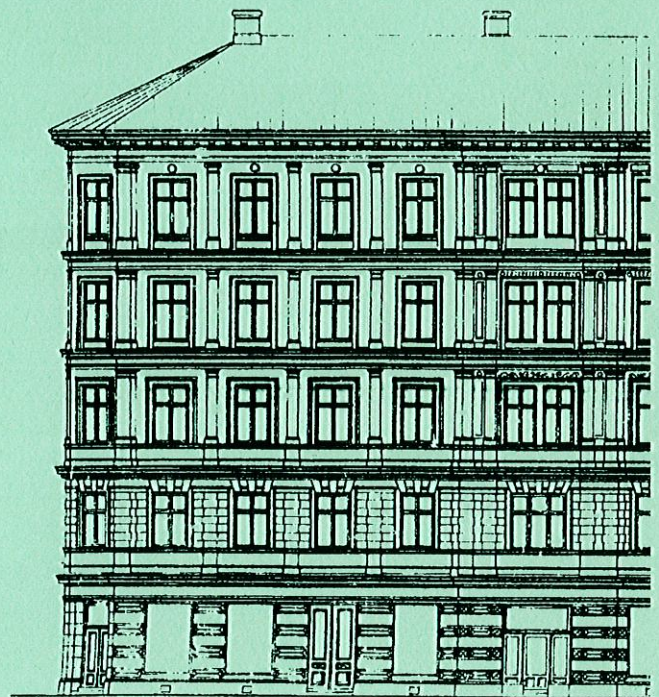
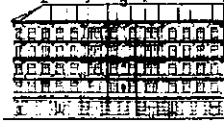


Jarl Ellsén

Flygfaren

19





Flygaren 19

KVARTERET FLYGARENS HISTORIA

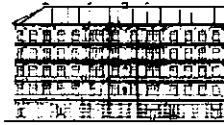
Sammanställd av Jarl Ellsén (Sveavägen 80).

FÖRHISTORIA

Vi bor i ett mycket gammalt bebyggt område av Stockholm. Redan mellan 1630 och 1640 (minns Gustav II Adolf och Lützen 1632!) skapades den grundläggande gaturegleringen. Allmänt karaktäriserades denna av raka gator som vinkelrät skar mot andra och alltså bildade ett rutmönster. Man stramade upp gatubilden jämfört med århundradet före.

Man hade redan nu storståtliga planer på att skapa en bred aveny från Gustav Adolfs Torg till Brunnsviken, en plan som senare kung Gustav III hoppades att få förverkliga. Han såg framför sig hur Kungliga Slottet spikrakt skulle förbindas med sitt Hagaslott, m a o en stockholmsk Champs Élysées. En reflexion man kan göra i dag är att detta vore klart mycket snyggare och pampigare än dagens ändpunkter Kulturhuset och Wennergrenskrapan. Det märkliga är emellertid att denna idé fanns med fortfarande i borgmästare Lindhagens stadsplan från 1866. Han skriver att "Sveavägen, Stockholms verkliga och kontinentala paradgata" skall bli 70 m bred. 13 år senare hade stadens fäder börjat dra de ekonomiska örönen åt sig och reducerade bredden till 48 m. Efter ytterligare 12 år fastställdes slutligen bredden till 32 m och att gatans sträckning skulle vara mellan Kungsgatan och Bellevueparken. Sveavägen skapades sedan - ungefär vid den tid då vårt hus uppfördes - av de små knaggliga Stora och Lilla Badstugatorna. Stora Badstugatan gick i en viadukt under Odengatan. En sådan lösning i dag för Sveavägen skulle väsentligen underlätta denna gatas trafikproblem.

Brunkebergsåsen, där den ursprungliga högsta höjden var kullen där Johannes kyrka nu ligger, blev en naturlig delare av Norrmalms gatusystem. Men åter till Stora Badstugatan, som vid vart hus byggande 1881-83 endast var 8 - 9 m bred. Mittemot vara portar 78 och 80 lag 1-våningshus med många olika småaffärer, bl.a. "Åkare



Flygaren 19

Söderlund” och en annan butik för ”Mans- och Barnkläder”. Mitt emot 76:an låg en skoaffär och en färghandel. Om vi går vidare söderut till Tegnérgatan så hette den före 1885 ”Norra Tullportsgatan” där Stockholms första spårvagn hästdragen, som fick namnet Ringlinjen, rundade hörnet sydvart vid dagens Konsumbutik. Det finns en del byggnader kvar från 1700-talet i vårt område litet längre norrut, t ex i kvarteret Sjöraet mellan Luntmakargatan och Kungstensgatan.

Omkring 1870 påbörjades i Stockholm en kraftig byggnadsverksamhet inte minst i vart område. Sin kulmen nådde denna i början av 1880-talet då under 9 år 1855 byggnader uppfördes i Stockholm, varav 800 ännu står kvar. Folkmängden ökade från 93 000 till 136 000 på bara 20 år. 1892 påbörjades en blygsam elproduktion för Norrmalm, elektricitet fanns således inte från början inrett vårt hus. Utvecklingen gick dock fort i och med att det stora elverket på Thulegatan (arkitekt generalpostkontorets Ferdinand Boberg) uppfördes i början av 1900-talet. Detta låg, som väl de flesta vet mitt emot Hotell Birger Jarl. Den pampiga portalen som ursprungligen tillhörde det då rivna elverket (även detta av Boberg) på Regeringsgatan finns ännu kvar.

Jag skulle vilja rekommendera att ni vid söndagspromenaden, då ett visst lugn bör råda, tar er tid att titta upp på fasaderna på ex Tegnér-Rådmans- och Luntmakargatorna. Ni kommer då att få en god uppfattning om hur 1880 talets husarkitektur tedde sig. Förebilden hämtades från Europas växande storstäder, främst Wien och Berlin men även från Paris, vars eleganta och påkostade ”vanliga” hus dock blev litet väl mycket av det goda för att passa svensk ekonomi på den tiden.

Denna arkitektur karakteriserades av som det sägs i en lärobok från den tiden ”idell starka plastiska renässansfasader” med mängder av utsmyckningar, pilastrar (halvpelare), olika typer av ornament, t ex i geometriska former och bladverk och Hermesfigurer som bar upp fasaden (jmf Bonnierhuset). Byggnadsindustrin jobbade för högtryck där dessa utsmyckningar beställdes av särskilda firmor, vars jobbare upprättade ateljéer på gatan nedanför resp. hus. Materialet var huvudsakligen gips. Man kan se - även på vart relativt enkla hus - hur ingen väggyta fick vara helt slät. När funkisarkitekturen kom 1930



Flygaren 19

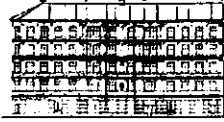
skulle däremot alla ytor vara helt rena Jämför ”Pålmanshuset” på Rådmansgatan/Sveavägen.

I arkitektstuderandes utbildning ingick på den tiden undervisning i de klassiska formerna och olika kombinationer av dessa. Som hjälp hade man särskilda mönsterböcker. (Man kan undra vilka mönsterböcker dagens arkitekter haft att studera när söndagspromenaden går förbi Arkitekternas Hus vid Karlavägen/Rådmansgatan). 1874 års byggstadga innebar många föreskrifter beträffande husens utformning, bl.a. takhöjder i boningsrum och husens höjd över gatan. Grundregeln var 5 våningar, dvs. 4 trappor. Hushörnen skulle vara avfasade för att släppa in mer ljus i gathörnen. Författaren till dessa rader tycker att det var en ovanligt klok föreskrift, som vi i dag får vara tacksamma över, en bestämmelse som i dag ibland följs, ofta inte. Det sägs vidare att fasaderna skulle vara symmetriskt uppbyggda med en horisontal och en vertikal betoning. Horisontaliteten ligger i bottenvåningens rustik (markerade övre gräns) och vertikalen i fönsterlister och pelare eller piastrar.

Det är också intressant att notera regler för husets drift. ”Husägare skola befria tak och rännor från snö och is, som annars genom nedstörtande kan skada människor” stod det exempelvis. Vidare att (vilket väl borde gälla stadens trafikregler) beträffande trottoaren utanför huset: ”Ingen må å densamma åka eller rida eller gående med en sådan börda att detta kan hindra förbipasserande allmänhet.” Mårne denna paragraf gälla än? I varje fall saknas dessvärre Grönköpings Veckoblads poliskonstapel Paulus Bergström som skulle kunna se till att densamma efterföljs.

FLYGAREN 19

Den 25 oktober 1881 insände bostadsföreningen Providentia genom Byggmästaren A. Nilsson en skrivelse till Stockholms Stads Byggnadsnämnd med hemställan om bygglov för en bostadsfastighet på tomten nr 3 av kvarteret Flygaren Stora Badstugatan / Rådmansgatan / Luntmakaregatan. Vidare anhöll byggmästaren om att på St.Badstugatan få uppföra materielbodas samt skyddande plank. Som byggnadsarkitekt uppgavs Arkitekten SAR Fredrik Olaus Lindström. (Mer om honom senare.)

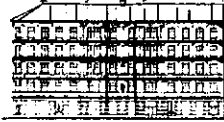


Flygaren 19

Redan den 14/11 samma år anlände byggnadsnämndens beslut i ärendet. Därvid påpekades att tomten upptog 25000 kvadratfot gatuareal och att takhöjden skulle minskas från 60 fot till 45,75. Vidare gällde att vatten-, avlopps-, och vattenledningar ej fick skadas. (VVS - anläggningar skulle finnas i de hus som nu uppfördes på malmarna.) Ett praktiskt krav var att källartaken skulle välvas för att förhindra läckage. Takhöjden i lägenheterna fick icke understiga 9 fot och fönstren i gatuplanet skulle öppnas inåt. Var detta männe för att man inte skulle slå någon förbipasserande i skallen om man plötsligt slog upp fönstret? Givetvis strides p gr a brandrisken särskilda krav på rökupptag och skorstenar. Takbeläggningen skulle vara antingen tegel, plåt, eller skiffer. Stuprör var också en viktig föreskriven detalj. Trapporna i huset fick inte understiga 5 fots bred samt vara belagda med sten och välvas utmed ytterväggarna samt vara försedda med ledstänger. När det gäller husets färgsättning fick denna inte vara oblandat vit, eftersom då folk kunde bli bländade och någon rapping utanför tegelväggarna fick inte ske förrän efter 6 månader p gr a risken för utträngande fukt.

Med dessa förutsättningar fick A Nilsson byggnadstillståndet, undertecknat av nämndens ordförande H V Sundberg och bygget igångsattes snart därefter, innan året 1881 slut.

Vårt hus arkitekt F O Lindström var född 1847 i Stockholm och död 1919. Han var en välutbildad person med senare många ”finare” hus på sin meritlista. Han studerade först, märkligt nog, vid den franska konstakademien 1865-73 samt därefter hemma i Sverige vid Kgl Konstakademien 1876-79. Han verkade i Stockholm fram till 1888, därefter i Umeå, där han blev stadsarkitekt, sedan Gävle och 1897 åter Stockholm. Han blev sedan Telegrafverkets arkitekt. Bland de 40-talet hus som han ritade kan nämnas Bonnierhuset på Sveavägen 54-58, Kungsgatan 70 och 72, Sveavägen 72 / Tegnégatan 18, Beckfriiska huset Karlavägen 15 A, Oscars församlingshus, Stadshotellet i Luleå och Rådhuset i Umeå, ett flertal riksbankshus i landsorten och Vindelns kyrka i Degerfors. Arkitekt Lindström kunde m a o sitt yrke väl.



Flygaren 19

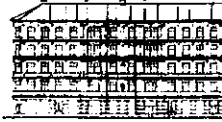
Detta stora bygge, Flygaren 19, gick raskt framåt och sannolikt med många arbetare insatta. Maskiner och hjälpmedel var enkla (huvudsakligen vindspel och skottkärror) och mycket gjordes med ren handkraft. Den 17 oktober 1882 anmälde byggmästaren till byggnadsnämnden att han utan tillstånd (anmälde "vördsamt") på gården uppfört tvenne byggnader för tvättstugor samt "Åtskilliga avträden". Av detta drar vi alltså slutsatsen att man inledningsvis - till en bra bit in på nästa sekel - måste använda utedass. Stadsarkitekten inkopplades men svartbygget blev godkänt.

Rinnande vatten installerades i köken liksom gas för belysning, men denna byttes redan efter några år ut mot elektricitet. Hur var då lägenhetsindelningen? Många tror kanske liksom undertecknad att det fanns många stora lägenheter om 6 - 7 rum, men så var faktiskt inte fallet. I bottenvåningen inreddes redan från början butiker med intilliggande lägenhet om 2 rum och kök. I gathuset inreddes 20 st. 3 rums lägenheter och lika många 4 rums d:o. I gårdshuset fanns 8 st. 2 rummare (med kök givetvis). Av bifogade ritningar framgår rums- och lägenhetsindelningen mera i detalj.

NÅGRA "MILSTOLPAR".

1883 stod huset färdigt utom Luntmakargatan 65, som halkat efter och var klart 1885. 1912, 1924 resp. 1928 togs butiksbestäderna bort och ersattes med butikslokaler. 1930 ändrades butiksfönstren - blev större. 1934 insattes hiss i nr 80, men när övriga hissar kom till är oklart, sannolikt vid den senaste stora renoveringen 1983. 1934 kunde man konstatera att entrén till Sveavägen 78 hade diagonalrutat marmorplattgolv, kalkstens trappor, glasade mellandörrar, sido- och överfönster samt joniska pilastrar. Samtidigt bedömdes vid en besiktning att entrén i nr 80 var starkt nedsliten, särskilt marmorgolvet och att färgen något flagnat på både dubbel- och enkeldörrar, som var gråmålade. Två "dagerfönster" var överspikade och i denna farstu var två skafferiskåp utplacerade. Sådana fanns f ö på flera ställen utanför lägenheterna.

1924 övertog Bostads AB Balder ägandet av fastigheterna för att 1929 ersättas av Bostads AB Svithiod. Efter ett mellanspel med



Flygaren 19

Fastighetsföreningen Flygaren 1932 övertogs ägandeskapet av fru Elsa Leverin år 1938.

Det har varit knepigt att få något begrepp om vilka affärer som under åren funnits i de olika fastigheterna, men här följer ett axplock:

I 43: an låg ursprungligen ett skomakeri. Först 1912 kom butiker på Luntmakargatan, där det tidigare enbart fanns lägenheter i bottenvåningen. I nr 80 låg en Läder- och Diversehandel som fick en filial 1883 vid hörnet av Tegnérgatan.

1882 taxerades Flygaren 19 till 40 000 kronor!

Vilka var de första boende i huset? Först kanske bör nämnas att folkmängden i Adolf Fredriks församling 1882 uppgick till 18 604 personer av Stockholms innerstads 168 019 personer. Följande hyresgäster har kunnat spåras i vårt hus:

78: an

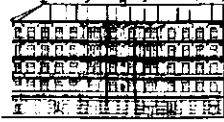
Enkefru Brodin
Åkare PG Gustafsson
Mössömmerska CS Holmqvist
Tegelbruksidkare C Andersson
Byggmästare FS Andersson

80: an

Stenhuggare W Jagdman
Sjökapten A Lewerin
Snörmakare Möller
Arkitekt Smith
Handlaren A Zotterman

43: an

Enkefru Beijerhjelm
Litograf Berndt



Flygaren 19

Musiklärare E Hartzell
Litograf A Jacobsson
Glasreparatör C Johansson
Skomakare J Polar
Sadelmakare Schöldström (Obs stavningen!)

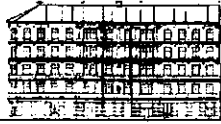
65: an

Handelsresande J G T Andersson
Bokbindare Anneibe
Fanjunkare AV Andersson
Gravör EB Andersson
Ångbåtsbefälhavare C Bergström
Handlaren A Fahlgren
Skomakare J Högstedt

Ja detta var några av de ursprungliga hyresgästerna som återfunnits. En brokig samling som man väl skulle kunna anta att de tillhörde den sk. medelklassen. Fattiga arbetare hade säkert inte råd att bo så fint som i Flygaren 19 och för de rika var lägenheterna säkerligen för små för att även kunna hysa tjänstefolket.

Därmed torde det mesta om Flygaren 19:s historia vara sagt. En sak till dock, nämligen Stockholms Stadsmuseums bedömning av fastigheten i samband med behandling av bygglov för den stora renoveringen 1983:

”Fasaderna är bevarade sedan byggnadstiden indelade med pilastrar. Huset har stort kulturhistoriskt värde och därför viktigt att utåt behålla ursprungligt skick (Där rök balkongerna åt gatan!). De befintliga pardörrarna i trapphusen bör bevaras och INTE ersättas med enkla dörrar enl. inlämnad ritning. (Där fick tydligen Stadsmuseum bakslag.) Snickerier, taklister och kakelugnar bör bevaras i större utsträckning än som planeras. Fasaderna bör kalkputsas och där så är möjligt kalkavfärgas. / Björn Hallerdt, chef Stadsmuseum”.



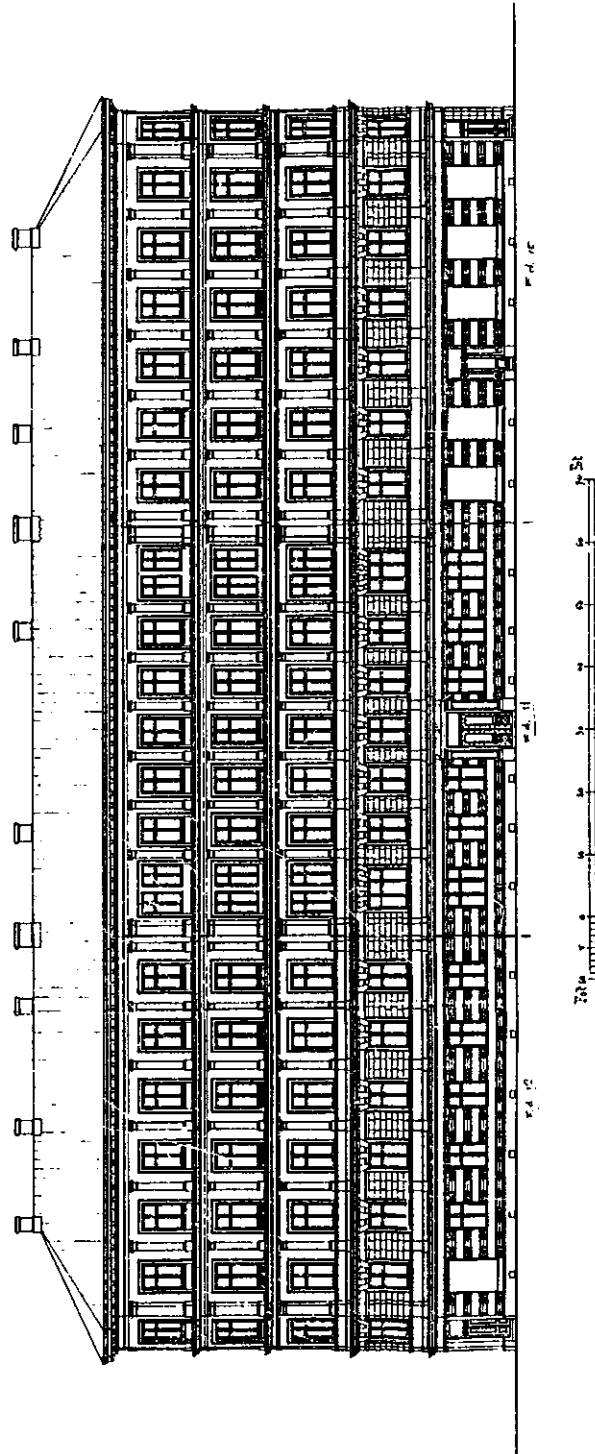
Flygaren 19

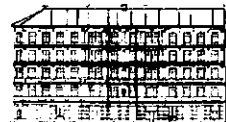
Fasad mot Rådmanngatan

RITNING TILL NYBYGGNAD Å TOMTEN NR 19 KVARTERET FLYGAREN INOM ADOLF FREDBRIS FÖRSÄMLING.
S. 19

*Skiss med de praktiska
ändringarna betygade.
Stockholm d. 11. Nov. 1891
Th. Sjöström*

Fasad mot Rådmanngatan.

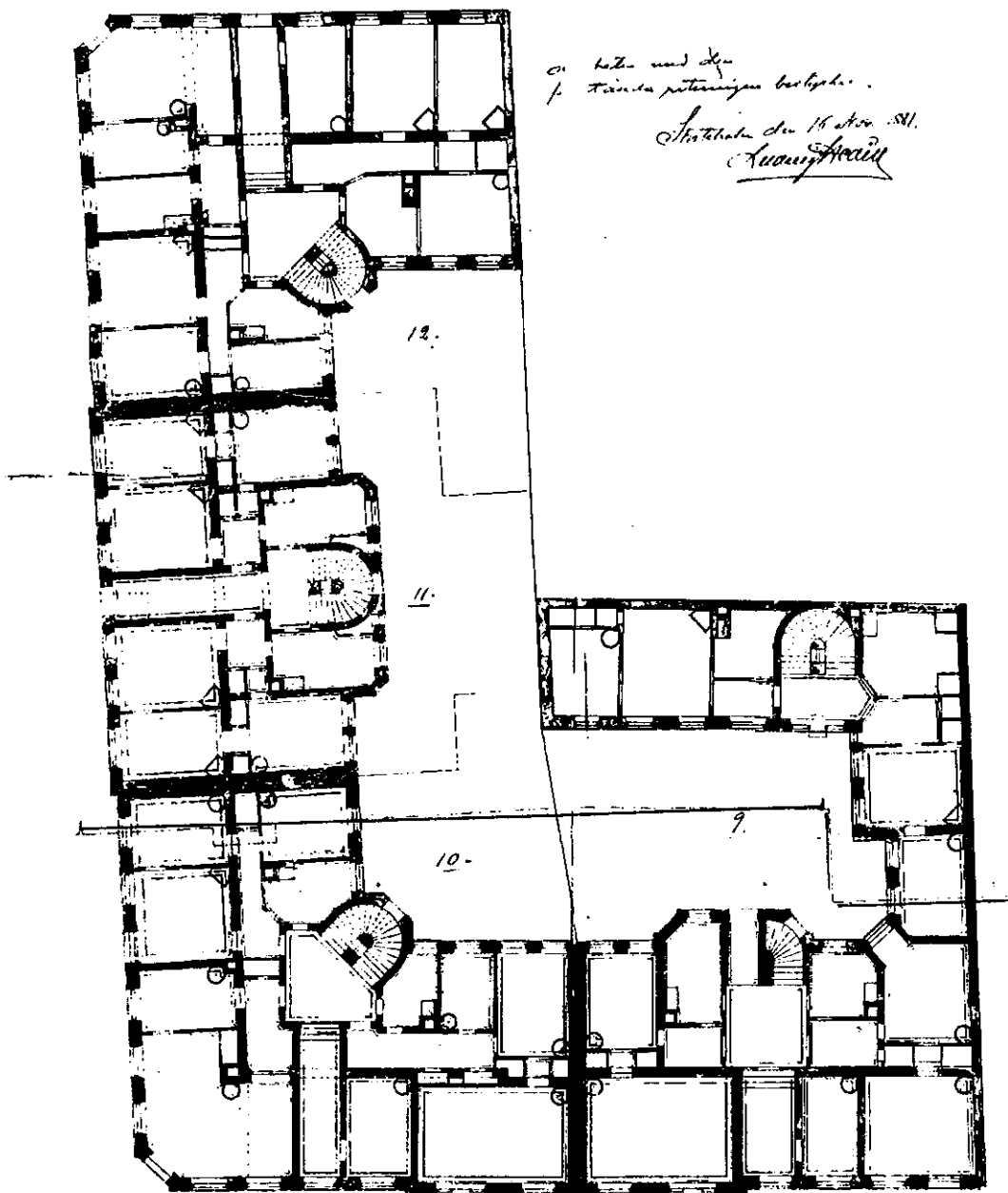


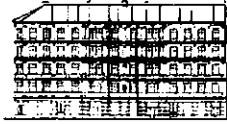


Flygaren 19

Ursprunglig plan över bottenvåningen

Plan af Bottenvåningen.





Flygaren 19

Fasad mot Stora Badstugatan, nuvarande Sveavägen

