överblick som ges av en dylik samling, tillkommen under ett par decennier, blir ofta av det kritiska slaget. Den tvingar arkitekten att pröva om några av hans arbeten visat sig äga bestående praktiskt och estetiskt värde och om de i det yttre vunnit genom grönskans inramning och ålderns patina eller icke.

Trots allt kan dock en sådan återblick bliva nyttig och glädjande, om man i de samlade verken kan spåra en bestämd och jämn utveckling och om idéer och uppfattningar visat sig äga bärkraft under en längre verksamhetsperiod. Arkitektens verksamhet är och bör vara påverkad av tidsströmningarna, men verkets skapare har skäl att vara tillfredsställd, om han i någon mån förmått giva det tidlöshetens prägel. Det viktigaste är kanske dock, att han finner sin verksamhet präglad av arbetets glädje. Vilken verksamhet kan för övrigt vara mer fängslande och omväxlande än arkitektens, särskilt om den kommit att omfatta såväl byggnadskonsten i trängre mening, där arkitekten ofta ser sina idéer snabbt förverkligade, som även stadsplane-konst, där arkitektens avsikter vanligen blott så småningom från papperet bliva omsatta i realiteter. Det är med det konstnärliga skapandet på samma sätt som med naturens alstring. En plantas alla frön kunna ej gro och giva upphov till livskraftiga varelser,

och alla konstnärliga hugskott och avsikter kunna ej förverkligas. Men det kan ej förnekas, att även de verk, som stannat på papperet kunna ha en stor betydelse för arkitektens utveckling. De tvinga sin man att ständigt sätta sig in i nya frågor eller att söka nytt inom sig själv.

Då nu författaren i 50-årsåldern roat sig med att i en bilderbok samla ett utval av sina arbeten, är det ingalunda hans avsikt att skapa en plattform för förkunnandet av nya idéer, allra minst beträffande form- eller uniformfrågor. Det är en praktiserande arkitekts subjektiva uppfattning i olika frågor, som kommer till synes i samband med beskrivningarna av de olika verken. Han hör till de »romantiska», till dem som tro lika mycket på intuitionens betydelse som på ett »vetenskapligt» genomträngande av arkitektens yrkesspörsmål. Han har vidare i denna bok ej velat åstadkomma en kronologisk framställning av sin verksamhet utan har samlat sina bilder och reflexioner kring vissa huvudgrupper av spörsmål, såsom bostaden, den offentliga byggnaden och stadsbyggandet m. m., och har därvid ordnat den efter en tankegång, i vilken han söker anlägga en helhets-syn på yrket.

Författaren vill även betona, att det endast är svenska förhållanden som vidröras och därvid särskilt förhållandena i Stockholm. Då förlaget emellertid önskat, att även text på något av de stora kulturspråken, t. ex. engelska, skulle åtfölja bilderna har författaren samtyckt härtill. Det kan vara av värde för främlingen att se ett prov av arkitektverksamheten i den »Friedensinsel», som vårt land utgör, någorlunda oberört av världskrigets och efterkrigstidens masspsykos. Det är ju dessutom så, att det intresse för svensk arkitektur, som särskilt från anglosaxiskt håll kommit till synes, också torde bero på denna arkitekturs lugna utveckling utan alltför stora pendelsvängningar åt ytterligheterna.

FÖRETAL

rens djärvhät att framlägga ett urval av sina verk. Det har kanske ej tidigare varit vanligt i vårt land, att en ensam arkitekt på detta sätt framträtt för offentligheten. I förhoppning att så oftare skall bliva fallet önskar författaren, att boken må betraktas som ett bidrag till den bredare lagda skildring av nutida svensk arkitektur, vilken väl så småningom kommer till stånd.

Slutligen är det författaren en angenäm plikt att här omnämna de medhjälpare bland arkitekter och ingenjörer, som under någon längre tid arbetat på hans kontor: F. Peters, Sten Westholm, O. Thunström, Nils E. Eriksson, E. Ekeberg, R. Hagstrand, Nils Rosander och Olle Santesson. De tillfälliga medhjälpare, som i tävlingar samarbetat med författaren äro namngivna i varje särskilt fall. Vid bokens redigering har bergsingenjör Erik Hylander varit en värdefull medarbetare. Beträffande dess utstyrsel har tryckeriet och dess konstnärlige rådgivare, Anders Billow, med största tillmötesgående tillfredsställt författarens anspråk. Ett flertal av fotografierna har tagits av C. G. Rosenberg.

Stockholm 1935.

Cyrellus Johansson.

Foreword.

It is only natural that an architect, on the completion of some building he has designed, should include a photograph of it in his collections. By doing so he experiences not only the joy of the collector but is also able to record the impressions and experiences connected with the origin and execution of the work. Such a collection formed in the course of some twenty years or more is often an aid to the architect in reviewing his work, to see if its good points have endured, or possibly gained in value from a verdant setting and the patina it has acquired with the passing of years. This retrospection may prove wholesome, and should a red thread of development be discernible in his collected works, should ideas and fancies prove not to have been merely passing ones, then it may also give pleasure. An architect's work is, and should be, influenced by the general trend in design obtaining in his day, but the creator has all the more reason to be satisfied if he has succeeded in giving it to some extent the stamp of agelessness.

Perhaps the most important point to an architect is, however, to find that his work bears evidence of the delight he has taken in it. What work can, as a matter of fact, be more fascinating and varied than an architect's, especially if it has comprised not only architecture in its narrower sense, where the architect often sees his ideas quickly realised, but also town-planning, where his intentions, as a rule, are only gradually, if ever, adopted in practice?

Creative power in art bears a great likeness to that in nature. All the seeds of a plant cannot grow and give rise to vigorous offspring. Nor can all artistic ideas and intentions be realised. But there is no denying that even those works which only remain on paper may prove to be of great importance in the training of an architect. They force him to tackle fresh problems and develop his talents.

FOREWORD

The fact that the writer, on passing his meridian, has amused himself by presenting a selection of his pictures of buildings and townplanning schemes in book form by no means implies that he wishes to create a platform for the preaching of new ideas, least of all regarding questions of style. He simply gives the viewpoint of a practising architect on the different problems as he describes the different works. He belongs to the »romanticists», to those who believe as firmly in the importance of intuition as in scientific penetration of architectural questions. Nor has it been his wish to give a chronological representation of his activities; he has simply gathered his pictures and reflections around certain groups of questions, such as the home, the public building and town-planning. In doing so he has arranged them according to a trend of thought in which he tries to apply a view that is representative of his work in its entirety.

The writer also wishes to emphasize that what he writes applies to conditions in Sweden only and especially in Stockholm. His publishers, however, expressed the wish that the pictures should be accompanied by texts in a leading modern language, e. g. English. In this the author has acquiesced. It may be of value for a stranger to see some specimens of architecture in a country which, like Sweden, has been comparatively unaffected by the psychoses of the war and post-war periods among the masses. Then again ideas which have been derived from abroad and transplanted in a small country may develop definitely national characteristics which often prove of interest to the original givers. The interest evinced in Swedish architecture, especially in English-speaking countries, is in great measure due to the undisturbed development which Swedish architecture has enjoyed and mainly for absence in design of marked extremes.

In venturing to present a selection of his works the author asks for indulgence on the part of his readers. It is perhaps a new departure in Sweden for an architect to appear before the public in this manner. In expressing the hope that this will show the way to others the author would like the book to be accepted as a contribution towards the broader description of present-day Swedish architecture which sooner or later is likely to follow.

Stockholm 1935.

Cyrillus Johansson.

Kapitel I

B O S T Ä D E R

Bo och arbeta.

Mellan dessa båda begrepp, som ju täcka en god del av en människans livsföring, fanns i ett tidigare skede ett starkare sammanhang än nu för tiden. Då bodde man i nära samband med arbetsplatsen, och ofta arbetade man i bostaden. För lantbefolkningen gäller detta väl ännu; gården, hemmet är centrum för hela tillvaron, på en gång hem och arbetsplats. Men i städerna, där köpmän och hantverkare förr utövade sin dagliga gärning nära nog inom hemmets väggar, har en radikal omvälvning ägt rum, vilken varit en följd av näringslivets omgestaltning, industrialismens genombrott och utvecklingen till större företag även inom andra näringsgrenar. Man kan påstå, att bostadsförhållandena i vår tid framför allt präglas av denna separering av bostäderna från arbetsplatserna, även om utvecklingen icke över allt fortskridit lika långt. På landsbygd och i småsamhällen är det ännu i dag ofta regel, att såväl arbetsgivaren själv som hans personal bo i samma hus, där de utöva sin dagliga gärning.

I de större städerna är däremot söndringen mellan arbets- och bostadsplats mera fullständig. Undersökningar ha visat, att det oftast ej kan påvisas något regelbundet samband mellan bostadens och arbetsplatsens läge. Och de dagliga resorna till och från arbetsplatsen ha så ingått i nutidsmänniskans vanor, att väglängden och tidsförlusten till synes ej spelar större roll. Just

denna rörlighet är det som karakteriserar nutidsmänniskans liv i städerna.

Nämnda separering har framgått som en nödvändig följd av de i storstäderna inträffade, alltjämt fortskridande strukturförändringarna. Utvecklingen har gått mot en koncentration av de olika näringsgrenarna till olika, vanligen ganska skarpt begränsade områden. Industrierna tendera att flytta långt ut från staden, där billigare tomtmark står att erhålla och där deras inflytande på omgivningen blir mindre störande än i stadens centrala delar. I stället har affärsverksamheten främst dragits mot dessa centrala delar och där koncentrerats, vilket givetvis ur många synpunkter varit fördelaktigt. Banker samla sig i vissa kvarter, och kontors- och varuhus koncentrera sig i andra. Behovet av samverkan mellan likartade företag framdriver denna koncentration. De smärre affärscentra, vilka ligga spridda inom själva bostadsområdena utanför centralområdet, ha vanligen helt lokala behov att fylla, medan de till stadens cityområden förlagda företagen i de flesta fall räkna med en avsättningsrayon, som vida överstiger stadens eget område.

Det är klart, att på detta sätt en bortträngning av bostäderna skett från centrum mot stadens periferi; bostadshusen ha inretts till butiks- och kontorslokaler, där de ej fått lämna plats för nya byggnader, helt avsedda för arbetet. Denna upplösning av sambandet mellan bostad och arbetsplats möjliggöres av tillkomsten av de snabbare trafikmedlen, främst sådana av kollektiv art, såsom förortsbanor, spårvägar och busslinjer. Det är dessa kollektiva trafikmedels antal och beskaffenhet som avgör, vartill ett stadsområde kan användas. Lika säkert som att ett affärsområde för sin tillvaro är beroende av goda kommunikationer, utstrålande från centrum åt alla håll, lika visst är, att varje plan för exploatering av ett ytterområde antingen för permanent bostadsbebyggelse eller för sportstuge- eller sommarbebyggelse är dömd att misslyckas, därest ej kommunikationsfrågan ges en tillfreds-

ställande lösning. I kapitlet om stadsplaner kommer detta förhållande att närmare beröras.

Det har hittills varit möjligt att i tämligen stor utsträckning tillgodose de krav på kollektiva trafikmedel, som den moderna stadsgestaltningen medfört, men mycket tyder på att gränsen för det möjliga i många fall ej är nådd. Avståndet mellan bostads- och arbetsplats bör ej mätas i meter utan i minuter, och där bostadsområdena förskjutas allt längre utåt, under det att trafikens koncentration inom stadens centrala områden alltmera minskar framkomstmöjligheterna inom dessa områden, når man till sist ett stadium, där restiden överstiger den längd som kan anses rimlig.

Under sådana förhållanden har det för var och en som studerat storstädernas problem framstått som en nödvändighet att *antingen* intensifiera trafikmedlens kapacitet ytterligare (tunnelbanor i centrum och vitt utgrenade nät av förortsbanor i bostadsområden) *eller också* att bryta den sedan flera årtionden pågående utvecklingen och att i stället söka en bebyggelseform som medger boendet i arbetsplatsernas närhet. Förespråkarna för denna senare, på sätt och vis reaktionära, uppfattning se i bostadsområdenas decentralisation — och således även den i fortgående citybildningen — ett ont, som av ekonomiska skäl, om ej av andra, bör motarbetas, t. ex. genom befrämjandet av koncentrerade bostadshöghus, kollektivhus och »familje»-hotell i skilda former och med inredningsfinesser försedda enkelrumslägenheter.

Här skall ej prövas, huruvida denna sistnämnda uppfattning är riktig. Så mycket torde dock vara visst, att affärslivets tendens att samlas inom ett begränsat, centralt område, där för övrigt höghuset, då det gäller kontorshus o. d. och icke bostadshus, synes mig naturligt och välmotiverat, är en fas av en ekonomiskt lagbunden utveckling. Och lika säkert torde vara, att stadsinvånarnas vana att bosätta sig i stadens ytterområden samman-

hänger med en allmän och ganska mänsklig strävan att efter arbetstidens slut komma ut i en mera lantlig eller åtminstone småstadslignande miljö, vilken så mycket som möjligt ger tillfälle till vila, samling och rekreation. Jämför i detta avseende ungdomens söndagsvandringar, camping etc. Stadsbon håller på att återupptäcka naturen. Därav nutidsmänniskans värdesättande av fri utsikt. Så länge det ej kan klart och tydligt bevisas, att det för samhället i dess helhet är dyrare att frakta befolkningen till och från arbetsplatserna än att genom en onaturlig och tvångsvis genomförd decentralisation av näringslivets lokaler öka dettas transportkostnader, torde man göra rätt i att godtaga den fortskridande uppdelningen av städernas områden i bostads- och arbetsdistrikt och då se till, hur kommunikationerna böra ordnas för att de skola medgiva de enskilda individerna anständiga bostadsvanor utan alltför stor uppoffring av tid för resorna till och från arbetsplatserna. Att storstäderna ej obegränsat kunna eller böra tillväxa i storlek och att proportionen mellan »landsort» och huvudstad icke kan eller bör överskrida vissa gränser är ett spörsmål för sig. Den i vissa länder pågående rörelsen att återföra stadsbefolkningen till landet har väl för oss knappast någon betydelse. Däremot måste man även i vårt land göra klart för sig, att storstadens organisationsfrågor utgöra nutidens allvarligaste, angelägnaste sociala problem, som omspanner en mångfald andra sociala frågor, och att därvid de tekniska kommunikationsfrågorna spela den allra största roll.

Med bostadens särskiljande från arbetsplatsen har utan tvivel en stor social omvälvning ägt rum. Den »gamla goda tidens» husbondevälde, som tog sig uttryck i de anställdas delaktighet i husbondens familjeliv men också i ett disponerande av de anställdas tid och arbetskraft i en utsträckning, som helt säkert haft sina sociala vådor, detta husbondevälde, denna bostads- och arbetsform torde ingen numera önska sig tillbaka. Det lär dock ej kunna förnekas, att forna tiders familjeliv utgjorde ett icke

föraktligt moraliskt stöd för de unga, som i det goda hemmet — det egna eller arbetsgivarens — mottogo intryck av bestående värde för personlighetsutvecklingen. Jag tror ej det är nödvändigt att förkasta hemlivets ideal på samma gång som man förkastar forna tiders patriarkaliska levnadssätt på gott och ont visserligen, men ej endast på ont.

Det synes mig, som om man vid undersökningar av bostadsproblemet ofta alltför ensidigt betraktat bostaden som ett instrument att tillgodose de fundamentala livsfunktionerna: sömn, måltid, vila och rekreation. Allt detta är mycket riktigt, men man bör ej glömma bort att bostaden dessutom har den icke mindre viktiga funktionen att vara ramen kring hemmet och hemlivet, ett sammanhållande band kring familjen, urcellen i samhället. Efter samma betraktelsesätt kan man kalla familjebostaden urcellen till samhället i dess yttre mening, till byn, staden och storstaden. Det är sant att staden blivit en alltmera komplicerad organisation, men den är väsentligen sammansatt av cellbildningar av i huvudsak tvenne slag: bostäder och arbetsplatser. Det är mellan dessa som livet i samhället pulserar. Invånarna äro organismens blodmassa, som regelbundet drages in i de centrala organen, de kollektiva arbetenas centra, för att efter arbetstidens slut återvända till hemmen i periferien, där de åter hämta krafter till en ny arbetsperiod. Lika viktigt som det är, att arbetets centra organiseras för medborgarnas samlade, effektiva insatser i samhällslivet, lika viktigt är det, att bostaden, hemmet, ger den enskilde individen möjlighet att återfinna sig själv och att hämta krafter till förnyat samarbete.

Stadsmänniskan arbetar intensivare nu än förr men har fått en viss kompensation genom arbetstidens förkortning. Den tid som frigjorts från arbetet har till största delen kommit sporten, förenings- och nöjeslivet till godo, medan hemlivet torde dragit den minsta nyttan därav. Att så blivit fallet, att hemlivet knappast fördjupats och utvecklats ehuru de yttre förut-

sättningarna härför synas ha funnits, beror säkert på att de flesta »hem», åtminstone i storstäderna, ej förmått tillfredsställa hemlivets krav. För flertalet stadsmänniskor är »hemmet» en samling bohagsting, som ett år inhysas i ett par rum vid en viss gata för att nästa år flyttas till andra rum vid en annan gata, oftast i den fåfänga förhoppningen, att man genom flyttningen skall ernå bättre förhållanden. Tillvaron har blivit nomadiserande i storstaden. Gatubullret, trafiken, dammet, bensinlukten och de små, trånga bostadsutrymmena skapa vantrevnad och utestänga ofta hemkänslan i stadens inre delar. Olägenheten härav väger tungt mot stadsvåningens obestridliga fördelar, bland andra bekvämligheten och lättheten att anpassa bostaden efter familjens förändrade behov.

Det är nog dessa förhållanden mer än privatekonomiska uträkningar som nu drivit fram trädgårdsstadsrörelsen även hos oss. En stor del av flyttningarna till trädgårdsstäderna ha otvivelaktigt sin orsak i bristande tillgång på moderna bostäder i de inre stadsdelarna och till följd härav högre bostadskostnader i inre staden än förorterna. Man har utan tvivel under vissa perioder, löst sin bostadsfråga billigare i villasamhället än i storstaden, åtminstone i så måtto, att den egna villan givit större utrymme och mera trevnad för samma årskostnad som hyresvåningen i staden kräver. Men genom att utflyttningen till trädgårdsstäderna ingalunda avskattar, då hyresnivån i stenstaden sjunker, kan man se, att även andra faktorer än bostadskostnaderna orsaka utflyttningen. Det natursvärmeri, som torde varit drivfjädern till grundandet av diverse trädgårdsstäder vid sekelskiftet, spelar väl numera mindre roll. Ingen väntar, att finna det fria lantlivets behag orörda i en relativt tätt bebyggd trädgårdsstad. Längtan till naturen, så rotfast även hos den mest genuine stadsbo, kan ej på detta sätt helt tillfredsställas. Men det fristående huset i en lantlig omgivning ger dock dess innehavare möjlighet att känna sig som sin egen, att inrätta sitt hem mera efter personlig smak

och personliga behov både beträffande tomt och byggnad. En dylik bostad ger också det uppväxande släktet rikligare tillfällen till sport och hälsosamt friluftsliv och erbjuder ett gott skydd för de nedbrytande krafterna i storstaden. I den mån den yttre ramen har betydelse för hemmet, kan parollen »ut från staden» innebära en större möjlighet till lycka och förnöjsamhet även för den obemedlade.

Nu är det dock så, att medan villabostaden allt mera utvecklats och kunnat anpassas efter de mest olika anspråk och efter bebyggarnas ekonomiska bärkraft, dröjde det länge innan stadsvåningen genomgick en lika genomgripande förändring. I fråga om utrymmenas disponering vore det väl, om man kunde komma till en lösning som kunde medgiva anpassning till familjens individuella behov. Det lider väl intet tvivel, att stadsvåningens problem är ett av de viktigaste en arkitekt kan få sig förelagt. Hur tilltalande än bebyggelsen i en lantlig miljö kan te sig, kvarstår dock behovet av goda, individuellt anpassningsbara bostäder i närmare samband med arbetsplatserna inne i själva staden.

Trots villabostadens erkända fördelar och trots dess obestridliga popularitet, äger denna bostadstyp en avgjord olägenhet, åtminstone ur familjefaderns synpunkt, nämligen de otillfredsställande ordnade kommunikationerna mellan villasamhället och stadens centrala delar. I den mån dessas kommunikationer ordnas, kommer säkerligen trädgårdsstadsidéen att vinna allt större terräng.

Av det sagda torde dock framgå som min uppfattning, att man ej i trädgårdsstädernas utveckling får se den enda lösningen av storstadens bostadsproblem. Även om den genuine stadsinvånaren i det traditionella sommarnöjet ser ett tillfredsställande komplement till vinterbostaden i staden, finns det i nuvarande stund många förbättringar i fråga om stadsvåningen (vartill jag i det följande skall återkomma), som i den utsträckningen det är

möjligt böra tillgodoses. Men det är därför ej önskvärt, att den nuvarande bostadstypen, den schablonmässigt inredda lägenheten i en hyreskasern, enbart omhuldas. Så mycket förefaller mig klart, att den nuvarande utvecklingen mot den engelska trädgårdsstadstypen, varigenom bostäderna flyttas bort från arbetscentra, är en socialt riktig och glädjande tendens, som bör understödjas. Den viktigaste förutsättningen är, som förut sagts, kommunikationsproblemets ordnande.

Som den ärade läsaren vidare i fortsättningen skall finna, återkommer jag i det följande till vad jag vill kalla de två huvudpunkterna i samhällslivet, nämligen ordnad kollektivism i arbetet och individuell frihet i hemmet. Dessa båda önskemål kunna i större utsträckning förenas genom en förnuftig lösning av kommunikationsproblemen, d. v. s. genom tekniskt fulländade *kollektiva* transportmedel. Till denna synpunkt återkommer jag i det kapitel som handlar om stadsplaner, varvid speciellt Stockholms förortsfrågor och centrala trafikproblem giva anledning.

Vid sidan av de trafikstarkare kommunikationsmedlen — tunnelbanor och förortsbanor — ha dock andra haft avgörande betydelse för stadsbornas bosättning på landet. Dessa kommunikationsmedel, helt individuella, eller utgörande en övergångsform till den mera kollektiva gruppen äro bilen och bussen.

Ett om än exklusivt exempel på vilka möjligheter till en synnerligen lantlig bosättning privatbilen kan giva, är den här först återgivna privatbostaden.

The Domicile and Work.

Both of these conceptions, which represent a good part of a person's life, were previously much more intimately connected than they are nowadays. People used to live much nearer their work and often worked in their homes. This may still apply in the case of agricultural populations, but in the towns and cities, where merchants and craftsmen often worked within the home, there have been, as we know, radical changes. It may well be said that housing conditions in our day are above all characterized by this separation of the domicile from the

THE DOMICILE AND WORK

place of work, though this may perhaps not be the case in certain country districts and small villages.

So far as Stockholm is concerned traffic investigations have shown that there is practically no connection between the position of homes and places of works. Daily travel to and from business seems to have become so much a part of present-day life that distance and loss of time do not appear to be of great consequence. This mobility is characteristic of town-life in our time.

This dissociation of domicile and work is a natural outcome of the change that has taken place, and is still taking place, in the structure of the large towns. Different branches of industry have become concentrated in different areas, which are often sharply defined. The manufacturing industries tend to move out towards cheaper sites where they will be less disturbing than in the middle of the towns. The large commercial houses, offices and banks have, on the other hand, become concentrated in their specific, central town areas owing to the need of co-operation. This has been to advantage in many respects.

It naturally follows that dwelling-houses have been forced away from the centres to the outskirts of the towns. This separating of the home from the place of business has been made possible by the increasing speed of communications, particularly those of a collective nature, such as suburban railways, tramways and bus lines. It is the number and nature of the latter that decide the use to which the different parts of a town can be put. The distance between a person's home and his work should not be measured in yards but in minutes. I propose, however, to deal at greater length with the solution of the communication problem in connection with town-planning.

I should only like to add here, that the limit for collective means of communication would not appear to have been reached as yet in many instances. For it is clear to those who have studied city problems that it is necessary to augment present services still further by means of underground railways in the central areas and a wide network of suburban lines within the residential areas, or else break away from developments of recent decades and find a solution which will make it possible for people to live near their work. The spokesmen of this latter »reactionary» view regard the decentralisation of the residential areas — as well as the continued development of the city proper — as evils which should be counteracted for economic reasons, if for no other. This could be done by furthering the erection of blocks of houses containing residential flats, collective houses and »family hotels» in different forms as well as single-room apartments with the very latest fittings.

So far as the commercial world is concerned it seems to me a natural phase of economic development that offices should be concentrated in high houses within a definite central area. And it is almost equally certain that the habit townspeople have of making their homes on the outskirts is partly due to a general and rather human desire to get away into a more countrylike, or at least provincial, environment which affords an opportunity for rest, recovery and recreation. In this connection we should bear in mind the growing tendency of our youth to go in for hiking, camping, etc. The town-dweller is beginning to discover the countryside and consequently appreciates an open view from his home. The gradual division of town areas into residential and working districts must therefore be accepted so long as it cannot be clearly proved that it means

THE DOMICILE AND WORK

more expense, in the long run for the community as a whole to convey people to and from their work than it does to force an unnatural decentralisation upon industry and commerce. It can then be seen how communications should be arranged so that the individual citizen can reckon on securing decent housing conditions without having to sacrifice too much time in travelling to and from his work. Then again there is the question of a limit for the growth of towns and also for the proportion between the provinces and the Capital. Such aspects of city organisation imply very serious and urgent social problems, besides comprising a multitude of other questions. Those relating to the technicalities of communications are, however, the most important.

The separation of the home from the place of work has undoubtedly constituted a great social revolution. The old patriarchal days, when employees formed part of their masters' households, had their good as well as their bad points, but nobody is likely to want them back. It cannot be denied, however, that family life in bygone days often afforded a by no means insignificant moral support to the young, who received impressions of lasting value in the development of personality whether from their own home or that of their employers. Nor do I think it is necessary to reject the ideals of home life even if the patriarchal mode of living has been abandoned.

I am inclined to think that when the housing problem is being ventilated a domicile is simply regarded as a means of satisfying the fundamental functions of life: sleep, meals, rest and recreation. This is all very well, but it should not be forgotten that it has also to fulfil the equally important function of the setting for the home and home life, cementing the family ties. It is, in fact, the nucleus of the community. Continuing the analogy the home might be called the nucleus of the community in an external sense, i. e. of the village, the town and the city. It is true that the town has become a more complicated organisation, but it consists principally of a formation of two main kinds of cells: domiciles and places of work, between which life may be said to pulsate. The industrial and commercial centres should be so organized that citizens may be enabled to make their joint, effective contributions to the life of the community and the home should provide a possibility for the private individual to find relaxation so that he can acquire strength to do his work.

The town-dweller now works more intensively than before but has gained certain compensation by shortened hours of work. This gives him time for his hobbies. Home life has perhaps benefited least. That home life has not deepened and developed is undoubtedly due to the fact that most homes, especially those in the cities, have failed to satisfy the claims that are made upon them. To most townspeople the home is a collection of furniture in one or two rooms in a certain street which in the future will be moved to other rooms in another street, often in the vain hope that more satisfactory conditions will result from the removal. In spite of certain indisputable advantages of town flats, such as the ease with which a family can move and rent another flat if necessary, other factors, such as street noises, traffic, dust, petrol fumes and lack of space often preclude all feelings of home in the inner parts of towns. This nomadic mode of life is especially pronounced in Stockholm on account of the system of flats and is interesting in comparison with the more stabilized conditions which apply in England, where people have their own homes with gardens attached.

THE DOMICILE AND WORK

It is these factors, more than private economic calculations, that have advanced the garden city movement in Sweden. A scarcity of spacious, cheap modern flats in the inner parts of the towns and the possibility of obtaining cheaper houses and lower rents in the suburbs together account for a great number of removals from the towns, but as this outward flow has not ceased with the general fall in town rents there must be other factors to account for it. The worship of nature which held sway at the beginning of the century now plays a minor part. This longing cannot be quenched in a closely built suburb; nevertheless a detached house in countrylike surroundings gives its owner a feeling of being himself, makes it possible for him to find an outlet for self-expression in arranging his home and site to suit his own taste and requirements, besides affording the family easy access to outdoor life and sports as well as protection from the destructive influences of city life.

Now while the villa has been increasingly developed and adapted to the most varying needs according to the economic resources of its occupants, it has taken a long time for town flats to undergo so thorough a transformation. It would be a good thing if the planning and situation of rooms could be arranged so as to meet the changing needs of a family. There is no doubt that the problem of town flats is one of the most important an architect can be given. However attractive the building of homes in countrylike surroundings may appear to be, there nevertheless remains the call for good domiciles adaptable to individual requirements in close proximity to places of work in the town proper.

The acknowledged merits of the villa type of domicile and its indisputable popularity are, however, still counterbalanced to a certain extent, at least from the viewpoint of *pater familias*: that is by the unsatisfactory state of communications with the city proper. The idea of the garden city on English lines will make still greater headway in Sweden, when once communications have been improved.

I think it will be understood from what I have said that I consider that the development of garden cities is not the only solution of the city housing problem. Many improvements are called for in the residential flats in towns and it is desirable that the present stereotyped flat in large barrack-like houses should not be favoured. Anyhow it seems clear to me that present developments on the lines of the English garden-city type removed from centres of work are desirable from a social point of view and should be encouraged. The main qualification is, as has already been said, the solving of the communication problem.

My honourable readers will find later that I return to what I will call the two main points in the life of the community, viz. collectivism in work and individual liberty in the home. Both of these can be combined to a great extent by a wise solution of the communication problem. By this I mean collective means of transport that are technically perfect.

Other means of communication besides underground and suburban railways have, however, been of decisive importance for town-dwellers when settling in the country. These are the motor-car and the omnibus.

An example, though a very exclusive one, of how a motor-car can enable its owner to enjoy a very rural setting for his home is shown in the following reproduction of a private house.

Hyreshus vid Johannes kyrkogård i Stockholm.

Byggnaden, uppförd 1931, ligger vid Kammakaregatan mot Johannes gamla kyrkogård, vilken i likhet med alla andra kyrkogårdar inne i Stockholm upphört att vara begravningsplats och apterats till allmän park. Bostäderna kring dessa små gröna och stilla oaser i stenöknen äro givetvis mycket eftersökta. Huset upptages till största delen av smärre lägenheter om 2 rum, kök och matvrå och 1 rum med kök och matvrå, samtliga med mot rummet öppna hallar och med badrum. Rummen ha breda fönster, som tillvarataga utsikten över parken. Ur konstruktiv synpunkt skiljer sig byggnaden från de föregående i det att invändiga bärande tegelmurar äro ersatta med järnkolonner. Fasaderna äro putsade i varm gul ton med fönsteromfattningar i andra färger; taket är tegeltäckt.

Flats at Johannes Churchyard, Stockholm.

The building, erected in 1931, faces the churchyard in Kammakaregatan; the churchyard, like all others in the city proper, is now a public park. The flats in this vicinity are much in demand because of their secluded location. This building contains small flats of 2 rooms, a kitchen and a dining recess, and 1 room with kitchen and dining recess, all with halls open to the rooms and with bathrooms. The rooms have broad windows affording a full view over the park. From a structural point of view this house differs from the two preceding ones inasmuch as iron columns have been substituted for the internal brick walls. The façades are plastered in a warm yellow tone with window casements in other colours; the roof is tiled.

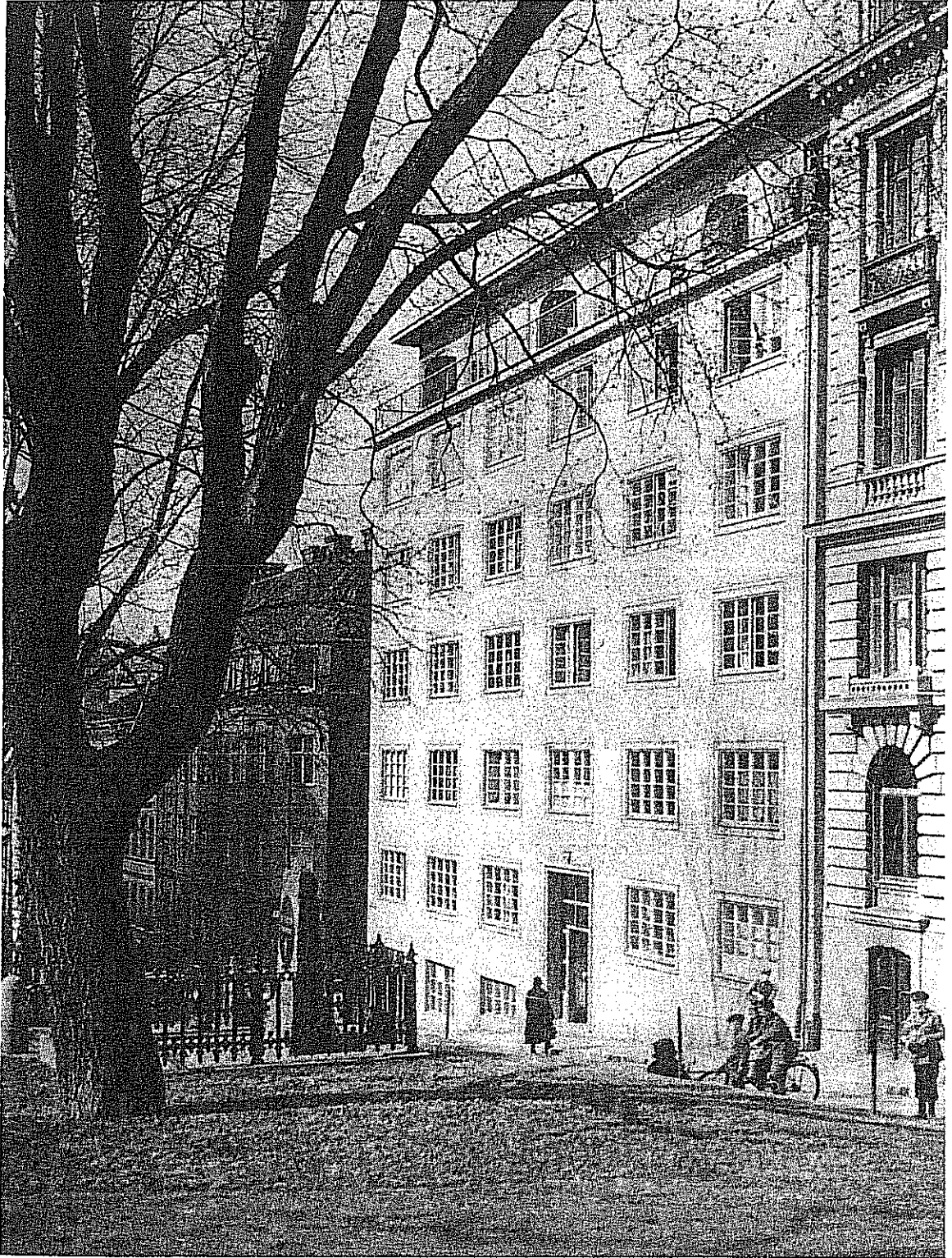
1775-1776

1775-1776

1775-1776

1775-1776

1775-1776



HYRESHUS VID JOHANNES KYRKO GÅRD

Byggnaden är i enlighet med byggnadsförfattningen uppförd i 5 bostadsvåningar, en i byggnadens lägre del genom gatans starka lutning motiverad butiksvåning samt en innanför fasadlivet indragen 6:te bostadsvåning eller vindsvåning, en för Stockholm säregen byggnadsform. Dessa övre vindsvåningar, som tidigare i Stockholm blevo utformade med takkupor i branta takfall, häva så småningom uppkommit på så sätt, att man med utnyttjande av den tillåtna byggnadsprofilens höjd och tack vare den numera brukliga minsta våningshöjden 2,70 m kunnat inrymma flera våningar än t. ex. i 1880-talets hyreshus med dess då vanliga stora rumshöjder. Vidstående bild illustrerar denna utveckling. Denna indragna vindsvåning, som medför en för den översta våningen utmärkt terrassanordning är en ur byggnadsteknisk synpunkt egentligen ogynnsam byggnadsform och kan givetvis icke få tillämpning vid bebyggelse i nya områden med smalare husbredder.

The building is in five storeys in keeping with the regulations, a sixth having been added, however, to the top or attic floor set slightly further back than the façade line of the house. This form of building is peculiar to Stockholm. These attic flats have gradually been evolved by taking full advantage of the height of building profile allowed and reducing the height of each flat to the minimum of 9 feet. Houses built in the 1880's had very high rooms. The accompanying picture illustrates this development. This form of attic flat, although it gives a splendid terrace arrangement, is not good from a technical point of view and cannot be adopted in newer areas with narrower houses.

