

Samrådsyttrande – John Eklund, Elmuseum.se

Detaljplan för Verkstaden 7 med flera, södra Kopparlunden, dp 1878

Med anledning av att samrådstiden för dp 1878 snart går ut, lämnas här några kommentarer.

På Arvidverkstaden, Verkstaden 8, planeras en tre våningar stor påbyggnad på taket. Detta marknadsförs med orden "återställas till ursprungligt skick". Det är så bedrägligt formulerat att den som skrev det knappast kan tro på det själv. Denna påbyggnad röstar jag emot då den gravt förvanskar byggnaden. Den är mer än dubbelt så hög som möjligen kan accepteras och i iögonfallande stil som stjälar uppmärksamheten. I källaren finns gamla byggnadsritningar m.m. som bör bevaras och gärna skänkas till ASEA-arkivet på Läns museet. Resten av detta dokument ägnas åt Verkstaden 7, Emausverkstaden. Jag har personligen besökt, studerat och interiörfotograferat lokalerna flera gånger som teknikhistorisk amatörforskare, samlare och fotograf.

Enligt detaljplanen planeras rivning av de två mellersta skeppen i Verkstaden 7 och nybyggnad av punkthus på platsen. En sådan rivning innebär ett övergrepp på Västerås industrihistoria som svårigen kan repareras. Jag skulle **i första hand** önska att de stora byggnadsvolymer användes intakta. Lokalernas befintliga unicitet ligger till stor del i de stora öppna ytorna. Vid sektionering till bostäder försvinner dessa enorma rum. Ett sätt att lösa det vore att använda det som gemensamhetsyta, garage, förråd – eller kanske bostäder kunde ges innanfönster som vetter ut mot den stora hallen, där en inomhusträdgård kan anläggas! Studera gärna "Bovieran" på Rönabyvägen 1 / Skultunavägen där man gjort så. Skepp 2 från norr (som planeras rivas) har en bastant trappa upp till en balkongvåning. Tänk om bostäder kunde byggas på denna våning och där under och hallen i övrigt kunde bli en stor park under tak! Idag lyser det kvällstid spöklikt grönt genom fönstren på det södra skeppet (skepp 4 norrifrån) (metallhalogenstrålkastare på takbalkarna) vilket för tankarna till ett växthus. Bygg vidare på dessa associationer!

I andra hand vill jag se en sektionering av de mellersta skeppen 2 & 3:s byggnadsvolymer med insprängda innergårdar med trädgårdar under fri himmel (på samma sätt som man byggde Mälardalens Högskola, den äldre delen från 1990-talet). Gamla nitade takstolar och pelare bör bevaras så långt som möjligt. (Industrialismen sammanfattas blixtnabbt i nitade fackverksbalkar, en arketyper precis som sågtandstaket som fortfarande används på vägskyltar). Den viktigaste delen att bevara är den östra änden av skepp 2 (skeppet näst längst norrut) där karusellsvanen ligger infälld i golvet och traversen av ASEAs egen tillverkning från 1920-talet står parkerad. Svarv och travers bör synliggöras i någon publik verksamhet som utnyttjar lokalens rymd ungefär som man gjort i Culturen. Här bör det alltså bli blandad bebyggelse där denna sektion undantas från bostäderna.

Man kan med fördel behålla även sektionen närmast den västra gavel (med högskolans lokal och lastbilsinfarten under) och leda den nya infarten strax öster därom rätvinkligt in i skepp 3 (det näst sydligaste) i V-Prefabs infart nära det befintliga innerhörnet mellan skepp 3 & 4 (det näst sydligaste resp. sydligaste). Det möjliggör att rädda sektionen närmast gaveln som ett frilagt punkthus, om inte hallarna kan behållas sammanhållna.

I tredje hand vore ett minimum av värdighet att bevara alla fasader, inte minst den västra mot Ringvägen, där spåren efter bokstäverna ASEA än idag kan ses som en färgskiftning i teglet högt uppe. (Nyttillverkade bokstavsprofiler kan sättas på plats för att minna om kvarterets historia).

Nybyggda hus bör undvika den övergående modernistiska trenden med asymmetriskt placerade fönster och medvetna stilbrott mot traditionell arkitektur (avsaknad av takfot, udda asymmetriska takfall och svårighet att läsa av byggnadens inre i fasaden vilket ger ett otrygghetsskapande ofärdigt intryck). Denna stil har i alltför hög grad tillåtits bli allenarådande i snart sagt alla stora byggprojekt i staden sedan flera år (senast Öster Mälarstrand och Ängsgärdet under planering) trots att den faktiskt har skadlig inverkan på människors hälsa. Se t ex **Gösta Alfvén: Ohälsosam arkitektur – En annan sida av funktionalismen** (Balkong Förlag, 2016).

Emedan de flesta maskiner och artefakter i Verkstaden 7 är borta från epoken när tillverkning bedrevs i lokalerna, finns ännu några konkreta spår som starkt präglar interiörerna. Historien finns i detaljerna! Förgängligheten hos dessa kvarvarande detaljer gör dem så oerhört viktiga att behandla varsamt som minnesmärken. Man får göra det bästa av vad man har kvar!

Till dessa detaljer räknar jag främst:

- Karusellsvarven i verkstadsskepp 2 räknat norrifrån samt vad som tycks vara rusningsgroparna för vertikala och horisontella maskiner under golvet i skepp 4, verkstadsskeppet längst söderut. Det här är de enda kvarvarande maskinerna som på ett direkt sätt vittnar om ASEAs tillverkning av Sveriges då största kraftverksgeneratorer under 1920-1940-talet. Karusellsvarven är en omistlig del av stadens industrihistoria. Rusningsgroparna nås idag via en spiraltrappa mitt i den stora hallen. Där nere råder en mystisk, futuristisk atmosfär som är unik. Den vertikala runda rusningsgropen med sitt radiellt sektionerade golv med infästningar för maskiner under testning borde rentav användas i en framtida källarmiljö tillgänglig för boende. Tänk nytt! Det jag antar är den motsvarande rusningsgropen för horisontalaxlade maskiner påminner om en sluten, svårtillgänglig sarkofag som blir extra märklig med sina järnvägsspår i golvet på botten.
- De stora järnfönstren med trådglas i västra gaveln på skepp 4 längst söderut skapar en genuin industriatmosfär som ej går att ersätta. Glaspartiet bör ej byggas för utan lämnas öppet och platsen bör även i framtiden utgöra trapphus och naturlig samlingspunkt, gärna med brevlådor, dricksvattenfontän el dyl som uppmuntrar människor att stanna till. Det genomskinliga men ej helt genomsiktliga glaset skapar en sammanhållande trygghetskänsla ”vi här inne – de där ute” då man inifrån tydligt ser konturen av personer som rör sig på utsidan men inte tvärt om.
- Den mäktiga trappan upp innanför trådglaspartiet, där generationer av arbetare rusat upp och ned varje arbetsdag. Trappans imposanta mynning i markplan är särskilt platsbildande och bör lyftas fram. Även den robusta ASEA-tillverkade hissen i industristuk i anslutning till trappan bör bevaras. Den mekaniska kvaliteten och pålitligheten matchar eller överträffar en modern hiss.¹ Om hiss-miljön ändå upplevs psykologiskt otrygg, kompletteras självklart med nya hissar på annan plats. Det utesluter

¹ Det bör påpekas att moderna hissar ofta har klenare dimensioner på det mesta. Exempelvis markeras våningarna med aluminiumbleck uppspända på tunna ståltrådar längs hisschaktet. På hisskorgen finns en optisk läsgaffel som räknar våningar när hissen får förbi aluminiumskivan. Man kan emellanåt höra hur det skrapar till när hissen åker förbi. Då förstår man att det inte är långt ifrån att delarna rycks loss. Vad som händer då vet jag inte. Konstruktionen kan ses t ex i det glasade hisschaktet på Västerås centralstation. På 1940-talets hissar tillämpades robustare metoder med kraftiga våningsräknare i maskinrummen, drivna av hissmaskinen. Den sk fängapparaten drevs med cykelkedjor i schakten, med centrifugalregulator som förhindrade att hissen faller om linorna går av. Alltsammans överdimensionerat för att hålla i längden. En ny hiss behöver alltså inte vara säkrare.

ändå inte bevarande av denna hiss. Under mina nära 30 år som ruinromantiker, tekniksamlare och fotograf vid nära samtliga rivningar och ombyggnationer av Västerås ASEA-verkstäder har jag sett hiss efter hiss skrotas. Ingen av ASEAs fabriksbussar från mitten av seklet har sparats vid renovering. Detta hål kan fyllas och en bättre plats än Emausverkstaden är svår att finna. Hissen formar upplevelsen av industrimiljön med flera sinnen. Till det hör den speciella känslan när man trycker på den infällda knappen i funkis-stil och avlägset hör det braka till i maskinrummet någonstans långt uppe i byggnaden och de tunga dörrarna som majestätiskt glider upp lätt och tyst. Inget skrammel av tunna material! Denna självupplevda känsla har lämnat ett starkt intryck på mig från mina besök för att fotodokumentera denna byggnad för flera år sedan.

- Kontorsrummen en våning upp längs skepp 4 (det södra skeppet) norra innervägg bör till någon del kunna sparas. Specifikt bör de triangulärt snedställda fönstren som vetter ut mot verkstadshallen sparas, där man hade utsikt och kunde övervaka verksamheten åt båda håll. Den omsorgsfulla kaklingen i toaletterummen där det tronar en WC från tiden (Gustavsberg 306) är en bevarandevärd njutning. Bröstning med formkakel som löper runt hörn är en stil som känns igen som typisk för ASEAs verkstäder från tiden kring 1940-talet.
- Kvarvarande belysningsarmaturer av ASEAs egen tillverkning bör återanvändas. De återfinns bl a monterade på balkar i taket längs norra innerväggen på skepp 4 längst söderut, i infarten närmast Ringvägen samt kringbyggt ovan innertak över balkongvåningen på skepp 2. Min kommentar ovan om bristen på bevarade industrihissar gäller i lika hög grad dessa armaturer. (Undertecknad har personligen vikt många år åt amatörforskning kring dylika modeller genom litteraturstudier och containergrävande vid tidigare rivningar och jag har byggt upp en ansevärd samling av äldre installationsmateriel med fokus på belysningshistoria samt föreläst på området. En nisch jag är ensam om i landet). Elcentraler med gjutjärnsskåp bör i övrigt kunna sparas på enstaka platser som minnesmärken, framför allt de som är försedda med människa-maskin-interface i form av färgade signallampor och bakelitspakar. Även sirener och stora väggklockor bör sparas.
- I sista hand bör de långa, vindlande kulvertarna i källaren bevaras och tillgängliggöras. Kvarvarande stödisolatorer (runda flänsisolatorer i vitt porslin c:a 8 cm diameter) för kopparskenor i kulvertarna och i sidoordnade rum minner om en svunnen tid med starkströmsmatning mellan verkstadsskeppen.
- Varningsskyltar bör i regel sparas och återmonteras på lämpliga platser. Samtliga emaljskyltar bör självklart sparas men även andra skyltar. Traversernas mer än meterlånga tillverkarskyltar bör sparas och återmonteras i takhöjd om inte hela traversen kan bevaras på sin plats, vilket det finns goda exempel på från tidigare omdaningar av fabrikslokaler.

John Eklund, Västerås 2019-11-21

jcloned@gmail.com

<http://www.elmuseum.se/>

076-8288462

Bilder



Rusningsgrop för vertikalaxlade maskiner – en märklig miljö



Rusningsgrop för vertikalaxlade maskiner – radiella sektioner ger synvilla



Rusningsgrop för horisontalaxlade maskiner?



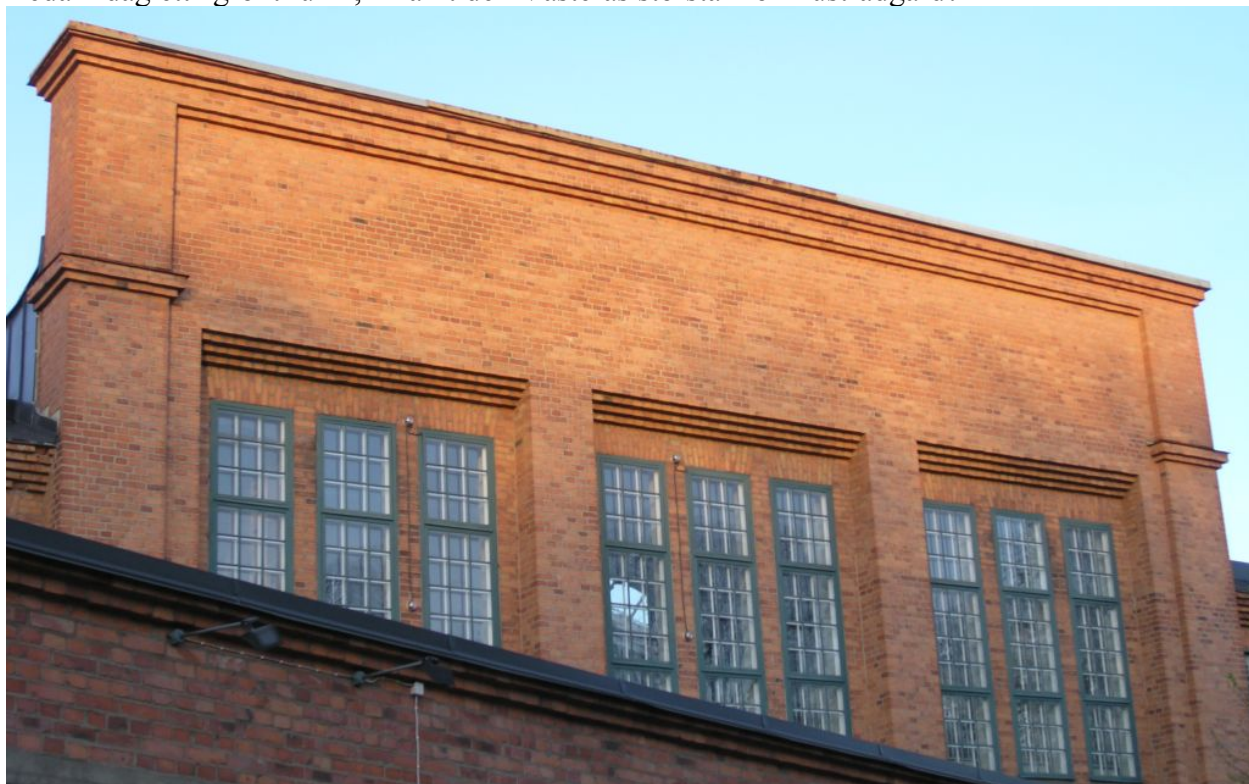
Vindlande kulvertar och trappor i flera nivåer



Trådglass-partiet, trappa och hiss bör lyftas fram vid blivande huvudentré



Redan idag ett ”grönt rum”, i framtiden Västerås största inomhusträdgård?



Klassicerande fasad mot Östra Ringvägen. Bokstäverna ASEA anas som en färgskiftning i teglet.



Lämplig infart till byggnadens inre är under skylten V-Prefab. Byggnadskroppen till vänster kan då lämnas som en intakt sektion. Hastigheten bör begränsas intill det föreslagna entrépartiet till höger utanför bild, vilket sker helt naturligt om infarten syns leda in i byggnaden och inte utgör ett utrymme mellan friliggande huskroppar. (Emausgatan gick genom byggnaden på detta sätt under tidigt 1900-tal).



Även de mest mundäna faciliteter vittnar om omsorgsfullt byggnadshantverk med formkakel-bröstning som mjukt löper runt hörn.