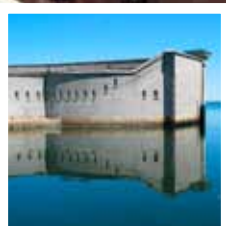


Berättelsen Ekonomiskt liv och handelns förutsättningar

Del 2. Komplettering av Kulturfastighetsutredningen 2009



Innehåll

- 3 Inledning
- 6 Berättelsen Ekonomiskt liv och handelns förutsättningar
- 70 Litteraturlista

Kompletteringen och urvalet är gjorda av Mia Geijer och Marie Svedin.
Sakkunnig rådgivning: Lena Andersson-Skog, Umeå universitet och Harald Sundlin.
Projektledare: Beata Nordenmark, Statens fastighetsverk.

Inledning

Regeringen gav den 22 maj 2008 Statens fastighetsverk (SFV) i uppdrag att lämna förslag till vilka fastigheter, inklusive så kallade bidragsfastigheter, som ur ett kulturhistoriskt perspektiv bör förvaltas långsiktigt inom staten. Kulturfastighetsutredningen redovisades av SFV i februari 2009 (Se Kulturfastighetsutredningen, SFV, 2009-02-20). Under sommaren 2009 beslutades om ett regeringsuppdrag där hela det statliga fastighetsinnehavet utreds, liksom dess förvaltning. Inom ramen för detta har SFV ombetts att göra vissa kompletteringar, dels avseende fastigheter ägda och förvaltade av SFV men även gällande fastigheter ägda av andra verk/ myndigheter. Förestående rapport behandlar kompletteringen av urvalet fastigheter från Banverket, Vägverket och samt vissa delar av Luftfartsverket (sedan 2010-04-01 Trafikverket). Kulturfastigheter som tillhör Naturvårdsverket, Kungliga Djurgårdens förvaltning och Riksdagen omfattas ej av rapporten.

Urvalet har gjorts utifrån Riksantikvarieämbetets (RAÄ) föreslagna kriterier (se RAÄ:s rapport till regeringen 2008-06-30), det vill säga samma metoder och principer som i Kulturfastighetsutredningen.

Uppdraget har genomförts av SFV i samråd med berörda myndigheter. I likhet med Kulturfastighetsutredningen, SFV 2009-02-20, har förslaget till en framtida portfölj med kulturfastigheter utarbetats av en expertgrupp med kulturhistorisk forskarkompetens. Även sakkunniga/expertter inom området samt tjänstemän från respektive samverkansmyndighet har granskat arbetet.

I Kulturfastighetsutredningen (2009) utarbetades sex nationella berättelser som låg till grund för urvalet. Eftersom tillkommande fastigheter som behandlas i den här rapporten i samtliga fall illustrerar berättelsen Ekonomiskt liv och handelns förutsättningar, är det enbart den berättelsen som har reviderats. Kompletteringen utgörs av följande:

Samtliga fastigheter med skyddsstatus och samtliga fastigheter som föreslagits få skyddsstatus som Trafikverket förvaltar.

Värdering och urval har gjorts i tre steg med utgångspunkt från RAÄ:s berättelsemodell och urvalskriterier: I det första steget visas när det rent ge-

nerellt är betydelsefullt att staten ska äga en fastighet för att säkerställa en gemensam nyttighet. I det andra steget granskas motivet för fastighetsinnehavet med utgångspunkt från de sex nationella berättelser som tagits fram utifrån berättelsemodellen. Det tredje steget justerar innehavet med hjälp av olika representativitetskriterier. (För en närmare beskrivning av metod se Del 1 Kulturfastighetsutredningen 2009)

Slutsatser - kompletteringen av berättelsen

De statliga infrastrukturella satsningarna är, med undantag av fyrarna, otydliga bland de statliga byggnadsminnen och andra fastigheter med skyddsstatus som har legat till grund för urvalet till den kulturhistoriska fastighetsportföljen. Detta trots att kommunikationsanläggningar och infrastruktur har varit ett område där de styrande skikten genom tiderna har haft, och fortfarande har, starka intressen. Ett skäl till denna otydlighet är att de fastigheter vi har utrett endast utgörs av vad som återstår efter genomförda bolagiseringar, där det statliga ägandet har upphört och därmed den statliga byggnadsminnesförklaringen. Ett annat skäl är att det för väsentliga delar av detta viktiga fastighetsbestånd har saknats en övergripande kulturhistorisk värdering och en heltäckande långsiktig plan för bevarandet.

Det fastighetsbestånd som återstått för utvärderingen är således disparat. Det har inneburit svårigheter att åstadkomma ett strategiskt urval vad gäller såväl trafikslagets samhällsrelaterade historia, sociala dimensioner, gender som geografi. Eftersom stationshus med betydande arkitektoniska värden, framförallt i södra Sverige och från järnvägens första utbyggnadsfas, är relativt väl representerade genom KML-skydd har vårt urval i stället inriktats på hela miljöer, mindre stationer och anläggningar med utgångspunkt att representera de olika stambanorna och i någon mån andra statsbanor samt banor som ursprungligen byggts som privatbanor. Det har däremot varit något svårare att illustrera sociala mönster, gender m m genom de fastigheter som nu varit aktuellt.

Bland de fastigheter vi har utvärderat har representationen varit relativt sett god längs Malmbanan och mer fragmentariskt beträffande Inlandsbanan, men även här finns det exempel på mycket intressanta och välbevarade helhetsmiljöer. Sammanlagt innebär det att urvalet fått en tyngdpunkt på norra Sverige. I förhållande till den totala kulturhistoriska portföljen innebär det att den geografiska spridningen av fastigheter över landet förbättrats. Beträffande Malmbanan bedöms hela dess sträckning ha haft en så stor betydelse för Sveriges ekonomiska och politiska historia att det är motiverat att banan i sin helhet ingår i fastighetsportföljen. Det innebär att även anläggningar som inte återfinns i urvalet bör behandlas som statliga byggnadsminnen. Bilden kompletteras också när det gäller Malmbanan av kulturlämningar i nära anslutning till själva banområdet, vilka speglar järnvägens anläggningshistoria ur bland annat ekonomiskhistoriskt och genderhistoriskt perspektiv. Många av dessa lämningar ligger på mark som SFV förvaltar.

Vi har också gått igenom relevanta byggnadsminnen skyddade enligt KML (3 kap) där flera av de statliga byggnadsminnena ligger insprängda, för att på så sätt få en översikt av beståndet av kommunikationsanknutna byggnadsminnen totalt sett.

Moderna väg- och järnvägsanläggningar är svåra att hantera inom det nu gällande lagsystemet, vilket inriktas på byggnader snarare än anläggningar och miljöer. Ett annat system för skydd och bevarande behövs för anläggningar av det här slaget, då vägsträckningar, bansträckningar, broar och liknande anläggningar som fortfarande är i bruk naturligt nog lyder under ständiga krav på förändringar och förbättringar. Vägverket har själv tagit initiativ till broinventeringar och kulturvägar, men materialet är inte heltäckande och i vår utredning ingår inte dessa vägsträckningar och anläggningar. Det innebär att det i berättelsen saknas stora delar om vägar och broar som fysiska objekt.

Ett litet antal vattenkraftanläggningar, tull- och poststationer samt ett något större urval av telegrafstationer återfinns bland byggnadsminnena enligt KML och kompletterar på så sätt det statligt förvaltade byggnadsbeståndet. Det finns endast några få SBM (tullhus) från dessa kategorier vilket innebär att illustration genom fysiska objekt från dessa verksamheter kommer att saknas i den kulturhistoriska berättelsen, trots att de är nära förknippade med statliga initiativ inom kommunikationshistorien.

Ekonomiskt liv och handelns förutsättningar

Detta är en berättelse om hur befolkningen inom det geografiska område som i dag är Sverige genom historien utvecklat tekniker för att utnyttja landets råvaror, byggt upp infrastrukturer för handel och produktion samt etablerat ekonomiska och rättsliga system för att samordna och kontrollera de ekonomiska villkoren i samhället. Allt sedan förhistorisk tid har människorna nyttjat marken och dess resurser i form av naturtillgångar. Redan under förhistorisk tid utvecklades tekniker för att förädla råvarorna. Produkterna har sedan yngre järnåldern ingått i olika bytes- och handelssystem som med tiden blivit allt mer sofistikerade. Nya områden har successivt tagits i anspråk för råvaruproduktionen, samtidigt som äldre områden tagits ur bruk, antingen för att de förbrukats eller för att den tekniska och ekonomiska utvecklingen lett till sjunkande lönsamhet.

För att produktion och försäljning av varor skall fungera har en god infrastruktur varit nödvändig. Från äldsta tid och långt in på 1800-talet skedde den övervägande delen av handelstransporterna på älvar, sjöar och hav. Kungamakten hade tidigt intresse av att underlätta och kontrollera transporter och kommunikationssystem. För att tillgodose sjöfarten och näringsidkarnas behov av säkra transporter till sjöss skapades ett system av fyrar inom landets gränser. En revolution på transportområdet var järnvägens introduktion och utbyggnad under 1800-talet, som kom att följas av en utbyggnad av vägnätet för bilburna transporter under 1900-talet. Transporterna blev snabbara och möjliggjorde att tidigare outnyttjade råvarukällor kunde exploateras. I och med civilflygets etablering och anläggandet av flygplatser ökade transporterna med in- och utrikesflyg framför allt under senare delen av 1900-talet.

Makthavarna har stiftat lagar och på andra sätt reglerat frågor om ägande, nyttjanderätt, arbete, teknik, råvaror och kapital. Kapitalflöden har bland annat styrts genom upprättande av enhetliga myntsystem och så småningom ett stabilt banksystem för att underlätta ekonomiska transaktioner mellan de olika aktörerna inom den ekonomiska sektorn. Inom de olika sfärerna som be-



Birka, Björkö

BENGT A LUNDBERG

handlas i denna berättelse har det alltid funnits en blandning av privata aktörer, som ofta initierat och drivit på den ekonomiska utvecklingen, och en centralmakt eller stat som har uppmuntrat den ekonomiska utvecklingen och agerat som reglerande instans i syfte att kontrollera och uppmuntra det ekonomiska flödet.

Förhistorisk tid

Stenålder och bronsålder – råvaror, föremålsutbyten och hamnlägen

Under hela förhistorien har föremål, råvaror och halvfabrikat införskaffats från avlägsna platser. Det är osäkert om dessa föremål skall betraktas som rena handelsföremål eller om de ingick i olika utbytes- och gåvosystem. Generellt kan det dock sägas att de exotiska föremål som byttes, rövades eller var gåvor i Skandinavien användes som statussymboler som endast de högsta skikten i samhället hade tillgång till. Föremålen ingick i olika sociala och rituella sammanhang, till exempel vid begravningssceremonier och offer. Detta förhållande gällde i stort sett fram till vikingatid då en mer regelrätt handel uppstod vid särskilda platser och handelsstäder.

Redan under stenåldern fanns det föremål i Sverige som kom från främmande kulturer och avlägsna områden, till exempel asbestkeramik, skifferredskap, flinta och flintföremål. Vid slutet av stenåldern, för 5 000 år sedan, började kopparföremål föras in i Skandinavien. Under bronsåldern fanns ett beroende av råvaror från kontinenten för att tillverka brons. Genom täta

kontakter mellan Skandinavien och kontinenten ökade införseln av tenn, koppar och bronsföremål. Det har föreslagits att bärnsten, pälsverk och slavar byttes mot det åtråvärda bronset.

Under förhistorisk tid färdades människor på stig- och gångvägar och från järnålder även på ridvägar. Vissa av dessa har bevarats som hålvägar, synliga som urgröpta fåror i marken. Ibland bildar hålvägarna hela system – en ny stig togs upp vid sidan av den gamla när den gamla blev för djup, eller på annat sätt blivit oanvändbar. Vattenvägarna, farbara med båt när vattnet låg öppet och på is under vintern, spelade en viktig roll för transporterna under äldre tid. På hållristningarna finns ristningar av skepp, vilket har tolkats som avbildningar av långväga färder över vatten. Dessa båtresor tycks ha spelat en särskilt betydelsefull roll under brons- och järnålder. Inom den arkeologiska forskningen har man länge sökt efter hamnlägen och båtlämningar från bronsåldern i Skandinavien, men inte funnit några. Det finns emellertid ett klart samband mellan bra hamnlägen och områden med hållristningar på platser där vattenvägar möter landvägar till exempel vid Himmelstalund vid Norrköping, och Släbbroristningarna i Nyköping. Vid denna knutpunkt fanns troligtvis även ett vadställe där människor kunde ta sig över ån. Andra exempel på kommunikationsplatser är hållristningsområdena i Småland (Tjust), i Blekinge och i sydöstra Skåne, vilka alla har goda landstigningsmöjligheter. Bronsåldersrösen som är placerade i höjdlägen vid kuster och vattendrag har troligen även fungerat som landmärken för segelleder.

(Högsbyn i Tisselskog,
Bengtsfors)
(Flyhov hållristning, Götene)

Grisekonomi, boskapsskötsel och stordrift

Jordbruket består i princip av två delar, odling av grödor och boskapsskötsel. Både sädesodling och djurhållning introducerades för ungefär 10 000 år sedan i östra Medelhavet och Indien. De äldsta spåren av jordbruk i Sverige är från stenåldern (ca 3900–3800 f.Kr.). Under perioden etablerades sädesodling snabbt upp till Dalälven och längs med östkusten upp till mellersta Norrland. Under bondestenåldern (3900–1800 f.Kr.) odlades bland annat emmervete, enkorn, skalkorn, bönor och vindruvor. Råg, havre, lin och opiumvallmo introducerades under bronsåldern (1800–500 f.Kr.). Råg kräver mindre värme än vete, vilket är en av förklaringarna till att jordbruket relativt tidigt kunde introduceras i Norrland. För att skörda sädeslagen behövdes jordbruksredskap. Från stenålder finns en stor mängd av skäror i flinta bevarade. Det är komplicerat att exakt bedöma när olika grödor introducerades och hur länge de var i bruk. Vissa arter, till exempel vindruvor, tycks endast ha funnits under bondestenåldern och äldre bronsålderns värmeperiod, medan andra nytoväxter, till exempel hasselnöten, har nyttjats under hela förhistorien. Det kan även vara svårt att avgöra när en växt övergick från att vara vild till att bli kultiverad. Till exempel har vildapelkärnor påträffats vid arkeologiska undersökningar av Alvastra pålbyggnad. Vid stenålderns megalitgravar (stora stenkammargravar) har keramik deponerats vilket troligtvis gjordes i samband med måltider eller offer. Vid undersökningar av keramiken har matrester och avtryck från sädeskorn påträffats, analyserats och artbestämts.

(Alvastra pålbyggnad, Ödeshög)
(Ekornavallen, Falköping)
(Alvastra kungsgård, Ödeshög)

Under stenåldern, samtidigt som odling av säd introducerades, hölls nötkreatur, svin, får och getter. Grisuppfödningen har varit mer eller mindre dominerande inom jordbruket under vissa perioder. Forskningen har lyft fram begreppet ”grisekonomi” för att karaktärisera jordbruket under perioden. Det arkeologiska materialet från bronsåldern tyder på att det skedde en förändring av djurhållningen till en storskalig boskapsdrift. Utöver kött- och mjölkproduktion har ylltillverkning troligtvis förekommit redan under stenåldern.

Arkeologiska belägg för lin- och ylleproduktion finns från sydiskandinaviska storhögar (gravar) från äldre bronsåldern (1800–1000 f.Kr.). Under yngre bronsåldern (1000–500 f.Kr.) infördes hästen till Sverige. Av hållristningarnas bildvärld framgår det att hästar nyttjades både som rid- och dragdjur. Även oxar avbildas på hållristningarna som dragdjur. Exakt när en systematisk gödsling introducerades är i dag en omtvistad fråga inom forskningen. Redan under yngsta stenålder fanns det ogräsarter som pekar på att en kraftig gödsling var vanlig. Fåhus tycks ha existerat från yngre bronsåldern, vilket var en förutsättning för att kunna ta till vara gödsel. Det är vanligt att forskare försiktigt daterar introduktionen av gödsel till yngre bronsålder (1800–1000 f.Kr.), men dateringen är osäker.

I Bohuslän finns hållristningar som avbildar årder, ett jordbruksredskap som var en föregångare till plogen. Årdret vänder inte jorden utan odlingsmarken ristades eller korsärjas. Metoden ger ett karaktäristiskt kulturlandskap med små kvadratiska bassängformade åkrar. Årderbruket hade i sin äldsta form en tendens att laka ur de översta lagren av podsoljordarna, vilket resulterade i att odlingsmarken blev steril. För att lösa detta problem flyttades åkermarken ofta. På så sätt har olika former av fossila jordbrukslämningar uppkommit, vilka ofta täcker stora ytor. Under äldre järnåldern (500 f.Kr.–400 e.Kr.) existerade flera odlingsystem parallellt, vilka har avsatt olikartade fossila odlingsspår i landskapet. På småländska höglandet dominerar mycket stora områden med röjningsrösen. De är lämningar från svedjebbruk, där små ytor bränts och röjts från sten innan de brukats som åker och sedan åter lagts i träda. Röjningsröseområdenas omfattning har sin förklaring i att de brukades under en period, mellan ett och två tusen år. På Gotland och Öland, i Östergötland samt i delar av Mälardalen finns det lämningar efter storskaliga stensträngssystem. De karaktäriseras av tydliga stenhägnader som var resta mellan inägornas åker och ängsmarker samt utmarkernas betesmarker. Systemet var inte lika flexibelt som svedjebbruket och antyder en mer storskalig boskapsdrift där inägornas åkermark systematiskt gödslades. Systemet där sten- eller trähägnader avskilde inägorna från utmarkerna kom att dominera landets jordbrukssystem ända fram till 1800-talet, då vallodling introducerades. Då genomfördes också en rationalisering av betesdriften.

I andra delar av landet fanns det under järnåldern en kombination av olika jordbrukssystem. I sydöstra Västergötland växte det fram parcellerade stensträngssystem. De består oftast av en långsgående stensträng eller en fågata som bildar en centralaxel. Från denna utgår tvärgående, raka stensträngar vilka innesluter allt från åker, äng, betesmarker till obrukbar hållmark (se berättelsen nr 1, Att styra...). På slättbygderna i bland annat Skåne har parcellindelningar, där åkrar brukats med årder, konstaterats i samband med arkeologiska undersökningar. Även om det inte utförts någon inventering av äldre jordbrukslämningar inom de fastigheter som ingår i denna utredning, är möjligheten att finna rester efter äldre årderbruk på till exempel Ven som mycket hög. Öns goda geografiska läge för jordbruk gör att fastigheten kan utgöra en av landets äldsta agrara miljöer.

Under hela järnåldern tycks storgårdar med slavdrift vara karaktäristiskt för jordbruket. Detta system gynnade en stordrift med personintensiv verksamhet som till exempel boskapsskötsel. I Ölands äldre järnåldersgravar har redskap för läder- och skinnbearbetning påträffats. Dessa redskap förekommer främst i kvinnogravar vilket påvisar att det troligtvis fanns en genusbaserad arbetsdelning kring förädling av läder- och skinnprodukter. Det har framförts tolkningar som föreslår att dessa varor såldes till Romariket för att bytas mot de romerska lyxföremål som påträffats i gravarna på Öland.

(Dags hög, Båstad)
(Simrislunds hållristningar,
Simrishamn)

Huseby kronoegendom, Växjö
Kronobergs kungsgård, Växjö

Ottenby kungsgård,
Mörbylånga
Borgholms kungsgård,
Borgholm

Uranienborgs kungsgård,
Landskrona

Ottenby kungsgård,
Mörbylånga
(Grettlinge gravfält,
Mörbylånga)

Järnets introduktion, kontaktnät och vägar under äldre järnålder

I och med att den inhemska järnmalmen började användas för att producera redskap och föremål under förromersk järnålder, minskade behovet av importerade råvaror från Europa. På kontinenten fanns Romarriket som skandinaverna hade direktkontakt med via resor, handel och förmodligen även som tjänstgörande soldater i den romerska armén. Troligtvis fick nordiska stormän och småkungar allians- och diplomatiska gåvor i syfte att vara lojala mot romarna. Romarrikets nordgräns, den så kallade limes, sträckte sig under en lång period längs Rhen och Donau. Vid gränsen förekom en livlig handel mellan romare och folkgrupperna från andra sidan limes. Föremålen som nådde Skandinavien var utpräglade lyxföremål såsom romerska brons- och glaskärl, mynt, smycken och statyetter. Inom romarriket fanns det även en tillverkning av föremål i skandinavisk stil, avsedda direkt för Skandinavien. Handeln var något som givetvis inte bara främjade ekonomin utan också kulturen. Den nordiska runskriften utvecklades med inspiration från Romarriket och kom att spela en stor roll i samhället och för utvecklingen av handeln under yngre järnåldern. Under denna period konstruerades stensatta vägar, vilka i dag oftast finns bevarade vid gravfält eller boplatser. Ett sådant exempel finns vid Roma kloster, men det finns säkerligen fler lämningar av förhistoriska vägar inom de fastigheter som ingår i utredningen. Vägen vid Roma är intressant eftersom den ligger i anslutning till den plats där gutarna höll ting under vikinga- och tidig medeltid (se berättelse nr 1, Att styra...). På tingsplatserna bedrevs även handel, vilket det rika fyndmaterialet från den så kallade guldåkern i Roma vittnar om.

(Väg och marknadsplats vid Roma kungsgård, Gotland)

När järnframställningen i Sverige inleddes omkring 400 f.Kr. utgjordes råvarorna av rödjord, samt myr- och sjömalm som hämtades upp ur mossar och vattendrag. Under romersk järnålder och folkvandringstid ökade den geografiska utbredningen av järnhanteringen, vilket kan tolkas som att järnproduktionen även började avsättas utanför hushållet. Malmen förädlades med lågteknologiska metoder och smiddes till vapen, verktyg och smycken. Denna järnframställning bedrevs under äldre järnålder främst i de skogrika områdena i Sverige och var nära knuten till bebyggelsen och de egna hushållens behov. Först under yngre järnålder blev produktion av järn i utmarken som var direkt avsedd för handel mer storskalig.

Vikingatid – handelsplatser och städernas betydelse för handeln

Forskningsläget rörande hamnar under äldre och yngre järnålder är förvånansvärt svagt. Den forskning som likväl har bedrivits har främst behandlat de hamnar som nämns i de skriftliga källorna till exempel Birka i Sverige, Ribe i Danmark, Hedeby i Tyskland och Kaupang i Norge. Med all sannolikhet fanns ett system av hamnar av olika dignitet längs hela kusten både under äldre och yngre järnåldern, vilket ortnamn såsom "snäck" vid kusten antyder (snäcka var det vikingatida ordet för krigsfartyg). Det har föreslagits att handeln under den första perioden av den yngre järnålder var organiserad av bönder och stormän som gick samman, men denna tolkning är omdiskuterad inom forskningen. Det är möjligt att den utveckling som pågick från 600-talet fram till 900-talet, då de största handelsstäderna var väl etablerade, hade ett samband med den framväxande kungamaktens allt starkare kontroll. På de handelsplatser som har undersökts, till exempel Paviken på Gotland och Köpingsvik på Öland, har föremål med nära anknytning till handel, så som vikter, balansvägar och mynt, påträffats.

Vikingatågen är en benämning på en heterogen företeelse som hade olika syften. Resorna var en kombination av krigs- och pirattåg men också kolonisations- eller handelsresor. Orsakerna till att vikingatågen inleddes i slutet av 700-talet e.Kr. är omdiskuterade. Handelns uppsving i Östersjöområdet och en vilja att kolonisera jordbruksmark har nämnts som motiv. De snabbseglande skeppen samt vikingarnas goda navigationskunskaper och stridsteknik ingår också som förklaringar till vikingatågens snabba expansion. Andra bidragande orsaker kan ha varit att den politiska instabiliteten i södra Europa hade lett till ett sammanbrott för handeln i Medelhavet. I stället växte Östersjön fram som en viktig länk mellan handelsvägarna i öster- och västerled. Runt Östersjön fanns under yngre järnålder och tidig medeltid flera betydelsefulla handelsstäder. I dessa städer ägde ett lokalt, regionalt och internationellt varuutbyte rum. Befolkningen i de olika städerna stod i intensiv kontakt med varandra och handelsfamiljer med utländsk härkomst fanns representerade i städerna. Flera av de vikingatida städerna växte till under medeltiden och finns kvar än i dag. Under vikingatid infördes stora mängder silvermynt från de arabiska, tyska och engelska områdena till Skandinavien. Silvermynten användes som betalningsmedel genom att de klipptes i bitar och vägdes. Andra användningsområden för mynten var som råvara för dräktspännen och smycken. En stor del av mynten deponerades också i jorden.

Birka etablerades ungefär vid 700-talets mitt och upphörde som stad omkring 970 e.Kr. En tolkning av stadens uppkomst som föreslagits är att kungen på Adelsö fungerade som beskyddare för hantverkarna och handelsmännen och därför tog initiativ till stadens anläggande. Birka var, likt de andra vikingatida städerna, omgärdad av vallar. I Birkas fall fanns även en pålspärr i vattnet för att förhindra fientliga attacker. Under Birkas yngsta skede fanns en garnison i anslutning till staden (se berättelse nr 5, Maktbalans...). Det som särskiljer Birka från andra vikingatida städer är att den grundades ovanligt tidigt och att gravfältet i anslutning till staden är sällsynt stort med över 2 000 gravar. Många av dessa gravar är kammargravar med enastående exklusiva föremål. Föremålen kommer både från närområdet och från kontinenten. Dessutom förekommer föremål från mer avlägsna orter, till exempel från trakter vid Indiska oceanen samt de arabiska och bysantinska områdena.

I förhistorisk tid färdades människor vanligtvis för fot, med båt eller på hästryggen där det var enklast att ta sig fram. Färdsätten kombinerades ofta. Vid vägar anlades gravfält och runstenar restes ofta vid vikingatida vägar. De kan fortfarande stå kvar på ursprunglig plats vid gamla vägsträckningar. Vid denna tid konstruerades träbroar, vilket flera runstenar resta av enskilda personer vittnar om. Om skada åsamkades broarna utdömdes böter enligt de gamla landskapslagarna, i vilka även reglering av vägars bredd och underhåll sannolikt började införas redan under vikingatiden.

Inom lokalsamhället fanns olika bruksvägar. För att ta sig till centrala handels- och tingsplatser användes närvägar. För de långa transportererna fanns fjärrleder, som oftast inkluderade långa båtfärder. Eftersom det enklaste sättet att färdas på under äldre tid var på vintervägar över vattendragens istäcke, hölls de största tingen och marknaderna på vintern. En av de mest kända vintervägarna är den s.k. Norrstigen, en kungsväg som går längs norrlandskusten. I Hälsingelagen reglerades hur och på vilket sätt bönderna skulle ploga och skjutsa kungen längs denna led samt vilken bot som utdöms om detta inte fullföljdes. Efter hand utvecklades ett nät av allmänna vägar, de så kallade folk-, lands- eller allmänvägarna.

Birka, Ekerö
(Hovgården/Adelsö, Ekerö)

Medeltid

Jordbrukets äldsta kända skiften

Landets jordbruksmark har genomgått en rad skiften genom historien. I de äldsta kända lagtexterna från 1200- och 1300-talen omnämns tre olika skiften, fornskiten, hammarskifte och solskifte. Lagtexterna förordade solskifte. De olika skiftesformerna reglerade hur byns mark skulle disponeras. Kunskapen om forn- och hammarskiftet är ringa och innebörden omtvistad inom forskningen. Solskiftet är däremot en välkänd skiftesform som användes fram till 1700-talets slut. Solskiftet hade en nära relation till introduktionen av två- och treskiftet. Det innebar att åkern delades in i långsmala tegar vilka organiserades utifrån solens rörelser på himlen (från öst till väst, från söder mot norr). Tegarnas inbördes ordning motsvarade vanligen gårdarnas storlek och läge inom bytomten. Medeltidens introduktion av tvåsåde innebar att åkern var fördelad i två lika stora gårdar, ett för träda och ett för odling. Om det var fråga om en by som skulle skifta marken krävdes en omfördelning av all åker mellan byns jordägare.

Även om två- och tresåde, med regler för träda och växtföljder, sedan länge hade varit ett utbrett sätt att bruka jorden i Syd- och Centraleuropa så var de troligtvis moderna företeelser i det medeltida Skandinavien. Andra nyheter under denna period var jordbruksredskap såsom lien, plogen och den tunga hjulplogen. Trots att det fanns likheter mellan jordbrukssystemen i Sverige och på kontinenten under medel- och tidigmodern tid så fanns det flera specifika drag som skiljde dem åt. Den form av genomgripande feodalism och livegenskap som praktiserades på kontinenten och i Danmark genomfördes aldrig i Sverige. Möjliga förklaringar till detta kan vara att det fanns ett förhållandevis stort antal fria bönder i Sverige, samt att det inom vissa områden, till exempel på Gotland och i Norrland, inte fanns någon regelrätt adel som ägde stora jordegendomar.

Jakt, fiske, samlande och renskötsel under förhistorisk och historisk tid

Jakt, fiske samt insamlande av örter, växter och rötter har varit den ekonomiska basen för människan i Sverige ända från förhistorisk tid och långt in i historisk tid. Under stenålder infördes boskapsskötsel och jordbruk men jakt och fiske har fortsatt att vara viktiga ekonomiska, säsongsvisa komplement till jordbruket. I vissa områden, särskilt i de skogsrika mellersta och norra delarna av Sverige, i fjälltrakterna och vid kusterna har fisket, skogsbruket och jakten haft en mer betydelsefull roll för ekonomin än jordbruket långt in i modern tid. Förutom fågelfångstanläggningarna, som är en särskild typ av anläggningar, är fångstgropar från jakt för större byten, så som älg, ren, björn och varg, de vanligaste forn- och kulturlämningarna i Norrland och mellersta Sveriges skogsområden. Det finns omkring 30 000 fångstgropar registrerade i Norrland. De äldsta är daterade till stenålder (4000 f.Kr.) men huvuddelen av fångstgroparna tycks vara anlagda från järnåldern och in i tidigmodern tid. De förekommer ensamliggande och i fångstgropssystem som kan vara flera kilometer långa. Bruket av fångstgropar var starkt reglerat i de medeltida landskapslagarna. Till exempel var det förbjudet att anlägga fångstgropar på kronomarken enligt den medeltida Hälsingelagen. Mellan de besuttna ägarna av fångstgropar och de obesuttna, de så kallade skarännarna som jaga-

de till fots och på skidor, fanns konflikter kring jakträttigheter och jaktområden. Fångstgropar som jaktmetod förbjöds i lagen så sent som år 1864. Under historisk tid fanns andelsföretag som ägde fångstgropar, vilket visar på vilken stor ekonomisk betydelse denna jaktform hade. Mycket tyder på att den jakt som bedrevs i norra och mellersta Sverige allt sedan stenålder, men framförallt under järnålder och medeltid, bidrog med några av de viktigaste varorna för utbyte och handel med kontinenten.

Skogen var under äldsta tid en allmänning som användes för jakt, bete, vedbrand och tegbruk samt för bosättning för enskilda. Skogsallmänningarna har organiserats på olika sätt i olika delar av landet under förhistorisk- och medeltid. Allmänningarna har dock alltid varit en resurs som samägts och styrts av olika grupper till exempel byn, socken, häraden eller landstinget. Kungamakten har sedan medeltid haft starka intressen i att äga kronoallmänningar för att utnyttja skogens resurser, förhindra storgodsbönderna att äga stora landområden, men framförallt för att beskatta och uppbära arrende från dem som utnyttjade skogens och vattnets tillgångar. Enskilda personer hade dock nyttjanderätt för husbehov i kronoallmänningarna.

På de fastigheter Statens fastighetsverk förvaltar i fjällen finns rester efter samiska härdar. Härdar och hyddbottnar var ofta placerade vid kallkällor och vid lavrika hedar i renbeteslandet. Vid Jikismuotke, om Arjeplog i Norrbotten finns härdar placerade i rader och i grupper. Detta område används än i dag av samer när de passerade Jilkismuotke med renarna under våren och hösten. Det har varit möjligt att knyta härdarna till yngre järnåldern och tidig medeltid utifrån dateringar och fyndmaterial. Härdarna har tolkats som att de ingår i en samisk samfällighet, en sijdda, vilket var en organisation som var föregångare till dagens samebyar. En annan typ av kulturhistorisk lämning som ingår i den samiska ekonomin är de barktäkter som använts för råvaror för förädling av produkter och som tillskott i mathushållningen.

Hansan och dess relation till handel, kungamakten och städerna

Under 1100- och 1200-talet växte handelsgillen fram i det tyskromerska riket och i städerna kring Nord- och Östersjön. Så småningom gick dessa samman till ett förbund som kallades Hansan. Hansan utvecklades från 1350-talet till en av de ledande ekonomiska och politiska organisationerna i Europa. Genom monopol och privilegier strävade Hansan efter att dominera handeln mellan öst och väst. De tyska köpmännen utövade sitt inflytande genom städernas råd i de länder som omfattades av sammanslutningen. Hansan grundade sin makt på en högt utvecklad kompetens inom sjöfart och handel samt på sin militära förmåga och skicklighet i att framgångsrikt positionera sig i det maktpolitiska spelet i Nordeuropa. Genom att de utvecklade lastfartyget koggen kunde större kvantiteter fraktas till en lägre kostnad. Hansan hade god tillgång på kapital och organiserade ett system av handelskrediter och skapade en gemensam handels- och sjörätt för Nordeuropa. Även kungamakten hade starka intressen i handeln och försökte koncentrera utrikeshandeln till vissa orter, de så kallade stapelstäderna. I dessa städer infördes importtullar för utländska varor redan under 1200-talet och exporttullar under 1300-talet på bland annat spannmål och koppar. För att handeln skulle fungera behövdes ett organiserat penningssystem och en inhemsk myntning. Strax före år 1000 inleddes en organiserad myntprägling i Sigtuna, som dock avstannade för att återupptas i Visby år 1140 (se berättelse nr 1, Att styra...).

(Stockholms slott, Stockholm)

(Mynthuset, Gotland)

Till en början handlade Hansan främst med lyxvaror, till exempel pälsverk och dyrbara textilier. Snart blev emellertid massvaror som sill, salt, tjära

(Salsta jordbruk, Uppsala)
Uranienborgs kungsgård,
Landskrona
Tjarkokeriet, Gotland

Falsterbohus ruin, Vellinge

Fiskelägen:
Sandviken,
Örnsköldsvik
Häradskärs fyrplats, Gryt
Rataskärs fyrplats, Robertsfors
Tylön, Halmstad
Röd kallens fyrplats, Luleå
Sandhammarens fyr, Ystad
Malören, Kalix
Pater Noster fyrplats, Kungälv
Berguddens fyrplats, Umeå
Stora Karlsö fyr, Gotland

och trävirke dominerande. Under medeltiden var handeln med fisk mycket betydelsefull, främst genom att den katolska kyrkan föreskrev många fasteperioder, då det var förbjudet att äta kött. En orsak till att sillfisket blev en av de viktigaste handelsvarorna för Hansan var dess monopol på saltproduktionen i Lüneburg. I Falsterbo fanns under 1100- till 1500-talen en av Nordeuropas viktigaste varumarknader. Tusentals köpmän samlades här varje år för att handla med sill. Den danska konungen garanterade fred och uppbar samtidigt skatt från handeln. Flera strider mellan Hansan och den danska konungen skedde i Falsterbo, vilket ruinerna av borgen vittnar om.

Fisk, tran och sälskinn har sedan medeltiden varit viktiga handels- och bytesvaror och fisket har utgjort en av huvudnäringarna ända till slutet av 1700-talet. De första fiskesamhällena var säsongplatser, vissa har anor från yngre järnålder, men de flesta anlades under äldre medeltid (1050–1250 e.Kr.) i och med att ett fiske för avsalu växte fram. På dessa platser finns tomtningar, som varit grundmurar till bodar och hus av timmer, gistgårdsrösen och båtlänningar, som har använts vid medeltida sillfiske. Det är även vanligt med förhistoriska och historiska labyrinter i dessa miljöer. Kronan började intressera sig för fisket längs kusterna under medeltiden och tillät fiske för alla på sina kronoholmar. Allmogen var tvungen att betala skatt på fångsten. Präster och adelsmän fick däremot skattefrihet och kunde fiska gratis i kronans vatten. Den medeltida lagen om fiske gällde fram till 1852. Fiske bedrevs i äldre tider av städernas fiskeborgare och bönder längs ost- och västkusten. I Norrland styrdes all handel med fisk från Gävle och mellan 1550–1950 fanns hundratals fiskelägen med sjöbodar, bostadshus och kapell utmed norrlandskusten. På många av fyrplatserna längs Sveriges kuster finns spår efter fiske-, fågel- och sälfångstplatser från järnålder, medel- och historisk tid. På flera av dessa öar finns det fornlämningar från stenålder och förhistorisk tid, samt kulturhistoriska lämningar och byggnader som visar att platserna har brukats kontinuerligt från förhistorisk tid.

På 1100-talet påbörjades brytning av bergmalm i dagbrott men i vissa landsändar kom myrmalmen att vara den dominerande järnmalmen långt in på 1800-talet. Införandet av ny teknologi, till exempel masugnar och gruvdrift under 1100-talet, fick till följd att järnproduktionen mångdubblades. Orsakerna till att bergs- och järnbruket ökade under denna tid är omdiskuterad inom forskningen. Det har föreslagits att det var företrädare för fångst- och jaktkulturer eller befolkning från specialiserade hantverksbygder, inriktade på järnproduktion, som var pådrivande i denna expansion. Andra aktörer som pekats ut är de statsbildande skikten i Mälardalen och kyrkan, vilka hade stora ekonomiska intressen i järnhanteringen. Staten betraktade själva gruvorna som sin egendom och från 1300-talet fick bergsmännen privilegiebrev som gav dem ensamrätt att utnyttja gruvorna. Bergsmännen var skyldiga att betala avgifter i form av tullar och tionden – till rättigheterna hörde bland annat frihet från utskrivning till krigstjänst. Det statliga intresset för bergsnäringen ökade i takt med att järnets ekonomiska betydelse för landet växte.

Under medeltid uppkommer ett system av regionala vägar, framförallt i södra Sverige. Den mest omtalade medeltida vägsträckningen är Eriksgatan, som hade ett slags statsrättsligt betydelse. Det var en rutt, till lands- och sjöss, som den nytillträdde kungen skulle färdas. Den gick mellan olika tingsplatser, från Gamla Uppsala via mälardalskapen och Närke till Öster- och Västergötland, men hade förmodligen ingen egen fast sträckning. Kungarna hade behov av att ta sig mellan de olika bygderna för att kunna kontrollera dessa och initierade därför anläggande av vägar i skogsbygder och områden



Sandviken, Ulvön

MATS VEDIN

utan vägar. På liknande sätt anlades kyrkvägar genom kyrkans försorg i samband med att socknar skapades. På dessa vägar färdades församlingsborna till kyrkan. Kyrkvägarna tillkom också på grund av kyrkans behov av att transportera tiondeskatt och för att hålla kontakt inom stiftet. I och med dessa vägars anläggande tillkom en plikt och ett regelverk om vem som skulle hålla vägen i farbart skick. Det var de jordägande bönderna som skulle underhålla väglotterna. Skyldigheterna reglerades i landskapslagarna och vägar och broarna kontrollerades årligen. Vid transportknutpunkter mellan åsar och vattenvägar och vid vadställen anlades ofta handelsplatser som i många fall växte till våra första städer. Magnus Erikssons landslag från 1350-talet innehöll de första rikstäckande lagarna för väg- och brohållning samt föreskrifter om att inrätta tavernor vid allmänna vägar.

Stockholm omnämns första gången 1252 och staden tycks ha genomgått en mycket snabb tillväxt. Under 1300-talet blev den ett av landets främsta ekonomiska centrum. Orsakerna till Stockholms lokalisering, snabba tillväxt och ekonomiska ställning är inte helt klarlagda av forskningen. I Mälardalen existerade vid denna tidpunkt redan ett flertal städer som Södertälje, Sigtuna och Uppsala vilka borde ha varit lämpliga för att inta denna ställning. Stockholms geografiska läge vid inloppet till Mälaren och närheten till Östersjön tycks ha skapat en möjlighet att kontrollera ett vitt förgrenat nätverk av ekonomiskt viktiga sjöleder. Staden har sin riktning mot öst och etableringen hänger troligen samman med 1100- och 1200-talets korståg mot Finland och Estland samt med ett organiserat övertagande av Bottenhavets kustland. De nya landområdena i Finland och längs med Östersjöns norra stränder gav möjlighet att kontrollera handeln av skinn och skogsprodukter, till exempel tjära. Detta område ingick i det så kallade Bottniska handelstvånget, vilket delvis formulerats i Magnus Erikssons stadslag från 1300-talets mitt. Påbudet

avskaffas, efter långdragna diskussioner, först år 1765. Förmodligen hade detta handelstvång även föregångare i äldre tider. Handeln med de bottniska områdena fick stor betydelse för Stockholms ekonomi. Staden gynnades även av att den utgjorde utskeppningshamn för bergslagens järn- och kopparproduktion. Kombinationen av kontroll över bergslagens produkter samt det östra och norra handelsområdet gjorde att Stockholm blev attraktivt för bland andra tyska handelsmän.

(S:ta Gertrud, Gotland)
(S:t Klemens ruin, Gotland)
(S:t Nicolai ruin, Gotland)
(S:t Olof, Gotland)

(Visborgs slott, Gotland)
(Kungahälla, Kastellegården
översteboställe, Göteborg)
(Ragnhildsborgen, Göteborg
Oxelö, Oxelösund)

I Sverige fanns tyska köpmän i stadsstyrelserna i städer som Stockholm, Visby, Kalmar, Nyköping och Söderköping. I Visby och Stockholm finns kyrkor som de tyska handelsmännen uppförde, till exempel Tyska kyrkan i Stockholm och S:t Gertrud i Visby. På motsvarande sätt uppförde handelsmän av andra nationaliteter, såsom danskar och ryssar, kyrkor i Visby under denna tid. En särskild kyrka var helgad åt sjö- och handelsmännens beskyddare, helgonet S:t Nicolai. Arbetare och fattiga hade också sin egen kyrka i Visby. Den tyska orden påbörjade uppförandet av Visborgs slott men det togs vid 1400-talets början över av danskar, för att senare brukas av unionskungens fogdar. Slottet var på sin tid en av de starkast befästa i Norden, men det sprängdes av danskarna 1679 när Gotland skulle överlämnas till Sverige. De tidigmedeltida handelsstäderna grundades ofta av kungen. I anslutning till staden fanns ofta en borg eller ett befäst hus där fogden samlande in skatt på handeln. Som exempel kan nämnas den ursprungligen norska medeltidsstaden Kungahälla (1100–1300) som initierades av den norska kungen Sigrud Jorsalafar (1103–1130). I Kungahälla finns rester efter ett tegelbruk som producerade tegel till Franciskanerklostret under sista hälften av 1200-talet och till ombyggnaden av borgen under 1300-talet. Tidig fabriksproduktion, till exempel detta tegelbruk och Tycho Brahes pappersbruk från 1500-talet, finns företrädna på flera av de fastigheter som förvaltas av Statens fastighetsverk.

Tidigmodern tid

Merkantilistisk politik – handel, sjöfart och reglering

Gustav Vasas maktövertagande i början av 1520-talet möjliggjordes genom aktivt stöd från hansestaden Lübeck. Staden bidrog bland annat med örlogsskepp i svenskarnas krig mot den danske unionsmonarken Kristian II. Hjälpen återgäldades genom att Hansan tilldelades tullfrihet i svenska hamnar samt monopol på svensk utrikeshandel. Skulden gav efterhand upphov till en konflikt mellan den svenska kronan och Lübeck. Det var en konflikt som slutade med att Sverige, nu med Danmarks hjälp, tvingade hansastaden på knä och de tidigare utdelade privilegierna drogs tillbaka. Den förändrade politiska situationen i Östersjöområdet innebar slutet för Hansan, vilken hade haft sin höjdpunkt under 1400-talet, för att därefter stagnera och slutgiltigt förlora sin ställning under 1600-talet. Den viktigaste orsaken var att territorialfurstendömena flyttade fram sina positioner. Basen för den självständiga ekonomiska politik som Hansan bedrivit genom städernas råd, fanns därmed inte längre. I Sverige försökte kungamakten gradvis förstärka sitt politiska och ekonomiska inflytande. Den centraladministration som byggdes upp under Gustav Vasas regeringstid skapade möjligheter för en effektivare kontroll av landets finanser – bland annat infördes en individuell skatteläggning av rikets bondgårdar.

Den svenska ekonomin gick under slutet av 1500-talet och 1600-talet in i en ny fas av internationalisering med en ökande utrikeshandel. Under 1600-talet inriktades den ekonomiska politiken på att stärka statens makt ytterligare. Stora delar av resurserna kanaliserades till den ansträngda krigsekonomin. Sverige bedrev liksom många länder på kontinenten, en merkantilistisk ekonomisk politik som syftade till att skapa en inre marknad befriad från handelshinder.

För att underlätta inrikeshandeln var den centrala målsättningar att göra mått- och myntsystem enhetliga samt att bygga ut infrastruktur, till exempel vägar, kanaler och postväsende. Krigsväsendet, den ökande handeln, och inlemmandet av de nyerrövade landsdelarna Skåne, Halland, Blekinge, Jämtland och Härjedalen skapade behov av ett nytt och bättre vägnät. Kronan hade sedan 1600-talets början bidragit med medel till vägnas förbättring genom skattelindringar, bidrag eller arbetskraft. Redan under Erik XIV tid låg gästgiverier och byte av hästar under kunglig kontroll. Med gästgiveriförordningen år 1649 infördes föreskrifter om vägskatt, skjutsfärdspenning, årlig översyn samt systemet med milstolpar för avståndskontroll. Lantmätarna eller länsstyrelsens tjänstemän delade in vägen i väglotter, vilka avskiljdes med vägstenar. Redan år 1666 infördes en riksvägmästaretjänst för sakkunnig rådgivning i frågor om gästgiverier och vägar, men tjänsten blev inte långvarig.

(Läckö slott, Lidköping, milstolpe, RAÄ Otterstad 70:1)

Landets export skulle enligt de merkantilistiska tankegångarna öka, medan importen skulle minska. Detta försökte man uppnå genom att införa tullbarriärer mot utlandet och utveckla den inhemska förädlingsproduktionen så att importbehovet skulle minska. Den ekonomiska politiken var dock motsägelsefull. Till exempel infördes ett inhemskt tullsystem, den lilla tullen 1622, som innebar tullbeläggning av alla varor som fördes till eller från städer och marknadsplatser. Regleringen av utrikeshandeln genomfördes genom en politik där stapelstäderna fick privilegiet att sköta utrikeshandel och seglation, medan uppstäderna tog hand om den inre handeln. Utländska handelsskepp som skulle till Stockholm fick först betala tull i Dalarö. Enligt det botteniska handelstvånget förbjöds städerna norr om linjen Åbo–Stockholm att ta emot utländska skepp samt att med egna skepp bedriva utrikes handel. Köpmän från dessa städer fick heller inte segla lägre än till Stockholm och Åbo. Systemet hade rötter i medeltiden, men genomfördes nu med en större konsekvens än tidigare. Den stora vinnaren var Stockholm. Till utrikespolitikens huvudmål hörde att göra Bottenviken till ett svenskt innahav för att få kontroll över tullinkomsterna från handeln.

(Strandridarebostället, Gotland)

(Tullmuseum på Dalarö, Haninge)

De mest inkomstbringande exportvarorna var järn och koppar, men även en ansevärd mängd skogs- och jordbruksprodukter, så som spannmål och boskap, exporterades. Tjärä var redan under högmedeltiden en av de viktigaste handelsvarorna och under 1500- och 1600-talen ökade exporten ytterligare. Sverige hade, när efterfrågan inom rep- och skeppstillverkningen var som störst under 1700-talet, monopol på världsmarknaden av tjära och beck. Kronan försökte styra tjärproduktionen till områden där det inte förekom bergsbruk för att minska konkurrens om skogen vilken behövdes både som råvara till tjärning och som bränsle för metallhanteringen. Till Sverige importerades hel- eller halvfärdlade manufakturvaror, till exempel textilier, samt kryddor, vin och öl.

(Beckholmen, Skeppsholmen, Stockholm)
(Tjädal vid Salsta jordbruk, Uppsala)

I och med den ökande utrikeshandeln ställde sjöfarten krav på att staten skulle uppföra fyrar. Den första fyren i det område som Sverige behärskade var uppförd av Hansan på Dagö i Estland 1564. Genom fredsavtalen med Danmark i Brömsebro 1645 och Roskilde 1658 blev fyrplatserna Falsterbo,

Vinga fyrplats, Göteborg
Nidingen fyrplats, Kungsbacka
Kullens fyrplats, Helsingborg
Landsort fyrplats, Nynäshamn
Örskärs fyrplats, Östhammar



Nidingens fyrplats, Kungsbacka

KJELL OTTOSSON

Ölands södra uddes fyr (Långe Jan), Mörbylånga
Korsö torn, Värmdö
Hävringe båk, Oxelösund
Spårö båk, Västervik
Arholma båk, Norrtälje
Rataskär båk och fyrplats,
Robertsfors

Nidingen och Kullen svenska. Falsterbo fyrplats är omnämnd redan under 1200-talet och är därmed den äldsta kända fyrplatsen i Norden. Den svenska kronan började uppföra fyror betydligt senare och de finansiella problemen under 1600- och 1700-talen fick till följd att anläggandet av fyror, båkar och lotsutkikar var blygsam, trots påtryckningar från den internationella och nationella sjöfarten. Det första bemannade stentornet med talgljus i lanternan uppfördes på Landsort år 1651.

Utländska fabriksidkare, bergsbruk och tidiga faktorier

Det statliga intresset för bergsbruket ökade under 1500- och 1600-talen. De äldsta regleringarna av bergshandlingen är dock, som nämnts, kända från 1300-talet. Det visar att det tidigt fanns ett intresse från kungamaktens sida att kontrollera råvarufördelningen och att ta del av metallhandlings ekonomiska överskott. Skatteintäkterna från silver-, koppar- och järngruvorna kom att bli en viktig inkomstkälla för kronan. Kronan upprättade privilegier för bergsbruket och anlade städer i närheten av gruvorna. Lagstiftningen anpassades till produktionen, dessutom bidrog kronan med ekonomiskt stöd när nya gruvor öppnades eller nya schakt togs upp vid befintliga gruvor. Redan under 1600-talet anlade kronan gevärsfaktorier i flera svenska städer till exempel i Söderhamn, Eskilstuna, Örebro, Arboga, Västerås, Uppsala, Norrtälje och Jönköping.

Ett uttryck för statens inblandning i resursfördelningen är att bergshandlingen gynnades genom att kronans skogsallmänningar uppläts till bergs-

bruket mot låga avgifter. Den skog som inte ansågs tillhöra någon, särskilt i de norra delarna av landet, blev 1686 kronans enskilda egendom och kunde avyttras och upplåtas till bruken. Till följd av expansionen inom järnhanteringen under 1600-talet och 1700-talen uppstod en brist på ved, virke och kol. Bristen ledde till att en stor del av skogen i södra Sverige högs ned vilket i sin tur ledde till att kronan inskränkte de enskildas rätt att utnyttja skogens resurser. Gruvor och järnbruk skildes geografisk genom den allt mer utvecklade organisationen för att hantera bergsbruket. Nyetableringar styrdes av myndigheterna alltmer norr ut i Sverige, för att klara av bristen på träkol. Det kom att råda en konkurrenssituation mellan bergsbruken, trävaruhandeln och de enskildas rätt att bedriva svedjebruk i skogen, ett jordbrukssystem som var särskilt vanlig i trakter med stor invandring från Finland. Som ett exempel på ett av de nordliga bruken, kan nämnas Ljusnedals bruk i Furnäsdalen, Härjedalen som ligger på mark som idag förvaltas av SFV. Bruket anlades som år 1686 som ett kopparbruk med gruvor vid Ramundberget. När kopparfyndigheten sinade under 1700-talet övergick man till järnmanufaktur. Hela Härjedalen levererade kol till Ljusnedals bruk och till bruken vid norrlands kusten. I arbetet med att passa milorna deltog även barn. I området finns en mängd lämningar efter denna hantering, till exempel, kolbottnar och grunder efter kolarkojor.

Under 1600-talet stärktes Sveriges position på den europeiska järn- och kopparkmarknaden. Särskilt inom kopparproduktionen hade landet en ledande position. Till grund för expansionen låg bland annat ny brytningsteknik och en fastare organisation. Efterhand koloniserades allt större delar av det område som i dag kallas Bergslagen, vilket uppmuntrades av kronan. En betydande andel av nykoloniserarna var finnar, vilka ofta hade erfarenhet av järnhantering från sina hemorter. För att utöva tillsyn och kontroll över den växande bergsnäringen inrättades 1637 det statliga ämbetet Bergskollegium. Samtidigt etablerades ett system med bergsmästare som skulle fungera som statsmakens representanter i regionerna. Dessa regioner benämndes bergsmästardömen. Tyska bergsmän kallades in för att utföra gruvtekniska installationer. I slutet av 1600-talet inrättades ett "Laboratorium mechanicum" av Christoffer Polhem för undervisning i ingenjörskonst och byggandet av bergsmekaniska anläggningar. Som undervisningsmaterial skapade han det mekaniska alfabetet.

Bergsmännen tillhörde en privilegierad del av allmogeståndet, vilket deras gårdar, bergsmansgårdarna, många gånger vittnar om. De olika gårdarna i byn drev gruvor och ägde hyttor gemensamt och till en början var det bergsmännen själva och deras husfolk som stod för driften. Den gradvis ökade efterfrågan gjorde att en särskild gruvarbetarbefolkning uppstod, som mot betalning försåg bergsmännen med malm. Vid framförallt de statliga gruvorna löstes ett stigande rekryteringsproblem genom att lösdrivare och brottslingar sattes i tvångsarbete där. Inom metallproduktionen arbetade även många kvinnor och barn, särskilt i det tunga sorteringsarbetet. Metoden att framställa smidbart järn ur råjärn förnyades under 1600-talets första hälft med vallonsmidets införande. Det utövades främst vid de uppländska bruken, varav flera ägdes av den holländskättade köpmannen och fabriksidkaren Louis De Geer. Han tillhörde den nya grupp av förmögna och inflytelserika köpmän som med stöd av en merkantilistisk politik byggde upp sin verksamhet med statliga privilegier. Vid sidan om satsningen på järnbruken startade De Geer också en betydande tillverkning av vapen i Finspång och Norrköping – vapen som användes av stormaktstidens svenska armé. Även i andra områden

Lövsta Bruk, Tierp

i Sverige anlades betydande järnbruk under 1600-talet, främst i Bergslagen, i Småland fanns till exempel Huseby bruk.

Kungsgårdarnas jordbruk – en resurs med skiftande användningsområden

Kungsgårdar, kungsladugårdar:

Kastellegården, Göteborg
Dalby, Lund
Kungsberg kungsgård,
Strängnäs
(Alvastra, Ödeshög)
(Drottningholm och Lovö,
Ekerö)
(Borgholms slott, Borgholm)
(Kronobergs slottsruin, Växjö)
Kronobergs kungsgård, Växjö
(Gripsholms slott och
kungsgård, Strängnäs)
(Skoklosters slott, Häbo)
(Strömsholms slott och
kungsladugård, Hallstaham-
mar)
(Rosersbergs slott, Sigtuna)
(Landsberga f.d överstebo-
ställe, Enköping)
(Herrsäter majorsboställe,
Åtvidaberg)
(Hjälmsults Ryttmästare och
Majorsboställe, Helsingborg)
(Frövi översteboställe,
Västerås)
(Harpunds egendom,
Katrineholm)
(Stora kungsladugården,
Nyköping)
(Lilla kungsladugården,
Nyköping)
Bogesunds slott och jordbruk,
Vaxholm
(Tullgarns slott
Tullgarns kungsladugård,
Södertälje)
Uranienborgs kungsgård,
Landskrona
(Svartsjö kungsgård Svartsjö
slott, Ekerö)
(Läckö kungsgård
Läckö Slott, Lidköping)
Visingsborgs slott och
kungsladugård, Jönköping
Ottenby kungsgård, Mörby-
långa
Huseby bruk och Huseby
kronoegendom, Alvesta
Viby by, Sigtuna
Torpet fiskarudden, Ekerö
(Lillö kungsgård och
majorsboställe, Kristianstad)
(Roma kloster
Roma Kungsgård, Gotland)
(Hovdala slott, Hässleholm)
(Salsta slott och Salsta
jordbruk, Uppsala)

Kungsgårdar är en beteckning för stora jord- och skogsegendomar, där många har kontinuitet tillbaka till järnålder. Flera har sedan riksbindingstiden hört till kronan. Kungsgårdarna bildade under medeltiden stommen i kronans godscomplex. Kungsgårdarna hade flera viktiga funktioner både administrativt och ekonomiskt se berättelse nr 1, Att styra...). Hur kronan har förvaltat sina kronogods är en komplicerad fråga att svara på, vilken det inte finns utrymme att behandla mer djuplodande inom ramen för denna översikt. Ett stort antal av dagens kungsgårdar har inte brukats kontinuerligt av kronan utan har tidvis utgjort kyrkliga gods eller förläningar till delar av adeln, till exempel Tullgarn kungsladugård. Tillkomsthistorierna och sammansättningen av godsbildningarna varierar och har kontinuerligt förändrats över tiden. Den största ökningen av kungsgårdarnas antal skedde genom de stora reduktionerna från åren 1527 och 1680. Kronoparker har använts för att dela ut privilegier till adeln och utländska finansiärer, (se berättelse nr 1, Att styra...). Från slutet av 1600-talet ombildades många av kungsgårdarna till boställen för majorer och kaptener inom indelningsverkets organisation (se berättelse nr 5, Maktbalans...).

Inom ramen för denna översyn har det inte varit möjligt att genomföra en inventering av de förhistoriska och medeltida odlingsspår som finns på kungsgårdarna, men nedan kommer några exempel att ges. Ibland har Gustav Vasas arbete med att skapa moderna jordbruk och avelsgårdar av kungsgårdarna framhävts. Det finns även en utbredd uppfattning att dessa gårdar fungerade som föredöme för allmogen. Det kan ifrågasättas om det verkligen har funnits ett kontinuerligt intresse från kungamakten och frälset av att ligga i frontlinje för jordbruksutvecklingen. Men det finns också exempel på att så var fallet. Till exempel bedrev Tycho Brahe ett intensivt innovativt jordbruksarbete på Ven. Som nämnts tidigare inrättade han också ett pappersbruk på ön. Det är emellertid svårt att bedöma om det blev några bestående resultat av detta arbete.

Om kungsgårdarna till sin uppbyggnad skiljer sig från andra storgårdar är en fråga som inte har behandlats i någon högre grad av forskningen. Kungsgårdar är i allmänhet ensamgårdar utan ägoblandning. Det innebär att de alltid har haft möjlighet att bedriva ett självständigt brukningssystem utan hänsyn till andra jordägare. Förvaltarna på kungsgårdarna har inte följt den allmänna strömningen i västra och södra Sverige, med havreodling för export till Storbritannien. Drivkraften för att bedriva uppodling och havreexport för att få högre inkomster saknades på kungsgården eftersom driften inte styrdes av behovet av ökade inkomster. I stället var de inriktade på boskapsskötsel och ett självförsörjande jordbruk.

Samtidigt kunde vissa kungsgårdar vara progressiva vid introduktionen av till exempel dyra maskiner och andra kostnadskrävande investeringar. Som ett exempel kan nämnas att på Läckö kungsgård gjordes stora insatser för att skydda odlingsmarken från Vänerens fluktuerande vattennivå. Gården har genomgått samma intensiva uppodlingsgrad som de omgivande jordbruken under 1800-talet. Ett annat exempel på hur kungsgårdarna har använts för att tillgodose kronans olika behov är Visingsborg slott med kungsladorna på Visingsö. Redan i mitten av 1700-talet fanns det på kungsgården

en stor odling av ek för skeppsbygge. Under 1830-talet planerades en mängd ekar för att trygga flottans behov av skeppstimmer. Odlingen utgör i dag den största samlade ekskogen i landet. På Tullgarns slott och kungsladugård har det sedan medeltid till modern tid bedrivits jakt och fiske liksom på många av Kungsladugårdarna. På Ottenby kungsgård finns en 4,5 km lång mur från 1650-talet som går tvärs över markerna på södra Öland för att hägna in vil-lebrådet och hindra dem från att äta upp den odlade grödan. På Ottenby kungsgård finns även ett ålderdomligt odlingslandskap med slätterängar. På några kungsgårdar finns strandnära översilningsängar och fiskdammar kvar.

Regionala skillnader i jordbrukets bruks- och ägandeformer

En kombination av arvsregler, fria bönder och det förhållandevis svaga feodala systemet i landet samt de olika naturgeografiska förutsättningarna resulterade i att jordbruket under 1500- och 1600-talet tycks ha bestått av ett lapptäcke av olika trädes- och odlingssystem. Skånes slättbygder dominerades av ett strikt genomfört tresädssystem där flera bygder sammankopplade sina trädesgårdar i gårdeslag (vängalag). Systemet skapade omfattande odlingstekniska samarbeten som band samman hela bygder eftersom alla tvingades följa samma trädesrytm. I samma landskaps skogbygder dominerade en- och tvåskifte utan samarbeten. Liknande tvära kast och utpräglade skillnader fanns i flera av landets jordbruksbygder. I Västergötlands näringsrika kalkjordar existerade ensäde, tvåsäde och tresäde parallellt. I delar av Smålands nordöstra delar gick trädessystemet från ett utpräglat tresäde mot ett utpräglat tvåsäde under 1600-talet. Förändringen hänger troligen samman med en ökad inriktning på boskapsskötsel på bekostnad av sädesodling i området. I östra Sverige dominerade tvåsäde under tidigmodern tid. Värmland och Norrland har däremot en mycket komplicerad och sammansatt historia av blandformer av ensäde, tvåsäde och flersäde blandat med långtidsträda. I Dalarna omöjliggjorde det lokala arvssystemet att man etablerade en bestämd ägostruktur. I vissa delar av landskapet har dessa komplicerade ägoförhållanden fortfarande inte lösts. I flera områden beror omdaning av odlingssystemen på att man har anpassat sin produktion till behov hos nya ekonomiska marknader. Ett tydligt exempel på detta är framväxten av den långt gångna mekaniseringen inom linodlingen i mellersta norrland som påverkade odlingssystemet men också de sociala förhållandena i samhället. Jordbruksfamiljerna fick genom linproduktionen en förändrad arbetsdelning mellan könen.

I norra Sverige har jordbruket inte haft samma dominerande roll som i resten av Sverige. I stället har jakten, fisket, renarna och bruket av skogens resurser varit de viktigaste näringarna. Genom historiska källor har vi kunskap om flera uppodlingsetapper, från 1300-talet och ända in på mitten av 1900-talet, vilka har initierats och gynnats av kronan samt av personer nära knutna till staten. Dessa nybyggen karaktäriseras av småskalighet och självhushållning. Det var främst korn som odlades. Vid dessa jordbruk uppfördes ibland kapell och andra speciella byggnader, till exempel kvarnar, vilka brukades av flera familjer i området. Norr om odlingsgränsen upprättade samerna torp från mitten av 1800-talet. Dessa anlades ofta på gamla samevisten i områden som inte hade reguljära vägförbindelser. Torpen ärvdes under flera generationer inom familjen.

Vidare har det i de flesta delar av landet förekommit ett utbyte mellan olika trakter med olika förutsättningar för jordbruk. Till exempel har säd från högvakastande områden "exporterats" till skogs- och produktionsbygder i ut-

Fjällägenheten Dainanäs, Vilhelmina Fjällägenheten Örnbö, Storsele Fjällägenheten Åkernäs, Storsele



Högby fyr, Öland

BENGT A. LUNDBERG

byte mot slöjdalster och råvaror. Tydliga exempel på detta är förhållandet mellan slätt bygderna i Värmland, Närke och Västmanland och samma landskaps bergslagstrakter samt mellan slätt- och risbygd i Skåne. Omfattande oxdrifter för att tillgodose Bergslagens behov av dragdjur hör också till bilden. Även arbetsvandringar, till exempel från Dalarna och Värmland har en lång tradition.

Frihetstidens näringsliv – Jordbruksreformer, manufaktur och handelshus

Sverige intog en marginaliserad position i den europeiska maktbalansen efter det Stora Nordiska krigets slut år 1721 (se berättelse nr 5, Maktbalans...). Efter århundradets inledande krigsdepression följde, under 1720- till 1740-talen, en återhämningsperiod då befolkningen successivt ökade. Det var ur centralmaktens perspektiv synnerligen viktigt eftersom en stor befolkning var en grundläggande nationell resurs enligt merkantilismens teori. Ambitionen att gynna befolkningstillväxten bidrog i hög grad till att intresset för jordbrukets utveckling ökade under 1700-talet. Nya metoder i kombination med att större jordarealer nu lades under plogen bidrog till att jordbruksproduktionen effektiviserades. Nu påbörjades ett mödosamt arbete med att sänka sjöar, torrlägga våtmarker och omvandla skogsmarker till åker. Samtidig skedde vetenskapliga undersökningar och praktiska försök för att undersöka vilka växter som kunde klara av det nordiska klimatet, i Carl von Linnés anda. Under 1700-talets slut upplöstes det äldre regelverket kring markköp. Detta möjlig-



John Ericssonmonumentet, Filipstad



Utklippan, Karlskrona

SJÄFARTSVERKET

gjorde att kapitalstarka jordägare kunde, genom inköp, skapa större rationella storjordbruk. Jordägandet koncentrerades till gods- och hemmansägare medan många torpare och andra obesuttna blev jordbruksarbetare och statare.

I Sverige var jordbruket den helt dominerade näringen. Detta kan vara en av förklaringarna till varför den svenska merkantilismen framhöll jordbrukets betydelse och odlingen blev därmed föremål för politiskt styrda reformer. Enskiftet och storskiftet initierades under senare delen av 1700-talet men fick sina egentliga genomslag under tidigt 1800-tal. De fick stor betydelse för jordbrukets modernisering. Skiftesreformerna var inspirerade av de engelska jordreformerna och stod i samklang med tidens upplysningsideal och den tidiga industrialismen. Laga skiftet infördes 1827 och förändrade på ett genomgripande sätt odlingsmarkens arrondering. Mekaniseringen av jordbruket ökade och därmed minskade behovet av dagavlönare samtidigt som jordbruksproduktionen tilltog. Produktiviteten inom jordbruket fördubblades mellan från 1720 till 1840 och bidrog därmed till en bättre livsmedelsförsörjning för den växande befolkningen.

Merkantilismen var ännu under 1700-talet det ekonomiska system som var mest utbrett i Europa, inte minst i Sverige. Detta ekonomiska tänkande var, som nämnts ovan, starkt förknippat med statsmaktens vilja att behärska samhällets mest vitala delar. Centralmakten stärktes på bekostnad av lokala och regionala krafter. Utmärkande för denna tid är de svenska manufakturerna som tack vare detta ekonomiska tänkande fick generösa bidrag av staten (se berättelsen nr 1, Att styra...). Manufakturer var en form av tillverkning i fabriker där hantverksmässig produktion samordnades under en gemensam arbetsledning, ofta i samma lokal. Genom de generösa statliga bidragen grundades en stor mängd manufakturer runt om i landets städer, i synnerhet inom områdena textil, järn, tobak, papper och socker.

Handelshusen i Stockholm och Göteborg hade en central ekonomisk ställning i Sverige under 1700-talet och fram till 1850-talen. Handelshusen skapades ofta av kapitalstarka personer med utländsk bakgrund för att driva utlandshandel, rederi- och bankverksamhet. Ofta var handelshusen även ägare till fabriker. Johan Abraham Grill d.ä. (1674–1725), anhängare till Hatt-

Åholmen, Västerås

(Beckholmen, Skepps- och Kastellholmarna, Stockholm)

partiets merkantilistiska politik, grundade 1716 det Grillska handelshuset i Stockholm. Detta handelshus kom att bli ett av de mest inflytelserika och behärskades av familjen Grill i flera generationer. Handelshuset hade goda kontakter i Europa och var engagerat i Ostindiska kompaniets handel, i varvsproduktion, bankirrörelse samt drev olika fabriker och bruk. Exempel på handelshus finns även på Beckholmen.

Kronans intresse av kontroll, men också av resursinventering av landets olika delar, bidrog till att ämbets- och vetenskapsmän ökade sitt resande. De anmärkte på det usla vägnätet, vilket bidrog till att vägnätet förbättrades. Även manufakturhandeln på landsbygden skapade behov av bättre väghållning. Fram till och med 1600-talet dominerade broar i trä, även om mindre stenbroar finns omnämnda redan från 1100-talet. Kungen förordade att vägar broar skulle byggas i sten och därmed ökade byggandet av kallmurade stenbroar och vägbankar under 1600- och 1700-talet. Det fanns flera orsaker till denna förändring. Träbroar var dyra att underhålla och brandrisken var betydande. Dessutom påbjöd kronan sparsamhet med skogens tillgångar, vilka behövdes till landets träkolsproduktion. En 65 meter lång stenvalvsbro uppfördes 1786 vid Svartån öster om Skänninge. Sedan medeltid hade det funnits en bro på platsen, som ingick i den gamla Eriksgatan genom Östergötland.

Öjebron, Östergötland

Alléer planterades för att visa vägen till betydelsefulla byggnader och platser, så som kyrkor och herrgårdar, men också för att ge skugga åt resenärerna. Gustav III införde en lag om grusning samt plogning av vägar under vintern. De jordäggande böndernas allt tyngre pålagor för att underhålla vägarna och tillhandahålla skjuts började ifrågasättas under slutet på 1700-talet. I Riksdagen ställdes bönderna krav på att även andra grupper i samhället, till exempel ägare av kvarnar och bruk, skulle dela denna börda, men förslagen förkastades. Striden om böndernas väghållningsskyldighet kom att vara i över 100 år. Den löstes först på slutet av 1800-talet då alla fastighetsägare på landsbygden fick betala skatt efter fastighetens storlek till de allmänna vägarnas underhåll.

Frihetstidens ekonomiska politik blev med tiden ohållbar. Systemet byggde på att länderna skulle exportera sina produkter till andra länder samtidigt som inhemska skyddstullar skulle skydda landets produktion mot konkurrens från varor från andra länder. Liberalismens ekonomiska system, som bland annat arbetade för att öppna gränserna mellan länderna och minska statliga inblandningen i ekonomin, vann istället successivt insteg.

Modern tid

Industrialiseringens förutsättningar och framväxt under 1800-talet

Huvuddelen av landets befolkning, omkring 70 procent, bodde ännu under 1870-talet på landsbygden och hade sin utkomst av skogs- och jordbruket. Den hantverksmässiga framställningen av bruksföremål och möbler var fortfarande helt dominerande. De fabriksstillverkade föremålen var få och huvudsakligen tillgängliga för en snävare kapitalstark kundkrets i de större städerna. Industrialiseringen av Sverige påbörjades visserligen redan under 1820- och 1830-talen, men dess verkliga genombrott brukar förläggas först till 1870-talet. Denna datering förklaras av att det var under senare delen av 1800-talet som industrialismen i landet fick en sådan kvantitativ omfattning, att det är befogat att diskutera i termer av industrialiserad framställning och produktion.



Lövsta bruk, Tierp

HANS LANDBERG

En av de viktigaste förutsättningarna för att industrialismen skulle ta fart var tillgången på kapital. Jordbruket genomgick, som nämnts ovan, under tidigt 1800-tal stora strukturella omvandlingar i och med genomdrivandet av storskiftet, enskiftet och slutligen laga skiftet. Nya jordbruksmetoder infördes, graden av mekanisering ökade och statarsystemet etablerades. Dessa effektiviseringar sammanföll med en gynnsam period för export av spannmålsprodukter vilket gjorde att jordbruket genererade ett överskott av kapital. Detta kapital investerades relativt omgående i den spirande industrisektorn. Vid sidan av jordbruksproduktionens ökande möjlighet att generera kapital medförde strukturomvandlingar att stora skaror av landets obesuttna befolkning frigjordes som arbetskraft för den växande industrin.

Tänkar om ett så kallat statarsystem hade framförts redan i mitten av 1750-talet. Motivet till införandet angavs vara att kostnaden för att hålla en statarfamilj med bostad var ringa i förhållande till värdet av den arbetskraft som skulle genereras inom respektive familj. Ett exempel på ett jordbruk som tidigt hade statarsystem i Mälardalen är Svartsjö kungsladugård som i en officiell rapport nämns som statargods redan år 1752. Även på Landsberga gård i Uppland införde kronan tidigt statarsystemet. Redan vid sekelskiftet 1800 hade majoriteten av storgodsens kring Stockholm infört statarsystemet. I samband med statarsystemet avhystes såväl torpare (Mälardalen) som frälsebönder (Skåne). När statarsystemet infördes uppfattades det av många som positivt såtillvida att det ansågs kunna öka produktiviteten inom jordbruket och därigenom även öka befolkningstillväxten. Systemet kom emellertid att få starka negativa konsekvenser för den obesuttna befolkningen på landsbygden. Statarsystemet nådde sin kulmen under slutet av 1800-talet, och avskaffades först 1944.

(Svartsjö slott, Ekerö)
(Landsberga f.d. överstebo-
ställe, Enköping)
(Lilla Kungsladugården,
Nyköping)

Mellan 1750 och 1850 fördubblades Sveriges befolkning, samtidigt som det rådde brist på livsmedel och arbete. Barnkullarna var osedvanligt stora, framförallt under 1800-talet. Den ökande hygien samt vaccinationer ledde till minskad dödlighet, framförallt bland den vuxna befolkningen. Det var olagligt att utvandra, men sedan förbudet upphävts på 1840-talet kom den svenska utvandringen igång. De förbättrade kommunikationerna innebar bättre förutsättningar för den stora emigrationen. I och med att ångbåtarna introducerades på 1860-talet blev överfarten till USA snabbare, säkrare och billigare. Väl framme i USA förde järnvägsnätet emigranterna från hamnarna in i det nya landet.

Missväxten år 1868 i Sverige innebar att emigrationen blev en massrörelse som varade in på de första decennierna av 1900-talet. Under hundraårsperioden 1830–1930 emigrerade drygt 1,3 miljoner svenskar, vilket utgjorde ungefär en femtedel av Sveriges befolkning. Majoriteten utvandrade till Nordamerika. Män i produktiv ålder, och i vissa fall hela familjer, utvandrade för att köpa billig jordbruksmark som gjorts tillgänglig av de amerikanska myndigheterna. Från början emigrerade hemmansägare, hantverkare och familjer. Emigranternas sammansättning förändrades med tiden, såtillvida att mindre bemedlade unga kvinnor och män kom att utvandra för att ta arbete i de amerikanska städerna. Många emigranter ville, förutom att undslippa hungersnöd, bli av med husförhållnings- och värnplikten. Andra lockades av friare andliga och politiska förhållanden. Artiklar i pressen, annonser, arbetskraftsrekryteringar till sågindustrin och järnvägsutbyggnaden samt möjligheten att friköpa jord, men framförallt kontakter och brev från släktingar och vänner som redan befann sig i Nordamerika, bidrog till det ökande intresset för att utvandra.

Dränaget av människor i arbetsför ålder oroade företagare och politiker. En Emigrantkommission tillsattes för att utreda vad som skulle kunna göras för att förhindra utvandringen (se berättelsen nr 1, Att styra...). Kommissionen förkastade de konservativas förslag om att skärpa lagstiftningen mot utvandring, istället förespråkades sociala och ekonomiska reformer, till exempel allmän rösträtt och folkbildning för att minska klasskillnaderna i samhället. Emmigrationen minskade på 1920-talet. Det är osäkert om Emigrantkommissionens förslag hade någon betydelse för minskningen eller om det berodde på att USA skärpte sina immigrationsregler under samma tid. Emigrationen innebar att befolkningsöverskottet begränsades samt att andelen arbetslösa och fattiga människor som måste försörjas inom Sverige blev relativt litet. Det bidrog till att svenskarnas levnadsstandard på kort tid kunde omvandlas från att höra till de lägsta i Europas under slutet på 1800-talet, till att höra till de högsta under senare hälften av 1900-talet.

Vid sidan av kapital och arbetskraft var övriga nödvändiga förutsättningar för landets industrialisering möjligheten att generera råvaror och energi. Därutöver fanns även behov av transportsystem och en inhemsk så kallad ”know-how”. En av landets mest framstående innovatörer var ingenjören John Ericsson (1803–1889) som dock i unga år emigrerade till USA. Under sin livstid tog han patent på cirka 500 uppfinningar. Den mest kända var hans propellerkonstruktion och det nordamerikanska krigsfartyget Monitor från år 1862. John Ericsson symboliserade många aspekter av det sena 1800-talets svenska själv- och idealbild; uppfinnaren vars verk kunde omsättas i ekonomiskt bärkraftiga företag. John Ericsson har rönt ett stort internationellt intresse och har närmast hjältestatus i USA. Johns bror ingenjören Nils Ericson kom att få en större betydelse i Sverige, framförallt genom hans arbete med

John Ericsson-monumentet,
Filipstad

kanalutbyggnaderna, till exempel Slussen i Stockholm, Göta- och Trollhätte kanal, och den statliga järnvägens stambanenät i södra Sverige.

(Trollhätte kanal- och slussområde, Trollhättan)

En förutsättning för utvecklingen av industrin var att vägnätet förbättrades och utökades. I och med att järnvägen drogs fram till områden som tidigare inte haft ett utvecklat näringsliv ökade behovet av vägar till järnvägs-samhällena. Den ökande produktionen från jordbruket kunde transporteras över större avstånd tack vare järnvägen, men det krävde också nya vägar. Genom de nyskiftade byarna drogs nu vägar efter åker- och ägo-gränserna, mellan de utflyttade gårdarna och fram till de allmänna vägarna. Uppodlingen av nya, ofta steniga marker, resulterade i att stengårdsgårdar ofta byggdes längs vägrenarna. Tamboskapen betade fritt på utmarken. För att hindra dem att ta sig in på inägorna och förstöra de odlade grödorna anlades stängsel och grindar vid vägarna. År 1841 skapades Kongliga Styrelsen för Allmänna Wäg- och Vattenbyggnader vars uppgifter var att övervaka kronans intressen vid bland annat väg- och kanalbyggnader. En allt viktigare uppgift för styrelsen var att skapa förutsättningar för flottningen, vilken ökade i takt med att järnbruket i Bergslagen omvandlades till träindustrier och i synnerhet genom anläggandet av sågverken längs norrlandskusten.

Den snabba utvecklingen av Norrlands sågverksindustri intar en särställning inom den svenska industrialiseringen. Redan Gustav Vasa anlade kronosågar, vilka drevs av vattenkraft. Under slutet av 1700-talet uppfördes så kallade exportsågar. Därmed ökade produktionen markant och sågverksindustrins produkter blev en betydelsefull exportvara. En viktig förutsättning för sågverksepokens uppkomst vid 1800-talets mitt var avyttringen av skogarna. Därmed kom kronans skogar, till följd av riksdagsbeslut mellan 1810- och 1830-talen, att övertas av enskilda och företag, en process som avstannade på 1860-talet när staten ändrade sin skogsägarpolicy. I slutet av 1840-talet etablerades ångdrivna sågverk i Norrland som successivt ersatte de äldre vattendrivna sågverken. Ångsågarna möjliggjorde en placering vid kusten, där de gynnsammare hamnlägena underlättade utskeppningen. För att transportera virke till sågverken anlades flottningsleder längs de stora älvarna. Än i dag finns spår efter flottningen längs Sveriges älvar och vid kusterna i form av till exempel dammar, rännor och skiljen. De transporttekniskt gynnsamma lägena vid kusten och en industrialiserad flottning bidrog till att sågverksindustrin, under framförallt 1870- och 1890-talen, nådde nya produktionsnivåer. Värdet på skogens träråvaror förändrades, från att ha varit nästan utan värde till att värderas mycket högt. Enorma kapital samlades hos skogs- och sågverksägarna. Ett exempel på hur detta kapital användes är greveparet Hallwyl som uppförde det påkostade Hallwylska palatset i Stockholm.

(Hallwylska museet, Stockholm)

Trä- och järnindustrin utgjorde navet i den svenska ekonomin under senare delen av 1800-talet. Även järnindustrin uppvisade en likartad utveckling. I stället för att framställa järn och stål i spridda hyttor och hamrar koncentrerades tillverknings- och förädlingen blev mer långtgående för att möta utländsk konkurrens. Brytningsrätterna köptes upp av förmögna privatpersoner och gruvbolag, därmed förlorade bergsmännen undan för undan sin nedärvda brytningsrätt och många hyttor lades ned. Utvecklingen påskyndades av aktiebolagslagens instiftande 1848 och av det faktum att den statliga styrningen på området minskade i och med näringsfrihetens införande. Bergmannaorganisationen och Bergskollegium upplöstes. Under århundradets andra hälft kom fler och fler gruvor och bruk i allt färre och större aktiebolags ägo. Med nya brytningsmetoder och tekniska hjälpmedel rationaliserades driften. Mindre bruk fick svårt att investera i de nya teknikerna, vilket ledde till att flera



Högby fyr, Öland



Kapelludden fyr, Öland



Ölands norra udde, Öland

äldre bruk i den gamla bergslagsbygden lades ned.

Den svenska ekonomin under 1890-talet byggde i hög grad på landets inhemska naturresurser och var till stor del inriktad mot export, det fanns en växande marknad för svenska varor ute i Europa. Till landets industriella och ekonomiska framgångar bidrog även en rad svenska uppfinningar, däribland kullagret (SKF), separatorn (Alfa-Laval) och säkerhetständstickan (Swedish Match). Industrialiseringen innebar att stora delar av näringslivet effektiviserades och expanderade. Den viktigaste motorn i hela industrialiseringen blev den elektriska kraften, vilken nu togs i bruk för produktionen, i stället för den tidigare ångkraften. Därmed växte den elektrotekniska industrin fort. Till detta område hörde tillverkningen av telefoner och elektriska maskiner där L. M. Eriksson och ASEA båda snabbt fick en oerhört stark ställning på marknaden, inte minst internationellt. Likväl dominerade ännu träindustrin i svensk ekonomi, som nu fick en ny exportprodukt i form av pappersmassa (SCA).

Behovet av kapital för den växande industrin och transportsektorn

Vid sidan av en ökande export var en viktig anledning till landets ekonomiska uppsving under sent 1800-tal att den inhemska marknaden kraftigt expanderade till följd av en stigande konsumtion i spåren av lönearbetets ökande omfattning. Tidigare exklusiva varor kunde nu, genom industriell framställning, erhållas till betydligt lägre priser. Med mekaniseringen följde en specialisering och standardisering, något som i sin tur lade grunden för den massproduktion av varor som växte fram under 1900-talet. Därigenom fick även de bredare folklagren tillgång till varor som tidigare klassats som rena lyxvaror. Vidare befäste Stockholm nu sin ställning som landets ekonomiska centrum. Här låg sedan tidigare de viktigaste handelshusen men nu förlades även flera av de nya storföretagens huvudkontor hit, även om den industriella verksamheten drevs på annat håll i landet. Såväl Riksbanken som börsen låg i huvudstaden och därför etablerade även de nya affärsbankerna sina huvudkontor här (se berättelse nr 1, Att styra...). Stockholm hade däremot förlorat sin ledande position inom utrikeshandeln. Genom förbättrade kommunikationer, i form av utbyggt järnvägsnät och förbättrade vattenvägar blev Gö-

(Södra Bankohuset, Stockholm)
(Norra Bankohuset, Stockholm)

teborg landets ledande exporthamn vid sidan av bland andra Sundsvall och Malmö.

De enorma kapital som genererades i samband med landets industrialisering skapade behov av ett väl fungerande bankväsende. Kreditbehovet hade, i synnerhet under 1700-talet, tillgodosetts av landets handelshus men också i viss mån av statlig bankverksamhet. Jordbruksproduktionens ekonomiska överskott möjliggjorde bildandet av sparbanker under förra delen av 1800-talet. Näringsfrihetens införande bidrog till en ökad ekonomisk aktivitet och därmed ökat behov av finansiella institutioner. Även staten fungerade som en ekonomisk aktör inte minst i samband med utbyggnaden av järnvägsnätet då staten, för att finansiera detta företag, lånade stora summor pengar från utlandet.

I slutet av 1800-talet övertog bankerna merparten av den utländska inlåningen. Landets enorma behov av krediter till den nya industrin och till det fortsatta järnvägsbyggandet medförde att bankerna nu fick en nyckelposition i svenskt näringsliv. Sveriges första affärsbank, Stockholms Enskilda bank grundades 1856, av familjen Wallenberg. Under sent 1800-tal och tidigt 1900-tal etablerades ett system av affärsbanker, vilka har haft en avgörande betydelse för landets ekonomiska utveckling. Denna period räknas som de svenska bankernas storhetstid och nya bankpalats växte upp i landets samtliga större städer. På nedre Norrmalm i Stockholm växte ett nytt finanscentrum fram. I samma område uppfördes vid sekelskiftet landets första centralpalats, ett kombinerat affärs- och kontorshus, efter amerikansk förebild. Det blev i sin tur föregångare till de kontors- och affärsbyggnader som från början av 1900-talet kom att bli dominerande inslag i svensk stadsbebyggelse. I närheten uppfördes på 1930-talet ett affärs- och handelshus inspirerat av funktionalismens ideal.

Johannes större 9, Stockholm
Vinstocken 1, Stockholm
Rosenbad 9, Stockholm
Lejonet 3, Stockholm
Rosenbad, Stockholm

Centralpalatset, Kv Röda
Bodarna, Stockholm
Gahns Hus Brunkhuvudet,
Stockholm

Vattenvägar, fyrar och kanaler byggs för sjöfartens behov av säkra farleder

För att underlätta transporten av varor såväl inom landet som för exportmarknaden var det nödvändigt att förbättra landets kommunikationsväsende. Redan under slutet på 1500-talet gjordes försök att anlägga en farled mellan Väneren och Kattegatt genom att anlägga slussar förbi Trollhättefallen i Göta älv, men dessa färdigställdes aldrig. Lilla Edets sluss från år 1607, också vid Göta älv, anses vara den första sluss som togs i bruk i Sverige. Arbetena med att bygga kanaler fortsatte under 1600- och 1700-talen med bland annat Christoffer Polhem som ingenjör, men de tekniska svårigheterna var ofta övermäktiga.

Först under 1800-talet utvecklades en ny ingenjörsteknik samtidigt som militär arbetskraft utnyttjades för att utvidga och färdigställa de stora kanalarbetena. Kanalerna byggdes av enskilda bolag men på grund av kanalernas betydelse för både handel och försvar fick dessa bolag statliga bidrag för genomförandet. Dessutom anvisades indelta soldater som dagsverksarbetare till byggnadsplatserna. En av de främsta satsningarna inom detta område var arbetet med Göta kanal, ett av landets viktigaste infrastrukturföretag under första delen av 1800-talet. Tillsammans med Trollhätte kanal och Göta älv bildar Göta kanal en 390 kilometer lång vattenväg, som förbinder Kattegatt med Östersjön. I och med öppnandet denna vattenväg ökade sjötrafiken på Väneren och Vätten och de första fyrarna började uppföras i dessa områden.

Under första delen av 1800-talet uppfördes företrädesvis öppna och täckta

Trollhätte kanal- och slussområde, Trollhättan

Hjortens uddes Fyrplats,
Mellerud
Naven, V Eken, fyrbostadshus,
Lidköping
Söököjan, Karlstad
Vanäs fyr och brygga, Karlsborg

Svartklubben, Norrtälje Djursten, Östhammar Söderarm, Norrtälje Bönan, Gävle Ölands Norra Udde, Borgholm Hoburg, Gotland Fårö fyrplats, Gotland Understen, Norrtälje Holmögadd, Umeå Bokö fyrkur, Trosa Fyren på Godnatts Fästningstorn, Karlskrona Vattenståndsmärken vid Rataskär fyrplats och båk, Robertsfors

Hjortens udde, Mellerud Malören, Kalix

Gotska sandöns fyrplats, Gotland

Måseskär, Orust Kapelludden, Borgholm Utklippan, Karlskrona Häradsskärs, Gryt Röd kallens, Luleå Sandhammaren, Ystad Pater Noster, Kungälv

När, Gotland Tylön, Halmstad Klövholmen, Värmdö Bergudden, Umeå Kullen, Helsingborg Stora Karlsö, Gotland Högby fyr, Borgholm

Måsknöv, Haninge

stenkolsfyrrar längs kusterna. Under denna period byggdes även de första fyrrarna längs norrlandskusten framtvungade av den växande sågverksproduktionens transportbehov och den alltmer specialiserade fiskenäringen. Fyrrar och fyrplatserna användes även av lotsväsendet och militären samt för väderobservationer, vilka genom telegrafins utveckling snabbt kunde överföras till fastlandet. På flera av fyrplatserna finns äldre vattenståndsmärken.

Det skedde en kraftig expansion av den internationella sjöfarten och utrikeshandeln från 1850 till 1870 samtidigt som staten införde administrativa och byråkratiska lättnader för näringslivet och rederierna. Fartygens större och alltmer dyrbara laster ställde ökade krav på sjösäkerhet. Detta medförde att fyr- och lotssystemet kraftigt byggdes ut under senare delen av 1800-talet. Samtidigt genomfördes avsevärda tekniska förbättringar av landets fyrrar för att klara den ökande belastningen på landets farleder. En av huvudmännen bakom den kraftiga utbyggnaden och de tekniska förbättringarna var ingenjören Nils Gustaf von Heidenstam som 1858 utnämndes till överfyringenjör för Lotsväsendet. Staten gav frikostiga lån för att uppföra de dyra, tunga och komplicerade fyrbyggnaderna som ofta uppfördes på otillgängliga platser. Under denna tid anlades de flesta bemannade fyrplatserna i Sverige. Ett stort problem var att de flesta fyrrar var tunga stenkonstruktioner som var svåra och kostsamma att uppföra. En annan nackdel med stenfyrrarna var att de inte kunde uppföras på sand eller på mark som var instabil. Heidenstam påbörjar därför ett arbete för att utveckla en lättare fyrkonstruktion av fackverk i järn. De första fyrrar av denna typ täcktes med trä. För att kunna uppföra fyrrarna på lös sand borrades stora järnskruvar ner i marken så att fyren kunde fästas vid dessa.

Nils Gustaf von Heidenstam kom att vidareutveckla fyren som han uppfört på Gotska sandön till den fyr som vanligtvis kallas "Heidenstammare". Fyren består av ett helt öppet järntorn av fackverk. Fördelarna med fyrtypen var många, den var lätt att transportera och demontera och var betydligt billigare att tillverka och uppföra än de gamla stenfyrrarna. Den kunde tillverkas på vanliga mekaniska verkstäder och skeppsvarv i närheten av den plats de skulle placeras, vilket förkortade anläggningstiden avsevärt. Under denna period byggdes även fyrrar som kläddes med valsade plåtar samt fyrrar av trä eller tegel. Dessutom uppfördes ett flertal bostadshus i trä, sten eller tegel med fyrtornet på taket eller på gaveln av huset. För att ge ledning för skepp och fartyg i dimma har olika typer av ljudsignalanordningar, så kallade mistsignaler använts. För att lösa uppgiften med att hitta en optimal ljudanordning provades många olika tekniska lösningar. Signalen skulle vara regelbunden och höras tillräckligt långt över havet, utan att vara alltför personalkrävande och dyr i drift. I detta sammanhang är det inte möjligt att fullständigt redogöra för alla olika typer av mistsignaler som använts, men några exempel kommer att ges.

Den första klockstapeln med en klocka för mistsignalering som uppfördes i Sverige var Nidingen 1766. Den är också den äldsta kända i världen som uppförts på en fyrplats. Idag finns få klocktorn kvar men på Måsknöv i Haninge kommun finns ett klocktorn som uppfördes 1900. Klockan satt ursprungligen på Pater Noster fyrplats, där den var i bruk mellan 1869–1897. På klockan finns en inskription samt en dikt av den mångsysslande fyringenjören, arkitekten och ämbetsmannen Albert Theodor Gellerstedt. Från 1860–70-talen används gonggongar vilka så småningom kom att ersättas av kanoner. På Vinga fyrplats finns två signalkanoner bevarade. På Allmänna konst- och industriutställningen år 1897, vanligen kallad Stockholmsutställ-

ningen, visades en mistsignalapparat som sedermera sattes upp på Svartklubbens fyrplats. Ett mistmaskinhus från 1909, där signalen drevs med komprimerad luft, finns kvar på Tylö. Nästa tekniska lösning var knallsignalapparater vilka monterades på fyrtorn. De kom att användas ända in på 1950-talet. En stor förändring innebar ingenjören H. Rudbergs uppfinning av tyfonen år 1921 som vidareutvecklades av Kockums mekaniska verkstad i Malmö. Tyfonen är en luftdriven membransändare som var energisparande i förhållande till det erhållna ljudet. En tyfon finns bevarad på Ölands Norra uddes fyrplats. I och med att fyrplatserna elektrificerades i slutet av 1920-talet introducerades den tyska nautofonen som är en elektrisk membransändare.

Fyrarna och fyrväsendets vidareutveckling hänger starkt samman med den framstående tekniska och industriella utvecklingen i Sverige under slutet av 1800-talet och början på 1900-talet. På Stockholmsutställningen 1897 visades en unik fyr i järn som konstruerats John Höjer. Fyren flyttades sedermera till Högby på Öland. Gustav Dalén kom genom sina uppfinningar, klippljusapparaten med tryckregulator och solventilen, att revolutionera fyrtekniken genom att de automatiserade fyrarna. Daléns uppfinningar löste många komplicerade problem inom fyrväsendet och uppfinningarna fick stor betydelse nationell och internationell. Tekniken lade sedermera grunden för företaget AGA och dess AGA-bojar. År 1912 fick Gustav Dalén nobelpriset i fysik för sina tekniska innovationer inom fyrväsendet.

De landbaserade fyrarna gav inte alltid tillräcklig ledning för sjöfarten därför placerades fyrskepp, som förankrades med en kätting i botten, vid farliga grund och svårnavigerade farleder. År 1831 placerades det första fyrskeppet ut vid Falsterborev (1831–1872) vilket följdes av ett tjugotal fartyg. Fyrskeppen utvecklades successivt från 1920-talet, fram till år 1972. Fyrskeppen var bemannade och den höga kostnaden för personal, teknik och fartyg påskyndade utvecklingen av kassunfyror. Kassuntekniken innebär att en låda av betong byggs, vilken därefter bogseras till platsen där fyren skall stå. Kassunen fylls med sand eller sten och den bottenfasta fyren konstrueras färdigt på platsen. När den första kassunfyren i Sverige uppfördes utanför Trelleborg 1930 inleddes en ny fas i fyrbyggnadshistorien. Fyrskeppen och kassunfyror kom att bli särskilt viktiga för vintersjöfarten för till exempel industrierna och malmtransporterna i Norrland. De bottenfasta fyrarna har sedan utvecklats vidare av fyringenjören Robert Gellerstad, som konstruerade teleskopmetoden, med förskjutbara kassuner. Fyrarna kunde därmed framställas på land för att sedan fyllas med singel på plats. Ny teknik och navigationsutrustning har fått till följd att kustfyroras betydelse för sjöfarten har minskat.

Lilleland fyr, Kungsbacka
Trelleborg kassunfyr, Trelleborg

Vägar av järn – en nationell angelägenhet i statlig förvaltning

Statens satsningar på utbyggnaden av järnvägens stambanenät, ett beslut som togs vid riksdagen 1853–1854, hade en avgörande betydelse för effektiviseringen av de svenska kommunikationerna. Med tiden skulle järnvägarna konkurrera ut vattenvägarna som transportmedel för inrikes gods över längre avstånd. I Sverige hade banor med räls av trä eller järn, där vagnarna drogs av hästar eller oxar länge använts i gruvnäringen. De första initiativen för ett svenskt järnvägsbyggande togs av enskilda aktörer. Den första svenska järnvägen för godstransport, Frykstadbanan i Värmland som invigdes 1849 och Nora–Ervalla järnväg, invigd 1857, som var den först invigda normalspåriga järnvägen för gods- och persontrafik, är sådana exempel. Det mest långtgående försöket att upprätta ett nationellt järnvägsnät företrädde av Adolf Eugène von Rosen som med finansiellt stöd av ett engelskt konsortium utverka-

Bofors vattentorn, Karlskoga
Kristianstads lokstall och vattentorn, Kristianstad

de tillstånd att inleda ett sådant anläggande. De finansiella åtagandena kunde inte uppfyllas och endast en kort sträcka byggdes av det nät von Rosen planerade. Hans initiativ bidrog till att en politisk diskussion uppstod om lämpligheten av att en för landets utveckling så viktig kommunikationsfråga som järnvägsbyggandet skulle vara beroende av privata initiativ. Riksdagens beslut att bygga ett statligt finansierat stambanenät parades med en förväntan om att privata eller regionala intressenter skulle initiera byggandet av komplementära banor. Några privata banor kunde invigas redan innan den första stambanan stod färdig. Först erhöll de privata järnvägsbolagen direkta bidrag, på samma sätt som stöd tidigare lämnats till kanalbolagen, men 1872 inrättades en särskild lånefond för ändamålet. Ungefär 70 procent av de järnvägssträckningar som byggdes under denna period tillkom i privat regi.

Till chef för stambanebyggandet utsågs år 1855 Nils Ericson, som visat prov på tekniskt kunnande och organisationsförmåga i samband med färdigställandet av Göta kanal. Till sin organisation knöt han personer med militär bakgrund, vilket avspeglades i den organisatoriska uppbyggnaden av byggandet och driften av järnvägarna med tillhörande anläggningar. Järnvägsförespråkarna hävdade att utbyggandet av ett statligt järnvägssystem skulle föra rikets delar närmare varandra, både fysiskt och kulturellt. Men diskussionen om järnvägsfrågan åstadkom en djup politisk splittring, vilken periodvis påverkade riksdagsarbetet också i andra frågor. I ett inledande skede fanns olika uppfattning om huruvida järnvägsfrågan var en statlig angelägenhet. I och med att beslutet togs att staten skulle finansiera ett stambanenät, bröts i huvudsak motståndet mot järnvägsutbyggandet. Istället kom fastställandet av järnvägarnas sträckning att vålla stor vända i landets politiska ledning. Den av Nils Ericson utstakade planen, som godkännt i samband med hans tillträde som ansvarig för de statliga järnvägarna, utsattes för stark kritik. I stället för att hålla fast vid Ericssons plan fattades besluten etappvis. Besluten föregicks av dragkamper mellan olika lokala och regionala intressen. I stort byggdes banorna i södra Sverige ut efter Ericssons förslag- för den norra landsdelen hade Ericsson inte upprättat några planer.

Den första stambanan, Västra stambanan mellan Stockholm och Göteborg, kunde invigas år 1862. Därpå följde utbyggnaden av övriga stambanor i den södra delen av landet, i huvudsak efter Ericssons plan. Södra stambanan mellan Falköping och Malmö stod färdig år 1864 därefter följde den Östra stambanan (1874) mellan Katrineholm och Nässjö och den Norra stambanan (1875) mellan Stockholm och Storvik. Avsikten med stambanornas sträckning var att de skulle knyta samman de större städerna. Dessutom skulle unionslandet Norge länkas samman med det svenska spårnätet. På grund av unionsupplösningen 1905 fullföljdes inte den planerade sträckan från Lund till Oslo, vilken delvis skulle skapas genom statligt inköp av privatbanor. Den planerade sträckningen fick istället Strömstad till slutstation och först efter andra världskriget öppnades förbindelsen över Svinesund, men då i form av en bilbro. Stäckningen mellan huvudorterna drogs medvetet fram i tidigare relativt otillgängliga bygder. Den strategiska föresatsen var att stimulera näringslivsutvecklingen i sådana trakter där goda kommunikationer, främst i form av vattenvägar, saknades. Bristen på kommunikationer ansågs vara hämmande för etablerandet av produktiva verksamheter. Sjö- och landtransporterna planerades med beröringspunkter för att komplettera varandra. På så sätt kunde transporterna effektiviseras och upptagningsområdena för gods maximeras. Stambanenätet kompletterades av statliga tvär-, sido- och sammanbindningsbanor.

Mölnbo station, Södertälje
Fåglavik station, Herrljunga
Gamla Uppsala järnvägsstation,
Uppsala
Koler station, Piteå
Myrhedens vattentorn, Skellefteå
Billesholm station, Bjuv
Oskarström stationshus,
Halmstad
Svenshögen station, Strömstad



Kristianstad vattentorn, Kristianstad

NAMN NAMNSSON

Den norra delen av landet fick vänta på järnvägens utsträckning, men förväntades fullt ut bidra till utbyggnaden i söder. Det ifrågasattes öppet av riksdagsrepresentanter från landets södra halva om det överhuvudtaget fanns behov av järnväg i det glest befolkade norra landsändan, där kommunikationerna kunde skötas genom sjöfarten längs kusterna. Till skillnad från södra delen av landet var det glest med privata järnvägar i norr. I och med att den norra landsdelens ekonomiska resurser, i form av malm, skog och vattenkraft, exploaterades, ökade det ekonomiska intresset för landsändan och järnvägsanläggandet koncentrerades till norra Sverige efter 1880.

Stambanan genom Norrland, eller sträckningen Storvik–Ånge färdigställdes år 1881. I nästa etapp byggdes Stambanan genom Övre Norrland mellan Ånge och Boden, som stod färdig år 1894. Huvudavsikten med dessa stambanor var att transportera stål- och skogsprodukter, till exempel virke och träkol, till utskeppningshamnar och träindustrier via de spår som byggdes mel-

Haparanda vattentorn, Haparanda

Kopparåsen bostadshus, Kiruna
Kaiseniemi banvaktstuga och pumphus, Kiruna
Stenbacken station, Kiruna
Kaisepakte förråd och uthus, Kiruna
Solbacken banvaktstuga, Kiruna
Vassijaure transformatorstation, Kiruna
Abisko transformatorstation, Kiruna
Torneträsk station och bostadshus, Kiruna

Böle personalkur, Berg
Ytterhogdal personalkur, Härjedalen
Sveg stationshus, Härjedalen
Brunflo ställverk och banmästarbostad, Östersund
Lesjöfors station och godsmagasin, Filipstad
Arvidsjaur stationshus, Kiruna
Mellansel lokstall, Örnsköldsvik
Norrsele dressinbod, Sorsele
Sorsele dressinbod, Sorsele
Avaviken vattentorn, Arvidsjaur
Moskosel vattentorn, Arvidsjaur
Storuman station och godsmagasin, Storuman

lan kuststäderna och stambanorna. Från Boden byggdes banan österut till Torne älv och finska gränsen. Det fanns en rädsla för att bygga samman Sverige med Ryssland, därför dröjde det till dess att Finland vid första världskrigets slut frigjort sig från den ryska överhögheten innan en permanent bro byggdes mellan Haparanda och Torneå år 1919. Järnvägarna i Sverige, Finland och Ryssland har än i dag olika spårvidd vilket försvårar för transporter mellan länderna.

Malmbanans sträckning mellan Kiruna och Narvik har en förhistoria som privatbana till väsentlig del skapad med kapital från bland andra engelska, tyska och holländska intressenter. Sträckningens syfte var att åstadkomma en förbindelse till en isfri hamn för utskeppning av de rika malmfyndigheterna i Kiruna och Malmerget, som då utvanns av ett engelskt bolag. Statens motiv för att år 1891 ta över och med tiden bygga ut banan så väl tekniskt som till sin sträckning var de nationalekonomiskt betydelsefulla malmfyndigheterna i norra Sverige. Staten hade tagit kontroll över malmfyndigheterna år 1890 då LKAB bildades. Från norsk sida fanns ett intresse att skapa en järnvägsförbindelse till Finland och vidare till Ryssland. Den topografiskt besvärliga sträckningen på Malmbanan och behovet av en förbindelse som kunde klara tunga malmtransporter ställde höga krav på banans konstruktion och driftssäkerhet. Stationshusen fick en säregen prägel genom de stora inbyggda transformatorstationerna som krävdes för de tunga malmtransporterna.

Nästa led i satsningen av att utveckla av järnvägs kommunikationerna i norr var ett beslut 1907, om att bygga första etappen av Inlandsbanan. Den nästan 100 mil långa banan tillkom i avsikt att utveckla Norrlands inlands näringsliv och i orostider fungera som en avlastningsbana för de nordliga stambanorna. Ursprungligen fanns tanken på att ha en sammanhängande Inlandsbana till Bohuslänska kusten för att skeppa ut stål och malm den vägen. Staten bestämde sig till slut för att Kristinehamn skulle bli den sydliga ändpunkten för Inlandsbanan, varifrån godset kunde skeppas vidare via Väneren och Trollhätte kanal. Sträckningen skapades genom uppköp av den privata bansträckan Kristinehamn–Sveg, vars äldsta del tillkommit som hästdragen järnbana redan 1850, och nybyggnation av sträckningen vidare till Gällivare. Den stora järnvägsbyggnadsepoken avslutades med invigningen av Inlandsbanan 1937.

Förutom de ovan nämnda striderna rörande järnbanornas sträckning, kritiserades det faktum att en stor del av det material som gick åt till järnvägsbyggandet inledningsvis köptes från utlandet. Kritikerna ansåg att de näringslivsutvecklande effekterna begränsades när inkomsterna hamnade i utlandet. En bakomliggande förklaring var att teknikutvecklingen kommit längre i England och Tyskland, varifrån huvuddelen av järnvägs materialet importerades. I dessa länder användes stenkol som bränsle i tillverkningen av järn. Stenkolet gav en högre temperatur i tillverkningsprocessen, vilket bidrog till att framställa ett järn som bättre lämpade sig för de krav som järnvägstekniken ställde. Med tiden kom de nya järnframställningsprocesserna också att tillämpas i Sverige och därmed fanns ett kvalitativt likartat järn att tillgå för en inhemsk produktion av såväl räls som lok och vagnar. Forskningen har visat att den ekonomiska betydelsen av järnvägsanläggningarna för samtidens bruttonationalprodukt snarare kan knytas till själva anläggningsarbetena än till den verkstadstekniska produktionen för järnvägsdriftens behov. Andra kritiska röster rörde järnvägens dyra anläggnings- och byggnads sätt, särskilt under 1860-talets svaga ekonomi och i samband med att beslut om järnvägsnätet i landets norra del togs. Kritik riktades också mot valet av

spårvidd, men normalspåret tillät högre hastighet och hade bättre hållbarhet. Om smalspår blandades med normalspår skulle flera dyrbara omlastningar bli nödvändiga. Därför fattade riksdagen till slut beslut om att behålla en enhetlig spårvidd på stambanorna.

Utöver den politiska viljan att bidra till olika regioners ekonomiska utveckling ansågs det vara en nationell angelägenhet att bereda den ökande befolkningen sysselsättning inom landet som ett alternativ till emigrationen väster ut (se berättelse nr 1, Att styra...).

Jordbruksreformerna gav en ökande produktion samtidigt som jordbrukets mekanisering innebar att behovet av arbetskraft minskade, vilket resulterade i ett arbetskraftsöverskott på landsbygden. Annläggningsarbetena vid järnvägen innebar att människor kunde sysselsättas genom daglönearbete under själva byggnadsfasen, men också genom fasta arbeten som stationsfunktionärer, i underhållsorganisationen eller som banvaktare längs banorna. Arbete inom de statliga verksamheterna var eftertraktat, även om lönerna var låga fanns en relativt sett god anställningstrygghet. Järnvägens militärt influerade hierarkiska uppbyggnad erbjöd möjligheter till avancemang – och en statustyngd uniform.

Järnvägen och samhällsförändringarna under 1800-talets andra hälft

Till kanalbyggandet hade den militära organisationen tagits i anspråk genom att utnyttja de indelta soldaternas dagsverksplikt. Även arbetskompanier bestående av människor som befann sig i samhällsmarginalen hade tagits i anspråk som arbetskraft i dessa projekt. I och med näringsfrihetens framväxt och att rätten att röra sig inom landet ökade, minskade andelen av så kallade lösdrivare (se berättelse nr 1, Att styra...). Det fick till följd att de så kallade arbetskompanierna fick en allt mindre rekryteringsbas, denna sorts arbetskraft blev otillräcklig för järnvägsbyggnationens behov. Redan tidigare fanns en tradition av arbetsvandringar då människor tog tillfälliga arbeten vid anläggningsarbeten och husbyggen. I och med järnvägsanläggandet uppkom en särskild rörlig yrkesgrupp, så kallade rallare (av räsläggare), som rekryterades ur dessa befolkningsgrupper. I den tidiga fasen var järnvägsbyggnadsarbetena sällan mekaniserade och krävde därför stor arbetskaper och styrka. Med tiden ökade mekaniseringen och prefabriceringen och därmed också specialiseringen samt graden av hierarkisk ordning inom rallarkåren. Rallarna blev till följd av detta en allt tydligare organiserad yrkeskår, som under 1900-talets tidiga år även organiserade sig fackligt.

Rallarna hade låg social status och omsättningen i kåren var stor. Järnvägsanläggandet var ett säsongarbete som kunde kompletteras med till exempel skogsarbete under vinterhalvåret. Banbyggarna flyttade mellan byggarbetsplatserna, ofta i sammanhållna rallarlag, som alla hade en egen kokerska/hushållerska. I tätbebyggda områden inackorderades de hos ortsbefolkningen medan de i glesbygden oftast bodde i gemensamma baracker under anläggningsperioderna. Det var vanligt att rallare bodde tillsammans med kvinnor utan att äktenskap ingåtts. Vid bygganläggningsplatserna kunde tillfälliga förbindelser resultera i utomäktenskapliga barn, vilket kunde innebära social utstötning och försörjningssvårigheterna för kvinnorna när rallarna drog vidare. I och med att rallarna kom från andra orter, även andra nordiska länder, kom de, och indirekt järnvägsbyggandet, att betraktas som ett moraliskt hot i de bygder som järnvägen drogs fram i. Forskningen har dock visat att talet om rallarnas "ösedliga leverne" har överdrivits och faktum är att samlevnad utan giftermål ökade totalt sett i landet inom flera befolkningsgrupper.



Torneträsk station, Kiruna

BENGT A LUNDBERG

Många rallare förde ett enligt tidens synsätt ordnat liv, byggde egna hus, gifte sig och fick inomäktenskapliga barn.

Längs Malmbanan finns flera miljöer som ovanligt tydligt speglar rallarnas livsvillkor i samband med järnvägsanläggandet i norra Sverige. Malmbanan byggdes i en isolerad och oländig terräng. För att forsla fram arbetsmaterial som behövdes för anläggandet måste först en väg byggas, den så kallade Rallarvägen, som idag används som vandringsled. För att få ström under tunnelbyggena anlades kraftverken Porjus, Abisko och Katterjåkk. Satsningen på Porjus ingick i en vision för industrialiseringen av Norrbotten medan Abisko och Katterjåkk främst hade en lokal betydelse. Grunderna efter dessa mindre kraftverk finns ännu bevarade.

För järnvägsbyggarnas behov uppfördes ibland hela samhällen. Ett sådant exempel är Tornehamn, där bebyggelsen bestod av bostäder, bagerier, kaféer, affärer, kontor, kapell, bårhus, sjukstuga, ingenjörsmäss, hotell och kyrkogård. Banarbetet var farligt och det förekom många olyckor med dödlig utgång. Det var dyrt och svårt att transportera hem de avlidna svenskarna och finnarna till sina hemorter, därför anlades en begravningsplats vid Tornehamn. Idag är 170 personer begravda där, varav 70 barn. De flesta som begravts på Tornehamns rallarkyrkogård dog i arbetsplatsolyckor, några avled i den tyfusepidemin som härjade 1901. Rallarkyrkogårdens symboliska status speglas av att Axel Granholm, SJ:s generaldirektör 1914–1937, har begravts där tillsammans med sin hustru. Granholms liv var intimt sammanflätat med industrialiseringen i norr men speglar också en klassresa som på många sätt är typisk för perioden – om än ovanligt lång. En närmast mytisk person som också vilar på Tornehamns rallarkyrkogård är den norskbördiga, rallarkokerskan Anne Rebecca Hofstad. Hon dog drygt 20 år gammal i tuberkulos och erättselser-

na om hennes livsöde kan påminna om de annars undanskymda historierna om kvinnornas roller vid järnvägsanläggandet. Bebyggelsen i Tornehamn revs sedan järnvägsarbetena avslutats, men byggnadernas stengrunder och andra lämningar ger fortfarande en bild av hur samhället var uppbyggt.

Beslut om järnvägarnas dragningar var inte bara en fråga om näringslivsutveckling och sysselsättningspolitik. Järnvägarnas strategiska betydelse för landets försvar beaktades också. Forskningen har visat att sådana överväganden ofta överbetonas beträffande sträckningarnas lokalisering. Topografiska hänsyn vägde i de flesta fall tyngre. Järnvägarna möjliggjorde snabba transporter av trupper och krigsmaterial men samtidigt kunde de vara mål för fientliga anfall om de förlades till oskyddade kusttrakter. När generalstaben inrättades år 1873 bildades en kommunikationsavdelning som utarbetade detaljerade bestämmelser för militärens utnyttjande av järnvägsnätet och ställde krav på järnvägarnas standard. Samverkan mellan det civila och det militära utnyttjandet och utbyggnaden av järnvägarna formaliserades successivt. Järnvägarnas strategiska betydelse blev särskilt uppenbara under andra världskriget. Järnvägsvagnar byggdes om för militära ändamål och kunde fungera som sjuk- och tvättinrättningar men kunde också bära luftvärn och andra stridsutrustningar. Järnvägsbroar förbereddes för sprängningar och försågs med luftvärn. Järnvägens strategiska betydelse blev också en utrikespolitisk bricka i den vanskliga neutralitetspolitiken. Den omtvistade transiteringstrafiken av tyska soldater på permission, men också transporten av vapen och förnödenheter mellan Norge och Finland, ådrog sig kritik från de allierades sida och bidrog till spänningen mellan de nordiska länderna. Tyskar transporterades genom Sverige under sträng bevakning av svensk militär, för att undvika tysk desertering och attentat från motståndsrörelser. Trafiken upphörde först när de tyska framgångarna vändes i motgångar.

Som nämnts ovan drogs järnvägarna delvis fram genom områden utan större samhällen och effektiva kommunikationer. En vanlig tolkning av den ekonomiska utveckling som inleddes vid mitten av 1800-talet är att förbättrade kommunikationer, liberalare näringslivslagstiftning och den tekniska utvecklingen gav förutsättningar för en massproduktion av varor, vilka kunde transporterades till en låg kostnad via järnvägsnätet till allt större avsättningsområden. Vid knutpunkter mellan järnvägslinjer och viktiga vägar eller där järnvägen anknöt till hamnar uppstod livliga stations samhällen. De framväxande stationssamhällena blev, tillsammans med bruksorterna, centrum för den industrialisering och ekonomiska tillväxt som tog fart vid denna tid. Järnvägssamhällena hade stor betydelse för införande av moderniteter på landsbygden och för förmedlandet av information. Järnvägarna hade också betydelse för bildningsinstitutioner, till exempel uppkomsten av folkhögskolor, utvecklandet av den arkeologiska vetenskapen samt för kultur- och naturupplevelser. Under det tidiga 1900-talet fördes diskussioner om järnvägar i norra delen av landet i termer av kulturbanor vars syfte var att sprida bildning, moderniserings- och utvecklingsprocesser till delar av landet som uppfattades som kulturellt outvecklade. Detta skulle uppnås genom att de glesbefolkade regionerna i norr bands samman med de områden där industrialisering kommit igång.

Järnvägsanläggandet skedde parallellt och i samverkan med den trådbundna telegrafins etablering i Sverige. Den telegrafiska tekniken var något äldre än järnvägstekniken. I och med järnvägens utbyggnad fick telegrafen en uttalad samhällsnytta vilken motiverade att ett system av telegrafstationer byggdes över hela landet. Det var en organisatorisk och säkerhetsmässig

Södertälje hamn, Södertälje

nödvändighet att ha uppsikt över var tåg befann sig. Om något hände kunde tågpersonalen koppla in sig i telegrafnätet, vars ledningsnät drogs utefter järnvägsspåren. Det statliga järnvägsutbyggandet samordnades också med andra samhällsfunktioner under statligt ansvar, till exempel posttransporter. En postexpeditionsbyggnad finns till exempel ännu bevarad i Södertälje hamn.

Kring järnvägsstationerna uppstod hela bebyggelsemiljöer vilka innehöll anläggningar som behövdes för själva järnvägsdriften; lokstallar, vattentorn, kolupplag, slaggröpar, ställverk, verkstadsområden, virkesbodas, personallokaler och andra funktionsbyggnader. I anslutning till stationen kunde det även finnas järnvägshotell, restauranger och järnvägsparker. Järnvägsstationerna påverkade stadsbilden där de förlades till befintliga bebyggelsemiljöer, men i de nya samhällsbildningar som växte fram vid knutpunkter i transportsystemen fick järnvägsmiljöerna rent av en dominerande roll i bebyggelsestrukturen. Järnvägsmiljöerna representerade ett innovativt byggande där en stor mängd byggnader skulle uppföras inom en relativt snäv tidsram. Det innebar att en typologisering av järnvägsstationer och andra bebyggelseanläggningar för järnvägsdrift blev nödvändig. Samtidigt fanns ambitioner till regional anpassning, som kunde ske inom ramen för dessa typer, till exempel genom att använda olika byggnadsmaterial längs olika bansträckor. Vid järnvägsbebyggelsen anlades planteringar och nyttoträdgårdar. Trädgårdarna skulle förse järnvägspersonalen med en livsmedelreserv, ett behov som blev tydligt under 1860-talens missväxtår, men de hade också ett pedagogiskt syfte för en bredare allmänhet.

Bebyggelsens utformning i anslutning till järnvägarna hanterades av ett eget arkitektkontor som inte underställdes Överintendentsämbetet och senare Byggnadsstyrelsens granskning. Det faktum att ledningen av kontoret under de 130 år som det existerade leddes av sammanlagt fyra arkitekter utgör ett enastående exempel på kontinuitet och kunskapsöverföring inom en statlig verksamhet, men också att enhetligheten i den statligt initierade järnvägsbebyggelsen är påtaglig. Fortifikationsingenjören Adolf Edelsvärd fick i uppdrag att gestalta bebyggelsen längs stambanorna. Han innehade uppdraget som chefsarkitekt under åren 1855–1895. Han efterträddes av Folke Zettervall, som avgick år 1931. Zettervall efterträddes i sin tur av Birger Jonsson, som förde in järnvägsarkitekturen på ett modernistiskt spår. Den sista chefen för SJ:s arkitektkontor var Karl-Axel Bladh, som innehade tjänsten till dess att kontoret upplöstes år 1986. För utformningen av bebyggelsen vid de privata banornas hade Clas Adelsköld länge en dominerande position, men bakom gestaltningen av dessa järnvägsmiljöer stod flera av dåtidens ledande arkitekter.

Tallbergsbron, Nordmaling

Till den tekniska utvecklingen på järnvägsbyggnadsområdet hörde brobyggandet där innovativa järn- och betongbyggnadstekniker tidigt tillämpades. Särskilt åskådligt är detta i Tallberg där tre broar representerar tre brobyggnadstekniker och tidsperioder. Den äldsta bron som färdigställdes 1891 är en fackverksbro av järn. Den ersattes år 1919 med en bågbro av armerad betong vilken i sin tur ersattes av en ny bro, år 1994, konstruerad av stålbalakar som vilar på smäckra pelare. Sikforsbron byggdes på sidobanan mellan Älvsbyn och Piteå och stod klar 1915. Bron består av ett huvudspänn i stål och två sidospänn i betong, klädda med sten. I Sikfors är det nära sambandet mellan järnvägsanläggning och elproduktion särskilt tydligt. Vid södra infarten till Stockholm stod Årstabron klar 1929. Den ersatte en äldre järnvägsbro vid Liljeholmsviken, och var vid färdigställandet Sveriges längsta bro. Under bron passerar en sjöfarled vilket ställde stora krav på brohöjden. Årsta-

Sikforsbron, Piteå

Årstabron, Stockholm



Malmtransport på Malmbanan, Kiruna

BENGT A LUNDBERG

bron dimensionerades för att även kunna bära en bilbro, över spåret, men det projektet utfördes aldrig. Tidigare fanns en höj- och sänkbar sektion mellan tornen i norra leden för att möjliggöra passage för stora fartyg. Maskineriet är idag borttaget. Den östra bron kompletteras år 2005 med en bro till väster om gamla Årstabron.

Järnvägsbroarna placerades vid dramatiska skärningar mellan land och vatten, vilket bidrar till att de uppfattas som imponerande och tekniskt avancerade byggnadsverk. Det förtjänar att påtalas att lokaliseringarna beror på att det var enklare att anlägga broarna på platser där det fanns en god grund och där broarnas spann blev så korta som möjligt. Därför var de tillsynes spektakulära lägena över vattenfall eller de kraftigast strömmande partierna av en älv ofta gynnsammare än över breda flodfåror. En av de främsta anledningarna till att stambanan genom Över Norrland inte drogs nära kusten var att de topografiska förhållandena med vida floddelta utan fast grund försvårade en sådan lokalisering.

Järnvägarnas anläggning fick en stark påverkan på landskapet. Det fanns gränser för hur mycket en bana fick luta och hur kraftiga svängarna fick vara. I bergstrakter sprängdes djupa skärningar och i kuperad terräng lades banvallar upp för att jämna ut nivåerna. För att bygga dessa banvallar krävdes enorma mängder sten och grus från rullstensåsar och isdeltan, vilket lämnade stora sår i landskapet. För att underlätta järnvägsbyggandet genomfördes flera lagändringar, till exempel ändrades expropriationsregler och skyddet för forn lämningar försvagades.

Järnvägarnas utbyggnad innebar på sikt en förändring i den mentala inställningen till resandet, de geografiska avstånden och tidsuppfattningen. Restiderna förkortades radikalt, en resa som ett århundrade tidigare tagit



Sandöbron, Kramfors

BENGT A LUNDBERG

flera dygn kunde i slutet av 1800-talet genomföras på ett dygn eller mindre. Den förkortade restiden innebar att det blev nödvändigt att samordna tidszonerna över större geografiska områden. Tidmätning efter solen, som varit det dominerande tidsystemet, innebar olika tid för olika platser. Med tåg gick förflyttningen mellan olika orter så snabbt att tidmätningen enligt solen inte längre fungerade som tidsenhet, avgångsplatserna och ankomstplatsernas tid kom, så att säga, i otakt. Av den orsaken infördes en gemensam svensk standardtid 1 januari år 1879. Via telegraf- och järnvägsstationer förmedlades det nya tidsystemet till medborgarna i Sverige.

De förändringar som gjorts i näringslivslagstiftningen och människors rätt att röra sig fritt inom landet påverkade också sammansättningen av resenärer. Sociala och ekonomiska skillnader blev tydliga genom klasssystemet som kom till uttryck i järnvägsvagnarnas inredning liksom skilda väntsalar för de olika klasserna. De olika resenärsgруппerna separerades också på stationsområdena. På stationerna tydliggjordes samhällets genusstrukturer genom särskilda damrum och väntsalar för kvinnor. Genom att passagerarvagnar var indelade tre olika pris- och komfortnivåer, 1–3 klass, upprätthölls en form av åtskillnad av passagerarna som återspeglade de sociala klasser som fanns i samhället. Dessa strukturer blev med tiden allt svårare att upprätthålla. Det tredelade vagnklassystem fanns kvar till 1956, då dagens klassystem med två klasser infördes. Klasssystemet till trots innebar järnvägsresandet en demokratisering, genom att i princip alla medborgares möjlighet att förflytta sig längre sträckor ökade. Under senare delen av 1800-talet blev turistresor med tåg allt vanligare. Genom utbyggnaden av järnvägsnätet i norr kunde den svenska fjällvärlden upptäckas och inventeras, kanske med någon av Svenska Turistföreningens handböcker i fickan. Föreningen bildades 1885 och i dess skrifter framhölls den friska fjällluftens hälsobringande aspekter. Ge-

nom en satsning på organiserat resande kunde SJ:s egen resebyrå, grundad 1915, erbjuda bildande skol- och semesterresor till natur och kultur med logi i tåg hem för folkhemssvenskar som sedan 1938 hade lagstadgad rätt till semester. På så sätt inleddes järnvägen i folkhemsidalets bildningsprojekt.

Konkurrens och komplement – nya kommunikationsmönster växer fram

Staten utövade en stark kontroll över SJ som skulle vara både vinstgivande och ta ett samhällsansvar. SJ ålades tre samhällsuppdrag: ett enhetspris för frakt av resande och gods skulle tillämpas oavsett varifrån frakten skedde, olönsamma transporter måste upprätthållas och slutligen skulle tidtabellen hållas även om det inte fanns resande eller gods. SJ skulle vara vinstdrivande och självfinansierande och dessutom betala ränta på lån som upptagits för bland annat järnvägsanläggandet till staten. I och med att SJ saknade konkurrens kunde det vara vinstdrivande. Från sin årliga avkastning betalade SJ 3 procent till statskassan från slutet av 1800-talet fram till år 1915.

Fram till 1920-talet hade järnvägen en dominerande ställning inom den landbaserade godstrafiken men från detta decennium utsattes järnvägarna av en ökande konkurrens från den framväxande bilismen, vilken gynnades av det allt bättre vägnätet. En automobils katt infördes så att alla bilägare fick bidra till att bekosta vägförbättringen som den ökande bilismen krävde. Den framväxande förädlingsindustrin valde ofta att transportera sitt gods via vägnätet. Viktiga konkurrensfördelar var vägtransporternas lägre personalbehov, flexibilitet och möjlighet att hämta och leverera varorna direkt hos producenter och kunder. Basindustrins tunga och långa godstransporter av till exempel järnmalm, virke och pappersmassa fortsatte i stor utsträckning att ske med järnväg.

Lågkonjunkturen på 1930-talet och den låga vägstandarden innebar att bilismen inte helt kunde ersätta tågtrafiken som fortfarande var det snabbaste sättet att transportera gods och människor över längre distanser. Markägarnas långa tvist om att slippa sin underhållsplikt för de allmänna vägarna, som tidigare nämns, upphörde då vägnätet förstatligades 1944. Krigsårens bränsleransoneringar hämmade utvecklingen av privatbilismen men det vägnät som bilismens utveckling förutsatte hade utvidgats genom de så kallade AK-arbetena under mellankrigsperioden. AK-arbeten var nödhjälpsarbeten som organiserades av Statens Arbetslöshetskommission och förutom vägarbeten var dikningsföretag och skogsarbete vanliga arbetsuppgifter.

Allt större samhällsresurser satsades på utbyggnaden av vägnätet, vilket resulterade i att den privata bilismen växte i takt med högkonjunkturen under efterkrigstiden. Den svenska bilindustrin har varit en stark motor i denna utveckling. Den första svensktillverkade bilen visades på en industriutställning i Göteborg år 1891. Branschen har ett starkt symbolvärde, vilket varit tydligt i samband med de senaste årens ekonomiska kris. Från 1950-talet överskred statens finansiella satsning på vägnätet de satsningar som gjordes på järnvägsområdet. Men investeringar i vägnätet var kostsamma. Därför har moderniseringar av vägar oftast skett genom att befintliga vägar rätats ut och breddats. Från mitten av 1900-talet började nyanlagda vägsträckningar med modern standard, anpassade till allt högre hastigheter, ersätta äldre och krokigare vägar. Bilismen anläggningar har haft stor påverkan på vårt kulturlandskap och kännetecknas av en blandning mellan statlig infrastruktur och privata kringanläggningar. Satsning på att förbättra vägnätet under 1900-talet har också inbegripit utvecklandet av ny kunskap om väg- och brobyggnadsteknik.

Liksom för järnvägsbyggandet var brobyggnadskonstens utveckling viktig i vägnätets modernisering. Både Sandöbron i Kramfors och Svinesundsbron påbörjades före utbrottet av andra världskriget. Sandöbron, som när den togs i bruk 1943 hade världens längsta betongspänn (264 m), var påtagligt modernistisk i sin utformning. Svinesundsbron, vars byggande avbröts under den tyska ockupationen av Norge, fick däremot en klassisk utformning med sidospänn som påminner om romartidens akvedukter. Den kvaderhuggna graniten som döljer den underliggande, moderna konstruktionen gav ett regionalt anslag. Ett år efter krigsslutet kunde bron invigas. Den framställdes och uppfattades som en symbol för förbindelsen mellan brödrafolken. Brobygandet har fortsatt att vara prestigeprojekt. Ölandsbron och den kombinerade järnvägs- och bilbron över Öresund är exempel på broars stora betydelse för såväl kultur-, näringslivsutveckling som befolkningsstruktur i respektive område.

I och med att de lokala och regionala transporterna i ökande grad omfördelades till vägnätet, utsattes det privata järnvägsnätet för en övermäktig konkurrens. Den omfattande urbaniseringen bidrog till att passagerarunderlaget för många bansträckor minskade.

För att garantera en basnivå av transporter och rädda viktiga, men olönsamma banor, beslutades 1939 om ett förstatligande av järnvägsnätet. Processen avslutades i början av 1950-talet då de sista stora privatbanorna köptes in. Men de olönsamma banorna gjorde det svårt att upprätthålla en lönsam järnvägstrafik. Det fanns under denna tid en stark oenighet mellan SJ:s styrelse, som ville lägga ned olönsamma banor, och politikerna som betraktade järnvägsbyggandet som en regional och nationell resurs för att utveckla Sveriges ekonomi. Slutligen enades riksdagspolitikerna om att lägga ned olönsamma banor. Först under 1960-talet började statliga subventioner skjutas till för att upprätthålla järnvägsnätet. Dessförinnan hade en omfördelning av medel från lönsamma bansträckor till olönsamma banor skett.

Konkurrensen från bilismen möttes av en intensiv satsning på elektrifiering av järnvägsnätet. Den första bana som elektrifierades var Malmbanan där sträckan Kiruna-Riksgränsen redan 1915 kunde drivas med elkraft från kraftverket vid Porjus. Den inhemska elproduktionen utvecklades bland annat genom statliga inköp av älvsträckor med utbyggnadspotential. I början av 1940-talet hade Sverige Europas längsta sammanhängande järnvägssträckning, från Trelleborg i söder till Riksgränsen i norr. Övergången till eldrift minskade beroendet av importerat stenkolk. Krigsårens bränslebrist, där en stor del av järnvägarnas kapacitet lästes av vedtransporter, bidrog till en positiv inställning till elektrifieringen av samhället i stort. Med diesellokens och rälsbussarnas inträde på 1950-talet uppstod åter ett beroende av importerade drivmedel. De nya drivmedlen gjorde att vissa anläggningar, till exempel vattentagning (i folkmun kallade vattenhästar), vattentorn och kolbryggor inte längre var nödvändiga inslag i järnvägsmiljöerna. Idag finns lämningar från kolgårdar och slaggropar kvar som minnen från ångloksepoken.

Civilflyget

Utvecklingen inom flygtekniken under första och andra världskriget är exempel på hur samhällseliga kriser, så som krigstillstånd, bidragit till en teknikutveckling som fått betydelse även för civila ändamål. I flyghistoriens linda var luftturer en hobbyverksamhet för äventyrare. Några större krav på start- och landningsbanorna ställdes inte förrän flyget togs i anspråk för militära och så småningom reguljära civila ändamål. Redan under mellankrigstiden hade

de första stegen mot ett civilflyg tagits i vårt land, vars geografiska karaktär gjorde att flyg tidigt blev ett attraktivt transportsätt. Försök med postflyg till Övre Norrlands inland, men också till utlandet, företogs i början av 1920-talet. I detta tidiga skede var det inte möjligt att beräkna tider så att en tidtabell kunde upprätthållas. De första privata bolagsflygningarna genomfördes därför som beställningsuppdrag, men redan 1918 gjordes de första försöken med linjetrafik. Redan samma år togs de första initiativen för att inrätta en flygplats för Stockholmsregionen. En provisorisk flyghamn för sjöflyg anlades vid Lindarängen vid Värtan, där en hangar fortfarande vittnar om flygverksamheten. Flyghamnen kom att ställas under ledning av en kommunal myndighet, Flyghamnsstyrelsen. Denna styrelse utförde huvuddelen av de utredningar som föregick byggandet av Bromma flygplats.

De första regelbundna passagerarflygningarna genomfördes 1924 mellan Stockholm och Helsingfors. Samma år öppnades också sträckan Malmö-Köpenhamn. Malmöflygplatsen Bulltofta invigdes redan 1923 och var under en period en av Europas intensivast trafikerade flygplatser. År 1932 fattades beslut om att anlägga en flyglinje mellan Stockholm och Malmö. Följande år fastställdes Bromma som plats för den planerade flygplatsen i Stockholmsregionen, och därmed kunde arbetet med iordningställande av start- och landningsbanor igångsättas med stöd av AK-principen. Själva anläggandet var ett kommunalt åtagande, men eftersom statliga intressen i form av väderlekstjänst, post- och telegrafväsendet fanns i anläggningen, beviljades statliga stöd till vissa delar, utöver de arbetsmarknadspolitiska medel som redan beviljats i form av AK-arbeten. I och med invigningen av Bromma flygfält 1936 utvecklades både in- och utrikesflyget allt snabbare. När flygplatsen invigdes var det Europas första flygplats med asfalterade banor och en av de första som byggdes för civilt trafikflyg. Bromma flygplats var en viktig symbolanläggning i det modernistiska samhällsbyggandet genom sin arkitektoniska form och sin anknytning till ett teknikintensivt transportmedel.

Bromma flygplats, Stockholm

Andra världskriget innebar ett tillfälligt stopp i den civila flygexpansionen. Bromma stängdes för civiltrafik i februari 1940 och flygplatsen kom i stället att få en militärstrategisk funktion. I verkstäderna tillverkades, från 1942, ett svenskt jaktflygplan, J 22. Flygplansmodellen togs fram sedan leveranserna av jaktflygplan avbrutits på grund av kriget. Amerikanerna behövde därefter själva alla flygplan som kunde framställas där. Den tyska ockupationsmakten i våra grannländer använde de svenska flygfälten för transittrafik på samma sätt som järnvägsnätet utnyttjades. Bromma användes för kurirtrafik för tyskt, norskt, engelskt, amerikanskt och svenskt flyg. Den tyska kurirtrafiken upphävdes officiellt i maj 1944.

Efter kriget återgick verksamheten till civil passagerar- och godstransport. Den nya tiden markerades bland annat genom uppförandet av ett nytt flygledartorn 1947. Med den successivt utökade lagstiftade semestern och utvecklandet av charterindustrin har flyg och flygplatser fått en symbolisk betydelse för många människor. Den första charterresan från Bromma genomfördes 1953 med destination Hamburg. Sedan dess har det reguljära civil-, transport- och charterflygtrafiken ökat lavinartat med ett väl utvecklat flygplatsnät i landet. Tillgången till en flygplats i närområdet anses som en regional konkurrensfördel. Eftersom Bromma hade för korta landningsbanor för de allt större flygplan som successivt togs i bruk för långdistansflygningar, invigdes Arlanda internationella flygplats år 1960. Därmed följde en period av nedgång för Bromma.

Samordning och komplement, mot det effektiva kommunikationssamhället

Förhållandet mellan olika trafikslag reglerades med 1963 års trafikpolitiska beslut. För järnvägens del innebar det att ett system av lönsamma affärsbanor skulle drivas enligt strikt företagsekonomiska principer medan de så kallade ersättningsbanorna subventionerades av regional- och socialpolitiska skäl. Många olönsamma bandelar lades ned eller hotades av nedläggning, vilket väckte stark kritik, både från olika intresseorganisationer, och från den politiska oppositionen. Oljekrisen år 1973 visade i ett slag hur samhällets sårbarhet ökat till följd av det allt större beroendet av oljebaserade bränslen. Den tilltagande miljödebatten gynnade också järnvägsintressena. 1979-års trafikpolitiska beslut syftade till att stärka järnvägens konkurrenssituation i förhållande till andra trafikslag.

Med förändrade samhällsvärderingar i det sena 1900-talet ifrågasattes SJ:s monopolställning. En process som lett till en successivt ökande konkurrensutsättning inom den rälsbundna trafiken inleddes med 1988-års trafikpolitiska beslut. Det innebar att även andra operatörer fick tillgång till SJ:s infrastruktur, bland annat genom samordning av biljettförsäljning, bokningssystem och stationsservice. Under 2000-talet har förändringar införts som har inneburit att möjligheten att driva spårbunden trafik för andra trafikoperatörer ytterligare ökat på sträckor som bedöms som olönsamma, vilket framför allt påverkat regionaltrafiken. SJ:s andel av persontågstrafiken är idag omkring 40 %. Den statliga järnvägssektorn delades upp mellan SJ och Banverket. SJ:s uppdrag blev att renodla sin verksamhet till trafikdriften, medan Banverket fick ansvaret för banorna och infrastrukturen. SJ blev i och med beslutet 1988 det första statliga affärsdrivande verket. Avregleringen av SJ påverkade även flyg- och busstrafiken. Med avregleringen upphörde SJ:s ansvar för infrastruktur och regional järnvägstrafik. Vid ingången av 2000-talet bolagiserades SJ. Flera verksamheter avknoppades, bland annat godstrafiken, och bildade egna bolag. Järnvägsstyrelsen, som först var en del av Banverket, blev från 2004 en fristående myndighet vars verksamhet år 2009 övergick till Transportstyrelsen som också är förvaltningsmyndighet för övriga trafikslag. Bolagisering av andra statliga organisationer, till exempel Televerket, Vattenfall och Posten, har fortsatt in i 2000-talet. Den senaste av en lång rad av omorganiseringar inom kommunikationsområdet är att Trafikverket bildats våren 2010 genom sammanslagning av Ban- Väg- och Luftfartsverket samt vissa verksamheter vid SIKa, Sjöfartsverket och Transportstyrelsen.

Efter avregleringen av den svenska flygmarknaden 1992, med sjunkande biljettpriser som följd, framstod flyget som ett realistiskt alternativ för inrikesflyg på längre destinationer. Därmed ökade flygets konkurrenskraft gentemot järnvägen. Flygtrafiken vid Bromma har därför åter ökat. Idag finns en diskussion kring flygets miljöpåverkan där tåget har en konkurrensfördel. Det är tydligt att dagens samhälle med förväntningar på effektiva transporter kan leda till konflikter med strävan att utveckla ett samhälle som är hållbart ur ett traditionellt miljöperspektiv. Flygets internationella betydelse för transport av människor och gods, men också dess sårbarhet och stora miljöpåverkan har kommit i nyheternas fokus i spåren av de stora naturkatastroferna under 2000-talet.

Järnvägarnas miljöfördelar och den regionalekonomiska betydelsen av samordning av olika transportslag ledde till att det år 1988 fattades beslut om att åter bygga ut det järnvägsnät som länge varit stadd i krympning. Från

1990-talet har stora infrastruktursatsningar gjorts inom väg- och järnvägen föranledda av ekonomiska kriser, för att skapa sysselsättning, i kombination med ett behov av att skapa snabbare transporter. I den fysiska planeringen ökar satsningarna på effektiva övergångar mellan olika trafikslag vid så kallade resecentra. Transporternas effektivisering har under de senaste årtiondena varit ett led i utvecklandet av ett nytt system av arbetsmarknadsregioner. Särskilt tydligt är detta i Stockholms- och Mälardalsregionen med utbyggnad av motor- och järnvägar samt i Malmö–Köpenhamnsområdet där den kombinerade järnvägs- och vägbron över Öresund inneburit en ökad geografisk rörlighet över nationsgränsen. Särskilda satsningar har gjorts på snabb- och höghastighetståg och på förbindelser mellan tåg- och flygtrafik. Att det ökade trycket på effektivisering av transporterna har ställt krav på samordning av olika trafikslag avspeglas i de senaste myndighetsmässiga omorganisatio- nerna.

En helt ny järnväg längs norrlandskusten, Botniabanan, har etablerats till följd av ett regionalt initiativ. För att finansiera banan villkorade staten att de kommuner som skulle ha resecentrer längs banan själva skulle bekosta dessa. Botniabanan kan också få exemplifiera hur olika miljöaspekter kan ställas mot varandra – vad som är god miljöpolitik är inte självklart och inte bara en nationell angelägenhet. En del av Botniabanan planerades att löpa genom två områden vid Umeälvens delta som klassificerats som Natura 2000 områden. Enligt EU:s regelverk kan ingrepp i sådana områden som inte kan undvikas tillåtas om exploatören istället utför kompensationsåtgärder. I Botniabanans fall handlade det bland annat om att inrätta nya naturreservat. Idag skall all infrastrukturplanering på kommunikationsområdet inbegripa miljökon- sekvensbeskrivningar, i syfte att minimera potentiella konflikter mellan kom- munikationsintressen och andra allmänna intressen. Natur- och kulturvärld- den skall identifieras, minimeras och om möjligt kompenseras.

Ny nationell självkänsla – den ekonomiska utvecklingen under 1900-talet

Samhällets snabba förändringar medförde att en ny nationell självkänsla ut- vecklades under 1800-talets andra hälft. Stockholmsutställningen 1897 var ett av många liknande internationella arrangemang. Industriutställning- arna spelade en viktig roll i syfte att demonstrera olika länders industriella och ekonomiska framgångar. Graden av industrialisering ansågs spegla res- pektive lands kulturella och sociala utvecklingsnivå. Utvecklingsoptimismen var utbredd och rapporter om nya tekniska landvinningar förekom ideligen. Dåtidens människor såg den ena uppfinningen efter den andra tränga in i vardagen: ångmaskinen, ångbåten, järnvägen, telegrafan, telefonen och elek- triciteten. Många uppfattade dessa innovationer som tecken på att det inte längre fanns någon gräns för den mänskliga förmågan.

Det fanns emellertid de som var skeptiska mot den tekniska utveckling- en. Den kluvna inställningen inför de tekniska landvinningarna växte sig allt starkare kring sekelskiftet 1900, när industrialiseringen på allvar hade slagit igenom. Man såg nu inte endast industrialismens positiva sidor. De negativa konsekvenserna av denna utveckling blev tydlig för allt fler. Den så kallade sociala frågan blev ett område för politikerna. De liberala grupperna var sär- skilt engagerade och hade samtidigt starka intressen i industrins utveckling. I spåren av en kraftig urbaniseringen ledde bristen på bostäder till trångbodd- het, misär och sjukdomar. Dålig arbetsmiljö i kombination med långa arbets- dagar samt avsaknaden av skyddsföreskrifter och sociala skyddsnet bidrog till

Berga slott, Haninge
(Hallwylska museet, Stockholm)
(Thielska galleriet, Stockholm)

oerhört svåra arbetsförhållanden för den enskilde arbetstagaren. Industrialismen uppfattades som ett hot och ställdes i kontrast till det gamla bondesamhället där själva familjen och släkten tycktes ha utgjort kärnan i ett samhälle grundat på tradition, religiositet, moral och ett slags sunt förnuft. Stad och land upplevdes av många som två skilda världar. Såväl konsten som litteraturen runt sekelskiftet 1900 visar tydligt på den romantiserade naturdyrkan, idealisering av allmogesamhället och fosterlandskärlek som då utgjorde en stark strömning i samhället.

De sociala klyftorna ökade högst betydligt genom att landet industrialiserades. Ägarna till framgångsrika industrier använde en del av det kapital som företagen genererade till representativa bostäder. De samhällliga skillnaderna mellan olika grupper gav samtidigt en grogrund för spirande politiska rörelser. Fackföreningsrörelsen etablerades och växte sig allt starkare. Arbetarrörelsen pläderade bland annat för högre löner, förbättrad arbetsmiljö och utbyggnaden av ett sjukkassesystem (se berättelsen nr 6, Den socialmedicinska...). En politiskt alltmer medveten arbetarklass utkristalliserades och verkade i början av 1900-talet för bättre arbets- och bostadsmiljöer. Arbetarrörelsen strävade även efter möjligheten att höja den allmänna bildningsnivån, en ambition som delades av många liberalt sinnade politiker, om än med andra utgångspunkter. Den så kallade egnahemsrörelsen hade sitt ursprung i ett försök att motverka den accelererande emigrationen från landsbygden, men kom snart att bli ett sätt för städernas arbetare att skaffa drägligare bostäder. Arbetarnas bildningsförbund, ABF, bildades för att öka arbetarnas generella bildningsnivå. Ett lika viktigt syfte var att förbättra deras möjligheter att delta i det offentliga livet, inte minst i det politiska, genom att öka kunskaperna i mötesteknik och talekonst. Behovet av gemensamma möteslokaler, såväl för politiska möten som för studieverksamhet och kulturella evenemang, ledde vidare till bildandet av Folkets hus, en rörelse som spred sig över hela landet. Arbetarnas kamp för ökade rättigheter var lång och kantades av såväl splittning mellan olika politiska fraktioner som bakslag för rörelsen som helhet. Detta kan bland annat exemplifieras av skotten i Lunde, Ådalen år 1931 där militären öppnade eld mot ett obehäpnat demonstrationståg varvid fem demonstranter sköts till döds. Genom Salsjöbadsavtalet, som år 1938 slöts mellan LO och SAF, visade arbetstagare och arbetsgivare att de var kapabla att finna lösningar utan att avvakta de segdragna politiska processerna.

I början av 1900-talet var konjunkturen ännu god, men vid tiden för första världskriget skedde stora förändringar inom näringslivet. Nu var det inte i första hand nya industrier som grundades, snarare var det så att företag slogs samman i syfte att bilda storföretag. När kriget väl bröt ut blev det återigen goda tider för svensk industri i samma takt som industrier i de krigsdrabbade länderna gick omkull. En hög inflation i kombination med en överhettad krigskonjunktur där investeringsviljan var stor medförde att aktiekurserna på börserna steg. Lyxkonsumtionen inom vissa segment av samhället var således påfallande stor och stod i bjärt kontrast till övriga delar av samhället där bristen på mat och bostäder var skriande samtidigt som priserna vid denna tid ständigt steg. Till följd av starka politiska påtryckningar och i spåren av en starkt vikande konjunktur infördes efter kriget ett antal nödvändiga sociala reformer. Reallönerna steg och regeln om åtta timmars arbetsdag infördes.

Inom gruvnäringen expanderade främst verksamheten i Norrbotten, där en storskalig industriell brytning lanserades under 1900-talet. Malmtillgångarna i regionen hade varit kända sedan 1600-talet och brytning i mindre skala hade förekommit. Thomasprocessens införande på 1880-talet innebar att

de fosforrika malmerna i landets norra delar kunde exploateras på bred front. Ytterligare förutsättningar för framväxten av Norrbottens gruvindustri var den avsevärda förbättringen av kommunikationerna som järnvägens framdragande innebar samt utbyggnaden av vattenkraften i de stora älvarna. Exporten från Norrbottens malmfält hade under perioden fram till 1950-talet en oerhörd samhällsekonomisk betydelse. I slutet av årtiondet skedde en omstrukturering av den internationella stålindustrin, vilket innebar att efterfrågan på den svenska malmen minskade. Den småskaliga mellansvenska gruvindustrin drabbades hårt av omvandlingen och successivt koncentrerades den svenska industrin till malmfälten i Norrbotten. Under 1970-talets stålindustriskris, som drabbade hela Europa, lades flertalet av järnmalmgruvorna och många av bruken i Bergslagen ner. I LKAB:s gruvor i Malmberget bröt en vild strejk ut 1969, som varade i sex månader, trots att ett avtal just slutits mellan facket och den statliga arbetsgivaren LKAB. Strejken fick stort stöd bland befolkningen och var ett besvärligt problem för den socialdemokratiska regeringen och fackförbunden. Under 1970-talet förekom många vilda strejker, för att komma till rätta med detta problem infördes Medbestämmandelagen 1976.

Under 1900-talet ökade den svenska levnadsstandarden tiofalt. Denna utveckling hade inte varit möjlig om inte handeln hela tiden hade utvecklat nya och mer effektiva sätt att distribuera varor. Efter andra världskriget och fram till och med 1960-talet ökade exporten till Europa starkt inom alla industrigrenar. 1960-talet var på många sätt ett crescendo för det svenska industrisamhället, välståndet och bostadsbyggandet. Vid slutet av 1960-talet påbörjas en period av problem för den svenska industrin. Detta berodde bland annat på ett för högt kostnadsläge och en alltför svag innovationstakt. Varvs-, textil- och konfektionsindustrin var tre branscher som, i den internationella konkurrensen under 1970-talet, i huvudsak slogs ut. Samtidigt växte de kulturella och politiska protesterna mot industrisamhällets avigsidor, miljöförstöring och social utslagning.

Utrikeshandeln växte mycket snabbt under 1900-talet, framförallt efter andra världskriget då frihandelssträvandena var starka i västvärlden. Sverige ansökte såväl 1961 som 1967 om en så kallad associering (en lösare anknytning än medlemskap) till EEC, en föregångare till EU. Det var emellertid först 1973 som denna fråga fick sin lösning genom ett frihandelsavtal mellan EFTA, där Sverige var medlem, och EG. Sverige har således varit starkt frihandelsorienterat även om det dröjde till 1995 innan vi gick med i EU. Några av de viktigaste exportgrenarna under efterkrigstiden har, för Sveriges del, varit verkstads- och skogsindustrin. Under slutet av 1900-talet och in på 2000-talet har det skett en bolagisering av statliga verk samtidigt som statens monopol inom många verksamheter, till exempel inom kommunikationsområdet, har uppluckrats upp och statliga verksamheter har konkurrensutsatts. Vidare har den ökande globaliseringen, och omlokaliseringen av industri-tillverkning från västvärlden till tillväxtländer, inneburit förändringar av den ekonomiska basen i Sverige mot ett kunskaps- och tjänstesamhälle.

Sammanfattning och analys

Utbytet av varor och tjänster har pågått så länge människan existerat, till exempel genom byteshandel eller genom diverse monetära transaktioner. Dessa transaktioner har genom historien varit föremål för diverse regleringar, antingen genom en regional överhet eller via staten, i syfte att förbättra de premisser som gäller för de ekonomiska försörjningsvillkoren. Överheten har också varit intresserad av att styra produktion och etablering av verksamhet för att kunna tillgodogöra sig skatteintäkter. Kronan/staten har genom ekonomiskt stöd, påbud och regleringar påverkat framväxten av olika infrastruktursystem med syfte att stödja produktion och handel. Kronans roll inom den ekonomiska sfären ökade tydligt från 1600-talet, men staten kom framförallt att få en dominerande position från och med industrialismens framväxt under 1800-talet.

Den här starkt förenklade framställningen av landets ekonomiska liv och infrastrukturella utveckling visar att ansvaret för dessa verksamheter har delats mellan staten och privata näringsidkare. Genom de fastigheter som ingår i denna översyn finns möjlighet att inom vissa områden illustrera fullödig berättelser från i princip hela historien, medan det inom andra näringsgrenar endast är möjligt att göra några spridda nedslag. En fullständig genomgång av de forn- och kulturlämningar som finns på fastigheterna och som relaterar till denna berättelse har inte varit möjlig att genomföra. Några exempel har lämnats för att visa på den kunskaps- och forskningspotential som finns inom statens fastighetsinnehav, från förhistorisk och fram till tidigmodern tid. Om dessa identifierades skulle nya aspekter kunna berika och illustra berättelsen om det ekonomiska livets förutsättningar och infrastruktur. Det är troligt att det vid en sådan genomgång skulle vara möjligt att fysiskt illustrera en stor del av de områden som ingår i denna berättelse fram till 1700-talets slut. Möjligheten att illustrera de olika näringsgrenarna under 1800- och 1900-talen är, som framgår nedan, något mera bristfällig.

Jordbruk har varit en av de viktigaste näringarna ända in modern tid. Kungsgårdar, kungsladugårdar och kronoegendomar har i vissa fall ägts i över 1 000 år av kungen, kronan och sedermera den svenska staten. Kungsgårdarna bär därmed på en lång, viktig och sammansatt historia. I dag förvaltar Statens fastighetsverk ett 30-tal större jord- och skogsbruksegendomar varav de flesta ingår i någon av gruppen kungsgårdar, kronoegendomar eller kungsladugårdar. Dessa anläggningar har ofta haft en central position i Sveriges ekonomi och historia. Egendomarerna är komplexa helhetsmiljöer där den kultiverade jorden och skogen, ofta i kombination med slott eller herrgårdsanläggningar, torp, arbetarbostäder och ekonomibyggnader samt forn- lämningar, borgruiner och andra kulturhistoriska lämningar, samspelar. På flera av kungsgårdarna och kronoegendomarna finns det lämningar av avhysa byar, arrendetorp- och torpbebyggelse. I en del fall har även medeltida odlingsspår identifierats. Egendomarerna ger också goda möjligheter att skildra 1800- och 1900-talens förändringar inom skogs- och jordbruk. Inom dessa fastigheter finns det stor potential att studera och levandegöra strukturer som gender, ålder och sociala skillnader från förhistorisk och historisk tid. Genom sin långa historia kan dessa egendomar betraktas som ett arkiv med oändliga forskningspotentialer för dagens och framtidens människor. I många fall finns värdefulla kulturlandskap, som redan är föremål för skydd, men det gröna kulturarvet skulle kunna lyftas fram ytterligare.

Skogen har i alla tider varit en viktig resurs, både som energikälla och råvara som förädlats till en mängd produkter. Kronan och sedermera staten har

sedan medeltiden haft starka intressen av att äga skog och reglera användandet av skogens tillgångar. På kungsgårdar, kronoegendomar och kungsladugårdar har det i alla tider bedrivits skogsbruk. Idag förvaltar SFV 6,5 miljoner hektar mark. Den övervägande delen är kalvfäll och icke produktiv skog. Dessa marker nyttjas av ren- och turistnäringen, samt för friluftsliv. Den produktiva skogsmarken utgörs av 880 000 hektar. Av dessa brukas omkring 300 000 hektar genom modernt skogsbruk. Resten utgörs av skog som skyddas som naturreservat eller genom eget initiativ. I skogsinnehavet finns möjlighet att följa skogens betydelse genom forn- och kulturlämningar bland annat i form av tjärdalar, kolbottnar och flottningsslämningar.

När det gäller handeln finns det goda förutsättningar att berätta om den förhistoriska och medeltida handelns framväxt inte minst genom att lämningar från några av de viktigaste vikinga- och tidigmedeltida städerna i Norden så som Birka, Falsterbo, Kungahälla samt Visby, föreslås ingå i kulturfastighetsportföljen. Birka och Visby är världsarv och har ett intresse långt utanför Sveriges gränser. Även Falsterbo ruin har ett internationellt intresse.

Fiskenäringen under förhistorisk- och medeltid är väl tillgodosedd geografiskt genom forn- och kulturlämningarna på vissa av de föreslagna fyrplatserna och fiskelägena från historisk tid. Det finns med andra ord goda möjligheter att berätta en gedigen historia om fiskerinäringen under förhistorisk- och historisk tid utifrån kronoholmarnas och fyrplatsernas bebyggelse samt från flera medeltida städer och handelsplatser, till exempel Falsterbo. Handelns starka expansion mellan 1600- och 1900-talen illustreras bland annat genom de fyror som uppfördes för att tillgodose handelns och sjöfartens krav. Handelns historiska förändringar kan även illustreras av de fiskelägen som ingår, samt genom spridda nedslag från 1700- till 2000-talet av tull- och handelshus, bankpalats, affärshus och centralpalats. Penningväsendets organisation, myntningens historia går att följa med enskilda nedslag under medeltiden men främst i och med framväxten av riksbankens verksamhet från 1600-talet.

Järn- och gruvutvecklingen från förhistorisk tid, tidig medeltid och tidigmodern tid kan sannolikt beläggas genom en framtida sammanställning och inventering av bebyggelse och lämningar inom statens fastighetsinnehav. På motsvarande sätt skulle lämningar och byggnader från annan protoindustriell verksamhet från medel- och tidigmodern tid kunna lyftas fram inom fastighetsinnehavet. Statens roll i landets industriella utveckling kan illustreras genom de två järnbruk, ett i Uppland och ett i Småland, som föreslås ingå i den kulturhistoriska portföljen. Det statliga innehavet inom Lövsta bruk saknar i stort sett produktionsenheter, men ingår i en miljö där man med lätthet kan uppleva bruket som helhet samt de sociala skillnaderna inom ett brukssamhälle. Det småländska Huseby bruk är en heltäckande bruksmiljö med både jord- och skogsbruk. Fastigheten uppvisar också en stor mängd kulturhistoriska lämningar från förhistorisk tid och från tidig medeltid, till exempel en borganläggning. Beståndet av bruksmiljöer och industrier som föreslås ingå i den kulturhistoriska portföljen och som bidrar till att illustrera berättelsen om det ekonomiska livet är litet. Det är heller inte nödvändigt att kulturfastighetsportföljen innehåller industrimiljöer av alla typer och från alla tider. De flesta bevarade småindustrierna från 1700- och 1800-talen är inte statliga byggnadsminnen. De ägs och drivs ofta av privata intressenter och föreningar, många är skyddade enligt KML. Likaså finns flera välbevarade bruksmiljöer som förvaltas av andra parter än staten som på ett utmärkt sätt berättar historien om järnbruken och den tidiga industrialiseringen. Emellertid kanske man i en framtid skulle kunna tänkas komplettera berättelsen med någon

särskilt intressant industrimiljö av god kvalitet från någon annan verksamhet där staten haft starka intressen.

Med utgångspunkt från de geografiska områden där fyrarna uppfördes under industrialismens olika skeenden, kan olika industrinäringars och regioners upp- och nedgång följas. Sverige är ett långt land med mycket kust, öar och stora sjöar. Fram till mitten av 1950-talet var sjöfarten en ledande transportform. För att skapa förutsättningar för handel, industrinäringar och sjöfart har en mängd fyrar uppförts. Sverige har varit en mycket framträdande fyrnation med en stor mängd karakteristiska fyrbyggnader. Åtskilliga banbrytande uppfinningar som fått stor internationell betydelse har utvecklats av svenskar. Fyrplatserna representerar en drygt 350-årig lång historia. Idag finns inga bemannade fyrplatser i bruk. Dagens fyrar är automatiserade och kräver inte samma tillsyn. En allt större del av sjöfartens navigering baseras på radar- och satellitsystem. Det innebär att de fyrar som är aktuella för att illustrera denna berättelse är avbemannade fyrplatser.

Fyrar och fyrplatser är tekniska och funktionella skapelser. Många av fyrplatserna påminner om Kungsgårdarna genom sin sammansatta karaktär. Generellt kan det sägas att många av de komplexa fyrplatserna med historiska och förhistoriska lämningar, byggnader från fyr-, lots- och telegrafverksamhet samt väderobservationer har en stor forskningspotential. På vissa av fyrarna och fyrplatserna finns intressanta funktions- och konstruktionsdetaljer, ljusanordningar, ljudanordningar, linsapparater, bifyrar, teknisk kringutrustning samt anslutande funktionsbyggnader, till exempel fotogenbodrar. Det finns ett stort värde av att forskning och allmänhet fortsättningsvis får möjlighet att studera och besöka dessa miljöer. Hur det sociala livet gestaltade sig för familjerna som bodde på de hårt utsatta kusterna och öarna är relativt outforskat, även om ett nyvaknat intresse för att samla in uppgifter om detta finns. Det går dock att konstatera att fyrplatserna är utmärkta för att studera social differentiering, gender och olika ålderskategorier. På många fyrplatser bedrevs skolundervisning och under senare delen av 1800-talet anställdes även kvinnor som fyrbiträden.

Många av fyrmiljöerna är belägna i känsliga natur- och kulturmiljöer. En stor del av de miljöerna är idag hotade i och med att fastighetsinnehavet är splittrat på flera ägarkategorier. I flera fall förvaltas delar av dessa miljöer av Naturvårdsverket. Naturvårdsverkets fastigheter har inte ingått i denna översyn, trots att verket förvaltar fastigheter som inrymmer kulturhistoriskt värdefull bebyggelse och/eller kultur- och fornlämningar. Det kan försvåra möjligheten att ta ett helhetsgrepp på kulturmiljön för att tydlig- och levandegöra alla kulturhistoriska skikt. Intresset för fyrplatser är stort bland allmänheten i Sverige. Det finns även ett stort internationellt intresse för svenska fyrar. Någon samlad inventering av lots- och telegrafverksamheten har inte genomförts i Sverige. En inventering skulle kunna identifiera kulturhistoriskt intressanta byggnader och ge ytterligare kunskap om dessa platsers historia.

De statliga infrastrukturella satsningarna är, med undantag av fyrarna, otydliga i det bestånd som legat till underlag för den föreslagna kulturhistoriska portföljen. Detta trots att kommunikationsanläggningar och infrastruktur har varit ett område där de styrande skikten har haft starka intressen under hela den period som kulturfastighetsportföljen representerar. Kungamaktens inblandning i ordnandet av ett fungerande kommunikationssystem blev allt tydligare från 1600-talet och framåt. Från mitten av 1800-talet har det varit ett framträdande politikområde. Under 1900-talet har kommunikationsutbyggnad varit ett viktigt område för sysselsättningspolitiska beslut.

Under 2000-talet har sysselsättnings- och andra samhällsekonomiska aspekter kompletterats med miljöpolitiska diskussioner kring olika transportslag. Ett skäl till ovan nämnda otydlighet är att det för väsentliga delar av detta viktiga och särpräglade fastighetsbestånd saknas en övergripande kulturhistorisk utvärdering och en långsiktig plan för hanteringen. Ett annat skäl är de senaste årtiondenas bolagiseringar som inneburit att många fastigheter med potential att illustrera Sveriges kommunikationshistoria, inte längre är statliga byggnadsminnen eller finns inom sådan förvaltning att de kan förklaras som statliga byggandsminnen. En genomgång av det bestånd som skyddas genom KML bekräftar bilden av att denna samhällssektor är underrepresenterat som legalt skyddat kulturarv.

Det underlag som återstått för denna utvärdering av fastigheter med anknytning till de land- och luftburna kommunikationsområdena, är av ovan nämnda skäl, fragmentariskt. Det har medfört att det har varit svårt att åstadkomma ett strategiskt urval vad gäller såväl trafikslagets samhällsrelaterade historia, sociala dimensioner, gender som geografisk representativitet. När beslut fattades av regeringen år 1986 om att förklara en rad järnvägsbyggnader som statliga byggnadsminnen, var det i första hand stationshus med betydande arkitektoniska värden, framförallt i södra Sverige och från järnvägens första utbyggnadsfaser, som försågs med legalt skydd. Däremot inkluderades inte funktionsbyggnader, till exempel verkstäder, lokstationer, vattentorn mm i någon större utsträckning. Anläggningar längs bansträckningarna, till exempel banvaktarstugor med ekonomibygnader, dressinbodar, vattenhästar m.m. har med undantag av ett par banvaktarstugor som är byggnadsminnen enligt KML, överhuvudtaget inte beaktats. Sådana anläggningar är värdefulla för att tydliggöra tekniska och sociala aspekter av järnvägsmiljöerna. Likaså uppmärksammades bebyggelse som illustrerar bebyggelseutvecklingen från 1930-talet och framåt i mycket liten grad. Genom bolagisering har fleratlet av stationshusen överförts till skydd enligt KML. En märklig konsekvens av denna hantering är de transformatorstationer, längs Malmbanan, som fortfarande är statliga byggnadsminnen, och som är sammanbyggda med stationshus som, med ett undantag (Abisko), saknar skydd. I samband med överförandet av stationsmiljöerna från skydd enligt FSBM (Förordningen om statliga byggnadsminnen) till skydd enligt KML gjordes sällan kompletterande utvärderingar av de kulturvärden som järnvägens funktionsbyggnader representerar. Sådant bebyggelse har därför inte försetts med det lagliga skydd som vore befogat och önskvärt för att långsiktigt bevara hela miljöer och för att ge en ökad bredd i den fysiska illustrationen av järnvägsmiljöernas kulturhistoriska betydelse.

Vårt urval har därför inriktats på hela miljöer, mindre stationer och anläggningar med strävan att representera de olika stambanorna och i någon mån andra statsbanor samt banor som ursprungligen byggts som privatbanor. I det fastighetsbestånd som legat till grund för det nu förslagna urvalet har representationen varit relativt tillgodosedd längs Malmbanan. Beståndet har varit något mer fragmentariskt beträffande Inlandsbanan men där finns exempel på mycket intressanta helhetsmiljöer. Sammantaget innebär det att urvalet av järnvägsmiljöer fått en tyngdpunkt på norra Sverige. I förhållande till den totala kulturhistoriska portföljen innebär det att den geografiska representationen av fastigheter över landet förbättrats. Beträffande Malmbanan bedöms hela dess sträckning ha haft en så stor betydelse för vårt lands ekonomiska och politiska historia att det är motiverat att banan till sin helhet bör ingå i den kulturhistoriska portföljen. Det innebär att även anläggningar

som inte återfinns i urvalet bör betraktas som värdefulla och ha betydelse för den nationella berättelsen. Bilden kompletteras också när det gäller Malmbanan av ett bestånd av kulturhistoriska lämningar i nära anslutning till själva banområdet som speglar järnvägens anläggningshistoria ur bland annat ekonomiskhistoriskt och genderhistoriskt perspektiv. Många av dessa anläggningar ligger på mark som SFV förvaltar.

Beträffande vägnätet finns det representanter för väganläggningar från olika tider, belägna på mark som förvaltas av SFV. Från perioden medeltid till och med 1600-tal finns det några exempel på kungsvägar och milstenar sådan mark. Sannolikt finns det även skogsvägar, väghållningsstenar och stenvalvsbroar från 1700- och 1800-talet vilka kan lyftas fram efter en genomgång av FMIS, kartstudier och kompletterande fältinventeringar. Endast en handfull vägbroar har förklarats som statliga byggnadsminnen och ingår därmed i det bestånd som nu har utvärderats. Inventeringar av kulturhistoriskt viktiga vägar, inklusive bromiljöer, har dock gjorts av både Vägverket och andra aktörer. Dessa inventeringar har inte ingått i det bestånd som nu granskats, men en genomgång av detta material vore värdefullt för att komplettera den föreslagna kulturfastighetsportföljen med ett strategiskt urval som kan representera viktiga skeden och aspekter av de landburna kommunikationernas kulturhistoria.

Flyget är ett trafikslag som är nära förknippat med det moderna samhället. Dess historia är svår att illustrera genom fastighetsportföljen. Det beror sannolikt på att flygets historia är "för modern" för att dess fysiska anläggningar ännu skall ha mött ett bredare kulturhistoriskt intresse.

Många statliga verk och myndigheter, till exempel Vattenfall, vars fastighetsbestånd skulle kunna ha bidragit till en tydligare fysisk illustration av den här framställda berättelsen har bolagiserats. I andra fall förvaltas fastigheter som används av sådana verk, till exempel Tullverket, av statliga, offentliga eller privata förvaltningsbolag. Fastigheter som kan illustrerar viktiga delar av till exempel energiinfrastrukturens och tullväsendets utbyggnad finns dock i någon mån representerade som byggnadsminnen enligt KML. Det är möjligt att energiförsörjningsanläggningar skulle kunna identifieras vid en inventering av Fastighetsverkets och Naturvårdsverkets fastighetsbestånd, kanske framför allt i Norrland. En inventering av fjällräddningsstationer och tullhus längs den västliga gränsen och i fjällvärden skulle också vara värdefull för att identifiera eventuella kulturhistoriskt intressanta fastigheter som på ett intressant sätt kan komplettera den nu föreslagna fysiska illustrationen av denna berättelse. För att ge en heltäckande bedömning av möjligheten att fysiskt illustrera denna berättelse, liksom flertalet av de övriga, skulle en genomgång och sammanvägning av hela byggnadsminnesbeståndet både enligt FSBM och KML vara nödvändig.

Sammanfattningsvis kan det konstateras att det genom de fastigheter som nu föreslås ingå i den kulturhistoriska portföljen finns relativt goda möjligheter att berätta om landets utveckling inom de olika näringsgrenarna som beskrivits ovan fram till modern tid. När det gäller tiden efter 1850 finns det beträffande flera sektorer endast ett fåtal fastigheter i innehavet som kan illustrera verksamheter från denna berättelse. I synnerhet utvecklingen efter 1930 är svår att belysa genom fysisk representation i kulturfastighetsportföljen. Den offentliga bebyggelse från modern tid, vilken representerar det moderna samhällets utveckling och uppbyggnad har ännu ägnats sparsamt med forskning. En stor del av bebyggelsen är fortfarande i bruk, och ingår idag i statliga fastighetsbolags, andra offentliga bolags eller har sålts till privata fastighetsägare.

Fastigheter som uppfyller urvalskriterierna och ingår i berättelsen

FÖRHISTORISK TID

Gravfält på Ottenby Kungsgård, Mörbylånga, Ottenby 1:2
Birka = Björkö, Ekerö, Mellangården 1:10, Björkö 1:12, 1:15; 2:6–7, 3:9, 3:11, 4:5, 4:11, 4:13, 4:15, 4:16; 5:1
Fossila jordbrukslämningar = Huseby kronoegendom, Växjö, Huseby 1:1 m fl
Fossila jordbrukslämningar = Kronobergs kungsgård, Växjö, Kronoberg 2:1
Fossila jordbrukslämningar = Ottenby kungsgård, Mörbylånga, Ottenby 1:2
Fossila jordbrukslämningar = Borgholms kungsgård, Borgholm, Borgholm 8:16 m fl
Fossila jordbrukslämningar = Uranienborgs kungsgård, Landskrona, Uranienborg 1:1 m fl
Fiskeläge = Häradskärs fyrplats, Norrköping, Häradskär 1:1
Fiskeläge = Rataskärs fyrplats och båk, Robertsfors, Stensäter 1:46
Fiskeläge = Tylön, Halmstad, Tylön 1:1
Fiskeläge = Rödkallens fyrplats, Luleå, Rödkallen 1:1, 2:1
Fiskeläge = Sandhammarens fyr, Ystad, Hagestad 27:6
Fiskeläge = Malören, Kalix, Malören 1:1
Fiskeläge = Pater Noster fyrplats, Kungälv, Pater Nosterskären 1:1
Fiskeläge = Berguddens fyrplats, Umeå, Bergudden 1:1

MEDELTID

Falsterbohus ruin, Vellinge, Falsterbo 1:13
Kungahälla medeltida stad = Kastellegården översteboställe, Göteborg, Kastellegården 1:1
Tegelugn = Kastellegården översteboställe, Göteborg, Kastellegården 1:1
Ragnhildsborg, Göteborg, Gullö 1:25
Tjärkokeriet, Gotland, Tjärkokeriet 4
Oxelö Fiske, Oxelösund, Oxelö Fiske 1:1
Sandvikens Fiskeläge, Örnsköldsvik, Ulvön 10:1
Fiskeläge = Häradsskärs fyrplats, Norrköping, Häradskär 1:1
Fiskeläge = Rataskärs fyrplats och båk, Robertsfors, Stensäter 1:46
Fiskeläge = Tylö fyrplats, Halmstad, Tylön 1:1
Fiskeläge = Rödkallens fyrplats, Luleå, Rödkallen 1:1, 2:1
Fiskeläge = Sandhammarens fyr, Ystad, Hagestad 27:6
Fiskeläge = Malörenens fyrplats, Kalix, Malören 1:1
Fiskeläge = Pater Noster fyrplats, Kungälv, Pater Nosterskären 1:1
Fiskeläge = Berguddens fyrplats, Umeå, Bergudden 1:1
Dalby kungsgård, Lund, Dalby 60:1
Kungsberg kungsgård, Strängnäs, Kungsberg 2:1, Elma 6:2,
Borgholms Kungsgård, Öland, Borgholm 8:16
Kastellegården översteboställe, Göteborg, Kastellegården 1:1

TIDIGMODERN TID

Kronobergs kungsgård, Växjö, Kronoberg 1:1
Ottenby kungsgård, Mörbylånga, Ottenby 1:2
Uranienborg kungsgård, Landskrona, Uranienborg 1:1
Bogesund jordbruk, Vaxholm, Bogesund

Bogesunds slott, Vaxholm, Bogesund 1:1
Visingsborg slott och kungsladugård, Jönköping, Visingsborg 3:1
Huseby bruk, Alvesta, Huseby 1:1
Huseby kronoegendom, Alvesta, Huseby 11:1 med flera fastighetsbeteckningar
Herrsäter majorsboställe, Åtvidaberg, Herrsäter 1:1
Öjebron, Mjölby, Öjebro S:1
Torpet fiskarudden, Svartsjö 1:3, Ekerö
Åholmen, Västerås, Stora Ekeby 1:9
Pappersbruk = Uranienborgs kungsgård, Landskrona, Uranienborg 1:1
Lövsta Bruk, Tierp, Skärsättra 1:37,
Landsort fyrplats, Nynäshamn, Landsort 1:1
Örskärs fyrplats, Östhammar, Fyrtäppan 1:1, Norrboda 25:1
Korsö torn, Värmdö, Eknö 1:273
Viby by, Sigtuna, Venngarn 1:3
Ölands södra uddes fyrplats (Långe Jan), Mörbylånga, Ottenby 1:2
Hävringe båk, Oxelösund, Oxelö fiske 1:1
Arholma båk, Norrtälje, Arholma S:6
Spårö båk, Västervik, Västervik 4:28

MODERN TID

Trollhätte kanal- och slussområde, Trollhättan, Åker 10:1, Olidan 3:2
Svartklubben, Norrtälje, Singö-Tranvik S:9
Djursten fyr, Östhammar, Västerbyn 4:2
Söderarm fyrplats, Norrtälje, Tjockö 2:29
Bönan fyr och lotsplats, Gävle, Bönan 5:2
Ölands norra Udde, Borgholm, Mellby 1:4
Hoburg fyrplats, Gotland, Sundre S:4
Fårö fyrplats, Gotland, Fårö Butleks 1:22
Understen fyrplats, Norrtälje, Roten 2:1
Holmögadd fyrplats, Umeå, Holmögadd 1:1
Malören, Kalix, Malören 1:1
Hjortens uddes fyrplats, Mellerud, Udden 1:35
Gotska sandöns fyr, Gotland, Gotska Sandön 1:1
Naven, V Eken, fyrbostadshus, Lidköping, Traneberg 1:2
Söökojan, Karlstad, Hammarö, Hult S:6
Vinga fyrplats och båk, Göteborg, Vinga 1:1
Kullen fyrplats, Helsingborg, Kullagård 1:4
Rataskär fyrplats och båk, Robertsfors, Stensäter 1:46
Måseskärs fyrplats, Orust, Måseskär 1:1
Kapelluddens fyrplats, Borgholm, Kläppinge 1:6
Utklippan fyr, Karlskrona, Utklipporna 1:1
Högby Fyr, Borgholm, Hagaby 1:55
När fyrplats, Gotland, Närsholmen 1:1
Klövholmen, fyr- och vakthus, Värmdö, Södra Stavsudda 1:44
Godnatts fästningstorn, (fyr) Karlskrona, Karlskrona 2:24

Bokö fyrkur, Trosa, Bokö 1:5
Vanäs fyr och brygga, Karlsborg, Vanäs 1:4
Häradskärs fyrplats, Norrköping, Häradskär 1:1
Måsknöv klocktorn, Haninge, Huvudskär 1:1
Nidingen fyrplats, Kungsbacka, Nidingen 1:1
Lejonet, Stockholm, Lejonet 3
Johannes större 9 = Sundsvalls enskilda bank, Stockholm
Skandinaviska kreditaktiebolaget/banken, Stockholm, Vinstocken 1
Rosenbad 9 = Riksbanken, Sundsvalls enskilda bank, Skånebanken, Stockholm, Rosenbad 9
Fjällägenheten Dainanäs, Vilhelmina, Dainan 1:1
Fjällägenheten Örnbo, Sorsele, Örnbo 1:1
Fjällägenheten Åkernäs, Sorsele, Åkernäs 1:1
Centralpalatset, Kv Röda Bodarna, Stockholm, Röda Bodarne 1
Brunkhuvudet = "Gahns Hus", Stockholm, Brunkhuvudet 1, 4
Trelleborgs kassunfyr, Trelleborg, Innerstaden 6:1
Berga slott, Haninge, Västerhaninge-Berga 7:2
John Ericsson-Monumentet, Filipstad, Östra Filipstad 1:245
Lillelands fyr, Kungsbacka, Nidingen 1:1

UTREDDA I KOMPLETTERINGSUPPDRAGET 2010

Årstabron, Stockholm, Södermalm 1:23, 2:1, Årsta 1:1
Bromma flygplats, Stockholm, Riksby 1:47, Riksby 1:3 (del av), Ulvsunda 1:1 (del av)
Gamla Uppsala järnvägsstation, Uppsala, Gamla Uppsala 26:5
Södertälje hamn, perrontak, vattentorn m.fl. byggnader, Södertälje. Södertälje Södra 1:2
Mölnbo stationshus, godsmagasin och f d beredskapsförråd, Södertälje, Vårdinge 1:1
Fågglavik station, uthus m.fl. byggnader, Herrljunga, Hudinge 36:1
Svenshögen station m.fl. byggnader, Strömstad, Svenshögen 1:30
Svinesundsbron, Strömstad, Skogar 1:5, 1:6, 1:42, 1:52, 1:69
Billesholm station, bussgarage m.fl. byggnader, Bjuv, Billesholms gård 1:5
Kristianstad lokstall och vattentorn, Kristianstad, Kristianstad 4:1
Oskarström stationshus, Halmstad, Oskarström 3:153
Bofors vattentorn, Karlskoga, Järnvägen 1:1
Lesjöfors station och godsmagasin, Filipstad, Lesjöfors 3:116
Sandöbron, Kramfors, Sandö 2:2, 2:5, Lunde 2:31, 2:74. 3:25, 3:26, 3:8, 8:1 och S:1
Mellansel lokstall m.m., Örnköldsvik, Mellansel 3:60
Brunflo ställverk och banmästarbostad, Östersund, Brunfo-Viken 2:1, Brunflo-Änge 1:34
Sveg stationshus, dressinbod, personalhus, virkesbod, lokförråd, lokstall med vändskiva, ställverkskur, personalkur, Härjedalen, Sveg 3:1
Ytterhogdal personalkur, Härjedalen, Västansjö 3:40
Böle personalkur, Berg, Böle 2:66
Myrhedens vattentorn, Skellefteå, Myrheden 1:69
Norrsele dressinbod, Sorsele, Norrsele 1:19
Sorsele dressinbod, Sorsele, Sorsele 1:47

Storuman station och godsmagasin, Storuman, Luspen 1:65
Tallbergsbron, Nordmaling, Tallberg 3:32
Kopparåsen, bostadshus, uthus, pumphus m.fl. byggnader, Kiruna, Jukkasjärvi bandel 1:1
Kaiseniemi banvaktstuga och pumphus, Kiruna, Jukkasjärvi bandel 1:1
Tornehamn kyrkstuga, förråd och banvaktstuga, Kiruna, Jukkasjärvi bandel 1:1
Torneträsk station och bostadshus, Kiruna, Jukkasjärvi bandel 1:1
Vassijaure transformatorstation, Kiruna, Jukkasjärvi bandel 1:1
Stenbacken station, banvaktarstuga m.fl. byggnader, Kiruna, Jukkasjärvi bandel 1:1
Kaisepakte stationshus, förråd och uthus m fl byggnader, Kiruna, Jukkasjärvi bandel 1:1
Abisko transformatorstation, Kiruna, Jukkasjärvi bandel 1:1
Solbacken banvaktarstuga, uthus och verktygskur, Kiruna, Jukkasjärvi bandel 1:1
Arvidsjaur stationshus m.fl. byggnader, Kiruna, Järnvägen 100:1
Avaviken vattentorn, Arvidsjaur, Avaviken 100:1
Moskosel vattentorn, Arvidsjaur, Moskosel 100:1
Sikforsbron, Piteå, Sikfors 100:8
Koler station, Piteå, Storheden 100:1
Haparanda vattentorn, Haparanda, Kukkola 14:2

Fastigheter som inte uppfyller urvalskriterierna eller ingår i berättelsen

Kungsstugan, Kristianstad Carl XI 12
Höjentorp kungsgård, Skara Höjentorp 1:2
Villingsberg herrgård, Karlskoga, Villingsberg 1:2
Arbottna herrgård, Haninge, Arbottna 1:2
Skönntorp och Emmylund, Solna, Ulriksdal 2:5, 2:6
Masten/Bellmanshuset Bellmansro, Stockholm, Djurgården 1:9
Igelbäckens masugn, Askersund, Algrenamarken 1:33
Storjungfruns fyr, Söderhamn, Skärgården 2:90
Ystad inre (övre) fyr, Ystad, Edvinshem 2:2
Malingsbo herrgård, Smedjebacken, Malingsbo 1:68
Helsingborg fyr, Helsingborg, Hamnpaviljongen 5
Morups tånge fyr, Falkenberg, Långaveka 2:10
Bjuröklubb fyr, Umeå, Bjurön 6:1
Bredskärssund nedre fyr, Umeå, Obbola 23:162
Faludden fyr, Gotland, Öja-Unghanse 1:7
Stenkyrkehuk fyr, Gotland, Stenkyrka Sorby 1:27
Högbonden fyrplats, Kramfors, Mjösjö
Agön fyrplats, Hudiksvall, Kråkönen 4:2
Hållö fyr, Sotenäs, Vägga Skärgård 1:1
Djurö fyr, Mariestad, Durö 1:1
Falsterbo fyr, Vellinge, Falsterbo 2:13
Krogörstenen, Vallentuna, Husby 1:7

UTREDDA I KOMPLETTERINGSUPPDRAGET 2010

Uppsala ställverk, Uppsala, Dragarbrunn 32:1
Flen perrongtak, Flen, Flen 1:4
Motala verkstads stationshus och personallokal, Motala, Innerstaden 2:1
Kumla perrongtak, Kumla, fastighetsbeteckning saknas, troligen Kumla bandel 3:1
Alvesta perrongtak, gångtunnel och en trappöverbyggnad, Alvesta, Alvesta 11:1
Lund perrongtak, Lund, Lund innerstaden 1:1
Teckomatorp personalhus, Svalöv, Teckomatorp 6:4
Eslöv perrongtak, tunnel, överbyggnad av trappor m.m. Eslöv, Eslöv 54:1
Borås perrongtak, Borås, Järnvägen 2:1
Smedjebacken lokomotorstall, Smedjebacken, Smedjebacken 2:4
Avesta-Krylbo perrongtak, Avesta, Avesta 6:1
Vännäs personallokal och oljebod, Väddö, Väddö 51:1
Jörns perrongtak, Skellefteå, Västra Jörnsmarken 1:31, 1:85
Hudiksvall perrongtak, Hudiksvall, Strand 3:1
Sundsvall perrongtak, Sundsvall, Östermalm 1:1
Långsele perrongtak, Sollefteå, Långsele 3:37
Mellansel lokstall och vändskiva, Örnsköldsvik, Mellansel 3:60
Svenstavik lokförråd och dressinbod, Berg, Bergsviken 3:28

Motiveringar till fastigheter som inte uppfyller urvalskriterierna eller ingår i berättelsen

Kungsstugan,
Kristianstad, Carl XI 12

Kungsstugan i Åhus, är en del av Åhus prästgård. Gården innehades i början av 1600-talet av en köpman, som uppförde den aktuella byggnaden. Resterande byggnader på gården är av yngre datum. Gården köptes in till kyrkan som prästgård i slutet av 1600-talet. Kungsstugan består av en korsvirkesbyggnad i två våningar med tegelfyllningar och gavelrösten i trä. I början av 1900-talet var huset mycket dåligt skick. Att byggnaden bevarats hänger samman med en historia som utspelade sig under Karl XI:s danska krig i slutet av 1670-talet. Kungen ska ha under en rekognosceringstur besökt gården, vilken omringades av danska soldater. Han gömde sig då i den väldiga spisen och undkom på så sätt sina förföljare. Sedan kyrkoherden i Åhus begärt att byggnaden skulle bevaras som historiskt minnesmärke, trots att det dömts att rivas, anslogs medel till dess restaurering. Arbetena utfördes 1906–1907 under ledning av domkyrkoarkitekten Theodor Wåhlin. Fragment av dekorativ målning påträffades och takmålningarna nymålades, sannolikt med ledning av befintliga fragment. I samband med restaurering fick Vitterhetsakademien uppdrag att för framtiden vårda byggnaden och ha tillsyn över den.

Byggnaden uppvisar fragment av 1600-talets dekorativa inredningskonst, bland annat finns fint skurna ornament och målningsfragment. Dess karaktär härrör dock i stor utsträckning från det tidiga 1900-talets restaurering. Kungsstugan har stort kulturhistoriskt värde som ett exempel på hur det tidiga 1900-talets kulturminnesvård utgick från historiska tilldragelser i nationella syften. Därmed finns samband med Vasamonumenten i Dalarna. Det finns dock runt om i landet många utslag av denna typ av historiebrik och byggnaden i sig har snarast regionalt intresse. De ovan anförda skälen innebär att Kungsstugan därför inte föreslås ingå i den föreslagna kulturfastighetsportföljen.

Höjentorp kungsgård,
Skara, Skara Höjentorp 1:2

Höjentorp är en fastighet som är känd från 1200-talet. Den ägdes då av biskopen i Skara och drogs i samband med reformationen in till kronan. Det medeltida slottet förstördes under 1500-talet. Karl IX uppförde ett jaktstott på fastigheten som senare kompletterades av ett barockstott i trä uppfört av Magnus de la Gardie. Efter hans död återgick fastigheten till kronan och Karl XI använde slottet för sina årliga mönstringar av Västergötlands regementen. Slottet brann ner 1722 och den nuvarande mangårdsbyggnaden byggdes några år senare. Den nya arrendatorn Jonas Alström bedrev inte bara fåravel på gården utan startade också en skola, ofta benämnd Sveriges första lantbruksskola. Gården har sedan dess utgjort ett jordbruk under olika arrendatorer.

På fastigheterna finns lämningarna efter det nerbrunna slottet, parkanläggningen och andra anläggningar som byggts av bland annat de la Gardie. Överhuvudtaget är det tidigmoderna kulturlandskapet välbevarat på fastigheten. Våtmarker och mindre sjöar har inte, som i det omgivande landskapet på Västgötaslätten, torrlagts och utdikats. Här finns också vissa lämningar av äldre odlingsmetoder i form av fossila odlingsformer. Området har i dag delvis vuxit igen.

Den nuvarande mangårdsbyggnaden har bedömts sakna tillräckligt värde för de här aktuella berättelserna. Lämningarna på fastigheterna har ett kulturhistoriskt värde, men liknande lämningar finns även på andra fastigheter. Det främsta kulturhistoriska värdet som Höjentorp har förutom de fossila lämningarna är att Jonas Alström hade den första lantbruksskolan här. Det är dock osäkert i vilken utsträckning som skolans verksamhet har avsatt materiella lämningar inom fastigheten. De ovan anförda skälen innebär att medför att Höjentorps kungsgård inte föreslås ingå i den föreslagna kulturhistoriska portföljen.

Villingsbergs herrgård,
Karlskoga, Villingsberg 1:2

Herrgården i Villingsberg anlades i samband med att ett järnbruk etablerades i området omkring 1650. Huvudbyggnaden uppfördes 1752. Två flyglar revs 1917. I anslutning till herrgården finns två timrade byggnader från 1700-talet samt ett lusthus "Dianas tempel" från 1830-talet. Ett antal bostadshus från tiden omkring 1940 finns också i området. Järnbruket lades ned 1897 och bruket övergick till skoglig verksamhet. Flera olika bolag ägde bruket fram till 1923 då det inköptes av Domänverket som kronopark. Herrgården uppläts som militärmäss år 1944 i samband med att ett större område av kronoparken uppläts som skjutfält.

Bedömningen av Villingsbergs herrgård är att den inte bör ingå i den kulturhistoriska portföljen. Herrgården har inte några särskilda kulturhistoriska värden som gör att den skapar en större möjlighet att åskådliggöra någon av de här aktuella berättelserna. Det finns en mängd bruksherrgårdar i bergslagsområdet som har större värde och betydligt bättre möjligheter att skildra områdets bergshistoria. De ovan anförda skälen medför att Villingsbergs kungsgård inte föreslås ingå i den föreslagna kulturhistoriska portföljen.

Malingsbo herrgård,
Smedjebacken, Malingsbo
1:68

Under 1500-talet etablerades en bergsmanssmedja i anslutning till forsen i Malingsbo. På 1600-talet anlades en masugn och ytterligare en smedja, vilken kom i myntmästarens och vallonen Magus Kocks ägo. Den herrgårdsbyggnad han lät uppföra brann ner och ersattes av en karolinsk herrgård i början av 1700-talet. Bruket gick i släkten till 1861 då det såldes till familjen Heijkenskjöld. På grund av de stora omstruktureringarna inom järnframställningen vid 1800-talets slut lades bruket ned år 1891. Domänverket övertog bruket år 1899 och verksamheten inriktades på skogsdrift. Skogshögskolans sommarkurser var åren 1902–1968 förlagda till Malingsbo. Därefter har anläggningen bland annat används för konfirmationskurser och som behandlingshem.

Den karolinska herrgårdsanläggningen har stort kulturhistoriskt värde genom sin anknytning till bergsbruket men också som ett gott exempel på den karolinska tidens herrgårdsbygge. Ingen av dessa aspekter är dock unika för Malingsbo. Till gårdsanläggningen hör flera ekonomibygnader som också de har stort kulturhistoriskt värde, både som enskildheter och som del i en helhetsmiljö. Flertalet av brukets produktionsbyggnader är dock rivna, vilket gör det svårt att levandegöra den järnhanterings som en gång bedrivits inom fastigheten. Fastigheten kom förhållandevis sent i statens ägo och har i huvudsak använts sommartid, för skogskurser. Karolinska herrgårdar från denna tid finns bevarade på flera håll i landet. Den samlade bedömningen blir att fastigheten inte föreslås ingå i den kulturhistoriska portföljen.

Arbottna herrgård,
Haninge, Arbottna 1:2

Arbottna blev säteri på 1670-talet och den nuvarande huvudbyggnaden samt flygeln uppfördes på 1770-talet. Byggherre var den framgångsrike möbelhandlaren Adolf Levin, som också låg bakom uppförandet av öns andra herrgård – Ludvigsberg. Vid en genomgripande ombyggnad på 1870-talet fick huvudbyggnaden sitt nuvarande utseende. Inredningen från 1770-talet finns delvis bibehållen och från 1870-talets ombyggnad finns flera välbevarade interiörer. Gården köptes av kronan i samband med Musköbasens tillkomst på 1960-talet.

Fastighetens möjlighet att illustrera berättelsen påverkas av huruvida odlingslandskapet med eventuella fornlämningar och kulturspår skall anses ingå i det bestånd som berörs av översynen eller inte. Även med en snäv gränsdragning – som följer områdesavgränsningen i skyddsföreskrifterna – har gården ett stort kulturhistoriskt värde. Trots detta har bedömningen varit att fastigheten inte bör ingå i den kulturhistoriska portföljen. Andra anläggningar, till exempel bland kungsgårdarna, kan tydligare illustrera de olika berättelser som är relevanta för fastigheten.

Sköntorp och Emmylund,
Solna, Ulriksdal 2:5, 2:6

Sköntorp och Emmylund, belägna vid stranden av Edsviken, uppfördes som sommarvillor på 1860-talet. Sköntorp byggdes 1864 av viktualiehandlaren Anders Lundström. Under perioden fram till början av 1900-talet byggdes huset ut i etapper, bland annat med en stor veranda. I slutet av 1920-talet inrättades ett pensionat i huset. Pensionatet tvångsinlöstes av staten 1941 för att införlivas i Svea Livgardes regementsområde. I samband med kriget användes Sköntorp som tillfällig bostad för både judiska och estniska flyktingar. Villan iordningställdes till chefsbostad 1957 och har sedan 1972 stått obebyggd.

Emmylund uppfördes 1867 av grosshandlaren Pontus Hasselblad. Emmylund löstes i likhet med Sköntorp in av staten och användes från 1940-talet som tjänstebostad. Sköntorp och Emmylund speglar 1800-talets borgerliga sommarbostadsideal och kan betraktas som ett materiellt uttryck för det välstånd som byggherrarna byggde upp genom sin handels- och affärsverksamhet. Till det yttre är de välbevarade exempel på den för tiden karakteristiska snickarglädjestilen. Berättelsen om ekonomiskt liv och handelns förutsättningar låter sig dock väl skildras även utan dessa bostadsfastigheter.

Masten/Bellmanshuset
Bellmansro, Stockholm,
Djurgården 1:9

Bellmanshuset och det intilliggande Långa längan uppfördes omkring 1750 på Mjöl-naregårdens tomt, även kallad Gröna Lund. Mjöl-naregården var en malmgård som vid denna tid ändrade funktion till krog. Tanken med att bygga Bellmanshuset och Långa längan kan ha varit att de skulle hyras ut som sommarnöje till borgare. På 1760-talet övertog fastigheten av Lodsachska varvet och husen beboddes av hantverkare. Namnet Bellmanshuset kommer av att Carl Mikael Bellman nämner krogen Gröna Lund i en av sina sånger. Huset förknippades efterhand med skalden, trots att det aldrig legat någon krog i själva huset, och i samband med Stockholmsutställningen 1897 inrättades ett Bellmansmuseum i byggnaden. Huset har fram till 1990-talet använts som bostäder för personal vid nöjesfältet Gröna Lund.

Bellmanshuset har flera bevarade exempel på 1700-talsmåleri och har även i övrigt ett högt autenticitetsvärde. Till det kulturhistoriska värdet bidrar även byggnadens historia som "Bellmanminne". Den nöjes- och nöjesindustrihistoria som är kopplad till platsen är intressant, men motiverar inte att fastigheten bör ingå i portföljen. Utifrån utredningens perspektiv blir den samlade bedömningen att fastigheten, i likhet med flera andra bostadsfastigheter, inte har avgörande betydelse för möjligheten att illustrera någon av berättelserna.

Igelbäckens masugn,
Askersund, Algrenamarken
1:33

Anders von Boij och hans son Anton byggde i slutet av 1600-talet upp ett bruksim-perium i Tiveden. År 1696 fick masugnen vid Igelbäcken sina privilegier. Vid den tidpunkten hade bruket troligen redan varit i drift en tid. Malm hämtades från gruvor i Garpa, Västerby och Nyhytte medan kolen kolades på allmänningarna i Tivedsskogen. I och med att Anton von Boijs dog tillföll masugnen Aspa bruk. Lokaliseringen till Igel-bäcken motiverades av tillgång till vattenkraft och träkol samt goda transportmöjlighet över vatten. Tackjärnet som producerades transporterades till hamrarna i Algrena och Aspabruk medan en del exporterades. Under den drygt 200 åriga driften gjordes flera moderniseringar av bruket. År 1923 lades driften ned. När Laxå bruk köpte Aspa år 1900 ingick Igelbäcken i köpet. Redan då var den omodern, men den bergshisto-riskt intresserade chefen för Laxå Bruk, Carl Sahlin, lät ändå driften pågå ytterligare ett 20-tal år.

Den ursprungliga multtimerhyttan ersattes 1826 av den nuvarande hyttan. År 1830 tillkom en ny rostugn och varmapparat. Det nuvarande varmapparathuset byggdes på 1880-talet. Masugnen är relativt intakt och illustrerar på ett tydligt sätt järnfram-ställningsprocessen så som den såg ut kring sekelskiftet 1900. Vattenhjulet, vars vattentillförsel effektiviserats genom en fördämning, drev rostugnens hiss, krossverk och blåsmaskin. En stamp har tidigare funnits på platsen. Rester av en lintransmis-sion monterad på en grov tall är en lokal lösning på ett tekniskt problem. I anslutning till masugnen finns en labbit bevarad, där hyttarbetarna sov och tillbringade ledig tid. Den har senare byggts om till skogshuggarbostad.

Anläggningen i Igelbäcken är intressant ur ett industrihistoriskt perspektiv. Den väl bevarade tekniska utrustningen, den sociala miljön med labbit och närheten till bruksmiljöer ger den flera pedagogiska dimensioner. Den relativa närheten till Marie-damms multtimerhytta, där en äldre hyttform kan studeras, ger en extra dimension. Men i bergslagen finns ett stort antal masugnar som ingår i tydligare och mer åskåd-liga miljöer, där närhet till gruvor och andra anläggningar gör det lättare att inom ett begränsat område uppleva bergshanteringens utveckling och fler av dess delproces-ser. De ovan anförda skälen medför att Igelbäckens masugn inte föreslås ingå i den föreslagna kulturhistoriska portföljen.

Storjungfrun,
Söderhamn, Skärgården
2:90

På Storjungfrun utanför Söderhamn har det funnits olika sjömärken sedan 1300-talet. Fyren som uppfördes på Storjungfrun 1838 blev den sista stenkolsfyren som byggdes i Sverige. Arbetet med att rita och uppföra fyrarna leddes av major Christer Wallenstrand och senare arbetade även löjtnant Johan Thomas Byström, båda vid Mekaniska kåren med detta arbete. Det vitrappade stentornet har ett svartmålat bälte under lanterninen. Fyren är fortfarande i bruk, men fyrbelysningen är inte särskilt intressant ur kulturhistoriskt perspektiv. På platsen finns bostadshus och ekonomibyggnader samlade i en grupp, vilka ursprungligen har tillhört fyren men som i dag är privata. Dessutom finns det annan bebyggelse på ön, till exempel sjöbodarna samt ett kapell från 1600-talet. Floran är artrik och det finns ett rikt fågelliv. Storjungfrun var den andra fyren som uppfördes vid den norrländska kusten. Holmögadd fyr, Umeå var av samma typ tändes samma år som Storjungfrun (Holmögadds fyr från 1838 är i dag riven). SJÖV förvaltar endast fyren, fyrbostäderna ägs av privatpersoner. Söderhamns kommun äger marken och hyr även ut en del av husen.

Fyren är historiskt intressant främst för att den är den enda kvarvarande fyr som uppfördes som en sluten stenkolsfyren längs norrlandskusten. Det finns flera andra exempel på fyrar som uppförts som slutna stenkolsfyror vilka föreslås ingå i den kulturhistoriska portföljen. Som exempel kan nämnas Svartklubben, Norrtälje, som var en av de första täckta stenkolsfyror som uppfördes i Sverige år 1820 (tillsammans med Östergarn som i dag har en privat fastighetsägare). Tillgängligheten till Storjungfruns fyr bedöms vara väl tillgodosedd i och med att kommunen är markägare. Kommunen bedriver även turistverksamhet på ön och hyr ut hus. Ovan anförda skäl, samt den splittrade fastighetsbilden kan medföra svårigheter att driva en samlad och meningsfull verksamhet, vilket medför att fyren inte föreslås ingå i den föreslagna kulturhistoriska portföljen.

Ystad inre (övre) fyr,
Ystad, Edvinshem 2:2

Ystads inre fyr uppfördes 1865 för att ersätta en tidigare uppförd träfyr från 1847. Fyren anlades ursprungligen norr om järnvägens bangård. Den flyttades 1866 till sin nuvarande plats i hamnen. Det åttakantiga tornet av valsat järnplåt är vitt upptill och rött nedtill samt har röda utsmyckningsdetaljer i järn längs med tornet. Fyrtorn i valsat järn med en stomme av vinkeljärn var tillsammans med "Heidenstammarna" innovationer för tiden. Båda dessa konstruktionstekniker hade införts av Nils Gustav von Heidenstam. Ystad inre (övre) fyr konstruerades av Heidenstam men utformades av Albert Theodor Gellerstedt. Fyren är rikt dekorerad och utsmyckad som exempel kan nämnas att spegeldörren i trä kröns av ett litet sadeltak med små akroterier i plåt. Fyren var aldrig bemannad och togs ur bruk 1975. Fyren förvaltas av Sjöfartsverket och kommunen marken.

Ystad inre (övre) fyr är den fyr i valsat järn som är rikligast dekorerad av alla fyrar i valsat järn i Sverige, vilket naturligtvis är kulturhistoriskt intressant. Övriga fyrar av denna typ brukar vara släta med få dekorelement. I den kulturhistoriska portföljen representeras fyrtorn i valsad järnplåt av Tylön fyrplats, Halmstad, fastighetsägare SFV. Det är en komplett fyrmiljö, i ett naturreservat, vilket innebär att fyrmiljön har goda förutsättningar att bevaras utan ny bebyggelse. Tylö bedöms därmed ha bättre förutsättningar tillgängliggöras samt att driva en samlad och meningsfull verksamhet än Ystad inre (övre) fyr.

I bedömningen har även det geografiska läget vägts in. I stället för Ystad inre (övre) fyr föreslås Sandhammarens fyrplats, också i Ystads kommun, ingå i den kulturhistoriska portföljen. Sandhammarens fyrplats ingår i en kulturhistoriskt intressant miljö, till exempel fanns Sveriges första livräddningsstation och Sveriges största skeppskyrkogård där. På Sandhammarens uppfördes de två första riktiga "Heidenstammarna" i Sverige, varav den ena är riven. Sjöfartsverket förvaltar fyren och alla byggnader. De ovan anförda skälen och det faktum att tillgängligheten till Ystad inre (övre) fyr bedöms vara väl tillgodosedd i hamnen med kommunen som markägare, innebär att fyren inte föreslås ingå i den kulturhistoriska portföljen.

Helsingborg fyr,
Helsingborg,
Hamnpaviljongen 5

På platsen har det sedan 1744 funnits olika former av fyror. Den nuvarande fyren, ett kombinerat fyr- och lotshus, i rött tegel med gula snickeridetalljer, uppfördes 1889 i Helsingborgshamn. Fyren är fortfarande i bruk och är en av få byggnader i landet där lots- och fyrverksamheten kombinerats. Sjöfartsverket förvaltar fyren och kommunen marken. Helsingborgs fyr- och lotshus har en originell och särpräglad form.

I bedömningen har det geografiska läget vägts in. I stället för Helsingborgs fyr- och lotshus föreslås Kullens fyrplats, Helsingborg ingå i portföljen. Kullens fyr är också uppförd i tegel och byggdes år 1899–1900. På Kullens fyrplats har det sedan 1561 funnits olika fyror. Fyren har en stor roterande lins från 1900. Sjöfartsverket förvaltar alla byggnader i fyrbyn, varav maskinhuset har särskilt goda kvalitéer. Kullens fyrplats är en komplett fyrmiljö beläget i ett naturskyddsområde, vilket innebär att fyrmiljön har goda förutsättningar att bevaras långsiktigt utan att ny bebyggelse tillkommer. Kullens fyrplats är även lätt att nå via bil. De ovan anförda skälen och att tillgängligheten till Helsingborgs fyr och lotshus bedöms vara väl tillgodosedd i hamnen med kommunen som markägare, innebär att Helsingborgs fyr- och lotshus inte föreslås ingå i den kulturhistoriska portföljen.

Morups tånge fyr,
Falkenberg, Långaveka 2:10

Fyren vid Morups tånge består av ett vitt, runt och rappat stentorn med svart bälte som uppfördes 1842–1843. Fyrhusen har privat fastighetsägare men Sjöfartsverket är fastighetsförvaltare till själva fyren, vilken ligger i ett natur- och fågelskyddsområde. Morups Tånge är den enda fyr som har haft samma franska linsapparat sedan den uppfördes. Den är därmed Sveriges äldsta fungerande linsfyr med originallins. Likväl föreslås inte Morups tånge ingå i den kulturhistoriska portföljen. I bedömningen har det geografiska läget vägts in. I Halland har både Kullens fyrplats (se Helsingborgs motivering) och Nidingens fyrplats bedömts ha längre fyrhistoria och utgöra mera komplexa kulturhistoriska miljöer med intressantare bebyggelse. Detta gäller särskilt för Nidingens fyrplats där det finns unika dubbelfyror, båkar, maskinhus samt en komplett fyrmiljö med fyror från olika perioder. På Nidingen finns även en stor lins som fortfarande är i drift. Vidare finns kassunfyren Lilleland, som också föreslås ingå i den kulturhistoriska portföljen. Fyrarna, båkarna och de äldre byggnaderna förvaltas av Statens fastighetsverk. Sjöfartsverket förvaltar den nya fyren, maskinhuset, radiomasten samt kabellbåkarna och kassunfyren Lilleland. Dess två fyrplatser bedöms kunna berätta historien om Sveriges fyrutveckling samt sjöfart på ett mer komplext sätt än Morups tånge. Möjligheten att åskådliggöra genus, ålder och sociala skillnader bedöms vara mycket stora på Kullens och Nidingens fyrplatser i förhållande till Morups tånge.

De ovan anförda skälen samt att tillgängligheten bedöms vara väl tillgodosedd i och med att fyren ligger i ett natur- och fågelskyddsområdet, medför att Morups tånge fyr inte föreslås ingå i den föreslagna kulturhistoriska portföljen.

Bjuröklubb fyr,
Umeå, Bjurön 6:1

Fyren, ett gult tolvkantigt torn i tegel, ersatte år 1859 en äldre båk som funnits på platsen. Fyrornet är sammanbyggt med gula trähus, som ursprungligen var lotsutkik. Originallinsen används fortfarande och är en mäktig roterande lins. Fyrhuset finns bevarat och är beläget i en svacka en bit från fyren. På platsen har lotsverksamhet bedrivits mellan 1821 och 1967. Fyren avbemannades 1970 och är fortfarande i bruk. Sjöfartsverket förvaltar fyren och ett maskinhus, Naturvårdsverket är fastighetsägare och Länsstyrelsen förvaltar alla byggnaderna.

På Bjuröklubb finns forn- och kulturlämningar från 500 e. Kr till 1800-talet efter säl-fångst och fiske. Särskilt talrika är lämningarna från medeltid. Fiskeläget på Bjuröklubb var ett av de största i Västerbotten. På udden byggdes ett kapell på 1600-talet, som ersattes med ett nytt på 1800-talet. I området finns även fiskestugor. Bjuröklubb fyrplats ligger i en kulturhistoriskt intressant miljö. Likväl föreslås inte Bjuröklubbs fyr ingå i den kulturhistoriska portföljen. I bedömningen har det geografiska läget vägts in. Från Västerbotten har tre andra fyrarplatser, Rataskär, Berguddens och Holmögadds föreslagits ingå. På Rataskär har en rik och komplex historia, förutom fyrhuset med tornet på gaveln (1889), finns bland annat, en båk, en lotsutkik (1874), en lotsstuga och en mareograf (1892). Det finns rikligt med forn- och kulturhistoriska lämningar bland annat värm och gravar från kriget mot Ryssland 1808–1809. Rata-skär passar väl in i berättelsen eftersom hamnen under 1700-talet var en stapelplats med tullverksamhet för städerna Umeå, Piteå och Torneå. Bergudden är en helt unik sexkantig träfyr som är klädd med bruna träspån med ett kupoltak i kopparplåt. Samtidigt uppfördes flera byggnader bland annat fyrmästare och fyrvaktarbostäder i anslutning till fyren. Här har det även funnits ett fiskeläge. Bergudden förvaltas av Statens fastighetsverk utom fyren som Sjöfartsverket förvaltar. Holmögadd var den första fyren (1838), ett torn i granit, som byggdes i Norrland och den sista fyren som avbemannades i Sverige. Även på Holmögadd finns rika forn- och kulturhistoriska lämningar.

Alla de fyra fyrplatserna i Norrbotten har stora kulturhistoriska värden och fyra är av olika typ, men de tre sistnämnda föreslagna fyrplatserna har även specifika byggnader som skänker särskilt värde till miljön. De bedöms därmed ha förutsättningar att kunna skildra fler historiska berättelser samt vara bättre lämpade för att åskådliggöra genus, ålder och sociala skillnader. Ovan anförda skäl, samt den splittrade fastighetsbilden på Bjuröklubb, medför att Bjuröklubb fyr inte föreslås ingå i den kulturhistoriska portföljen.

Bredskärssund nedre fyr,
Umeå, Obbola 23:162

Bredskärssunds nedre fyr är en typisk ledfyr från 1890-talet. Fyren, som består av en cirkelformad järnkur placerad på ett betongtorn uppfördes 1894. Betong var då ett nytt material inom fyrbyggandet. De flesta cirkelformade järnkurarna från 1890-talet är utbytta mot modernare konstruktioner, vilket får till följd att denna fyrtyp är tämligen ovanlig idag. Fyren förvaltas av Sjöfartsverket. Trots att Bredskärssunds nedre fyr är ett välbevarat exemplar av 1890-talets ledfyrar har den valts bort. En rund fyrkur av järn finns representerad i statens fastighetsinnehav på Bokö i Torsa kommun. I området föreslås att fyrplatserna Holmögadd, Rataskär och Bergudden skall ingå i den kulturhistoriska portföljen (se ovan motivering om Bjuröklubb) vilket medför att Bredskärssunds nedre fyr inte föreslås ingå i nämnda portfölj.

Faluddens fyr,
Gotland, Öja-Unghanse 1:7

Faluddens fyr är ett vitt avsmalnande tiokantigt torn i järn, med svart lanternin, som uppfördes 1867. Fyren och fyrbebyggelsen är omgärdade av en gårdsgård av sten. Fyren och övriga byggnader förvaltas av Fortifikationsverket. Området är idag militärt skyddsområde och kan endast besökas med speciellt tillstånd, vilket innebär att tillgängligheten för allmänheten är begränsad. I bedömningen av Faluddens fyr har det geografiska läget vägts in. Från Gotlands så kallade fastland föreslås Närs och Hoburgens fyrplatser ingå i den kulturhistoriska portföljen. Dessutom föreslås Stora Karlsö fyr, Gotska Sandöns fyr och Fårö fyrplatser ingå i nämnda portfölj (se vidare motiveringen till Stenkyrkehuk nedan). Alla de föreslagna fyra från Gotland har fyrmiljöer som kan illustrera livet vid fyra utifrån genus, ålder och sociala representivitetskriterier. Enligt utvärderingen skulle inte Faluddens fyr tillföra något utöver det som de utvalda fyrmiljöerna tillför berättelsen, därför är bedömningen att den inte skall ingå i den kulturhistoriska portföljen.

Stenkyrkehus fyr,
Gotland, Stenkyrka Sorby
1:27

Stenkyrkehus fyr är ett vitt runt koniskt järntorn som uppfördes år 1885. Den fyrkantiga fyrplatsen är omgärdad med en stenmur. Bebyggelsen utgör en av de mest välbevarade fyrmiljöerna i Sverige. Bagar- och tvättstugan ser i stort sett ut som den gjorde på 1880-talet. Sjöfartsverket förvaltar själva fyren. Fastigheten och alla byggnader är sålda till privatpersoner. I och med att När fyrplats på Gotland föreslås ingå i den kulturhistoriska portföljen, är järntorn som fyrtyp representerad i den kulturhistoriska portföljen. I bedömningen har det geografiska läget vägts in. Från Gotlands så kallade fastland föreslås Näs och Hoburgens fyrplats ingå i den kulturhistoriska portföljen. Dessutom föreslås Stora Karlsö fyr, Gotska Sandöns fyr och Fårö fyrplats ingå i nämnda portfölj. Alla de föreslagna fyrarna från Gotland har fyrmiljöer som kan illustrera livet vid fyrarna utifrån genus, ålder och sociala representativitetskriterier. Gotska sandön och Stora Karlsö har stora kulturhistoriska och naturvärden (de är nationalparker). Deras historia är lång och komplex och på öarna finns forn- och kulturhistoriska lämningar från alla för- och historiska perioder. Både Gotska sandön och Stora Karlsö fyrar är unika till sina utformningar. Fårö, När och Hoburgen ligger i intakta eller relativt intakta fyrmiljöer med en bebyggelse som kan illustrera livet vid en fyrplats utifrån genus, ålder och sociala kriterier. Alla utvalda, ovan nämnda platser ligger i områden med höga naturvärde vilket möjliggör en stor mängd besökare, till skillnad från Stenkyrkehus som ligger i tät barrskog på en privat fastighet. Ovan anförda skäl samt den splittrade fastighetsbilden, vilken kan medföra svårigheter att driva en samlad och meningsfull verksamhet och kan begränsa tillgängligheten, medför att Stenkyrkehus fyr inte föreslås ingå i den kulturhistoriska portföljen.

Högbonden fyrplats,
Kramfors, Mjösjö

Ett vitt runt betongtorn uppfördes 1907–1909 på Högbondens fyrplats, bredvid en röd fyrmästarbostad med vit bottenvåning. Fyren är belägen högst uppe på toppen av ön Högbonden och är Sveriges näst högst belägna fyr. För att kunna transporter upp material till byggnationen av fyren uppfördes en linbana från stranden, nästan ända upp till fyrplatsen. Den har ersatts av en ny som används för materialtransport till anläggningen. På ön finns forn- och kulturhistoriska lämningar till exempel tomtingar, husgrunder, gistvallar samt ett kapell. Högbonden ingår i Världsarvet Höga kusten. Området har höga naturvärden (naturreservat) och är utpekad som en av Höga Kustens 12 besökspunkter. Länsstyrelsen i Västernorrland förvaltar byggnaderna, linbanan och kajerna och Sjöfartsverket förvaltar fyren. Idag bedrivs vandrarhem i fyrmästarbostaden. Ön, byggnaderna, anläggningen och läget är intressant och fyrtornet skulle mycket väl kunna ingå i den kulturhistoriska portföljen, men då det endast är fyrtornet som skulle ingå i nämnda portfölj kan det vara svårt att illustrera gender, generation och sociala skillnader. I och med att Högbondens fyr är belägen i ett Världsarv, bedöms tillgängligheten till platsen för allmänheten vara säkerställd. Ovan anförda skäl medför att Högbondens fyr inte föreslås ingå i den kulturhistoriska portföljen.

Agön fyrplats,
Hudiksvall, Kråkönen 4:2

Den första fyren som uppfördes här år 1860 bestod av ett kombinerat fyr- och bostadshus i trä med ett vitmålat torn och lanternin på taket. Fyren på taket ersattes 1884 av ett vitt gavelorn i trä. Vid sidan om fyrmästarbostaden uppfördes 1970 en ny fyr, på betongsockel av stålrör, som är vitmålad med ett rött bälte. Sjöfartsverket förvaltar fyrarna. Lotsverksamhet fanns på platsen fram till 1932. Husgrunder från flera äldre fiskelägen finns på ön. Vid 1600-talet uppfördes ett fiskeläge och ett kapell (1660) vid östra hamnen. Ön ingår i naturreservatet Agön-Kråkönen. I bedömningen har även de geografiska kriterierna vägts in och Bönan fyr och lotsstuga, Gävle (SBM 1978), vilken också är av trä men av en mycket ovanlig typ (uppförts 1840), har prioriterats eftersom det där också finns flera generationer fyrar samt en lotsstuga. I fyrmästarbostaden finns ett litet museum och i fyren förvaras linser och linsfack som tidigare varit installerade i Eggegrunds fyr. Sjöfartsverket är ensam fastighetsförvaltare på Bönan vilket bör underlätta tillgänglighetsförändringen. Möjligheten att på ett gott sätt illustrera gender, ålder och sociala skillnader på Bönan bedöms vara bättre än på Agöns fyrplats.

Förvaltandet av Agön är splittrat, mellan Fortifikationsverket, Hudiksvalls kommun och Sjöfartsverket vilket kan medföra svårigheter att driva en samlad och meningsfull verksamhet. Ovan anförda skäl medför att Agön fyrplats inte föreslås ingå i kulturfastighetsportföljen.

Hållö fyr,
Sotenäs, Vägga Skärgård 1:1

Ett vitt cylindriskt fyrorn i granit uppfördes vid Hållö år 1842 och påbyggdes med en röd järnlanterninen 1882. I samband med detta revs en båk, uppförd 1812. På ön finns flera byggnader som tillhör fyrplatsen. Hållö fyr var den första fyr som byggdes norr om Marstrand. Under 1500- och 1600-talet var Hållö en av hamnarna utefter den så kallade Stora Skeppsleden, som gick från England och Holland över Östersjön upp till Norge. På ön finns forn- och kulturhistoriska lämningar från förhistorisk och historisk tid till exempel tomtningar, husgrunder, ristningar samt ett sjömärke. Fyren ligger i ett naturvårdsområde med till exempel jättegrytor, skärtråg och isräfflor från istiden. Kungl. Telegrafstyrelsen uppförde 1922 ett bostadshus innehållande telegraf och en radiopejlingsstation. Idag bedrivs vandrarhemsrörelse i huset. Fyrplatsen avbemannades 1969. Sjöfartsverket är förvaltare för fyren, f.d. maskinhuset och övriga byggnader, utom för den f.d. telegrafstation vilken har en privat ägare. Sotenäs kommun är äger ön.

I bedömningen har det geografiska läget vägts in. Från Bohuslän är både Måseskär (SBM 1978) och Pater Noster (SBM 1978) föreslagna för den kulturhistoriska portföljen. Båda dessa fyrplatser har höga natur- och kulturhistoriska värden och de har alla varit betydelsefulla för sjötrafiken. De är föreslagna som nationellt kulturarv. Pater Noster förvaltas av Statens fastighetsverk och Måseskär förvaltas av Sjöfartsverket. På Måseskär finns även en nyare fyr som Sjöfartsverket förvaltar. Förvaltandet av Hållö fyr är splittrat, mellan Sjöfartsverket, Sotenäs kommun och en privat ägare vilket kan medföra svårigheter att driva en samlad och meningsfull verksamhet. Ovan anförda skäl medför att Hållö fyrplats inte föreslås ingå i den kulturhistoriska portföljen.

Djurö fyr,
Mariestad, Djurö1:1

Tornet på Djurö, ett vitt åttakantigt torn i kalksten med två smala röda bälten, är uppfört 1912. Det ersatte en tidigare fyr (1874) som är riven. Djurö är den största ön av de 30 öar i Vänern som ingår i nationalparken Djurö. Ön har varit bebodd sedan 1500-talet. Sjöfartsverket förvaltar fyren och Naturvårdsverket förvaltar marken och alla byggnader. På ön finns inte några forn- eller kulturlämningar av vikt. I bedömningen har det geografiska läget vägts in. Från Vänern föreslås tre andra fyrar, Söökojan, Hjortens udde och Naven, ingå i den kulturhistoriska portföljen. Söökojan är belägen i norra delen, Hjortens udde i sydvästra och Naven i sydöstra delen av sjön. De är sinsemellan olika. Söökojan är ett rött bostadshus i trä, med vit gavel och ett vitt trätorn på taket som uppfördes 1911. Söökojan ingår i Hammarö naturreservat. Hjortens udde är ett vitt sexkantigt, upptill avsmalnande, torn i trä, klädd med eternitplattor som uppfördes 1852. Fyren är en av de fyrar som ritades av Nils Gustaf Heidenstam och som han sedan utvecklade till fyrar i järn, så kallade Heidenstammare. Naven, V Eken i Lidköpings kommun, är ett vitt trähus med en lanternin på taket uppfört 1911. Huset är strategiskt högt placerat och ses vida omkring. Alla fyrarna har en nära relation till Göta kanal och den ökande sjötrafiken på Vänern under 1800- och 1900-talen. De valda fyrarna ligger i tre olika landskap. I Vänern är det vanligt med fyrar på bostadshus och Söökojan och Naven är därmed goda representanter för denna typ. Ovan anförda resonemang medför att Djurö fyr inte föreslås ingå i den kulturhistoriska portföljen.

Krogörnstenen,
Vallentuna, Husby 1:7

En vinterväg från Stockholm, förbi Krogörn upp mot Skäfthammars och Hökhuvuds socknar, hade varit i bruk fram till 1860. Denna minnesten i granit, med inskription, restes år 1916 för att bevara minnet av en vinterväg. Inskriptionen på stenen berättar vidare att det vid Krogörn funnits ett vilställe där ”mor i Krogörn sålde kaffeknorrar till färdbönderna”. Stenen är unikt genom att den vittnar om en svunnen väg. Minnestenen har främst ett lokalhistoriskt intresse. Inskriptionen och resandet av stenen är i sig spännande exempel på ett lokalt historiebruk, men stenen har knappast ett nationellt intresse, varför den inte föreslås ingå i den kulturhistoriska portföljen.

Utreda i kompletteringsuppdraget 2010

Järnvägsmiljöer: Perrongtak

Ett kännetecken för de svenska stationsanläggningar som framhållits i arkitekturhistorisk forskning är anläggningarnas relativa enkelhet. Perrongerna vid många svenska järnvägsstationer var enkla anläggningar, en grusad gång eller en enkel träkonstruktion. På- och avstigning gjordes direkt på marken framför stationshuset. Vid större stadsstationer fanns mer avancerade taktäckta banhallar där spåren löpte in. Dessa är med få undantag, till exempel i Malmö, rivna. En mellanställning intar de något större stationer där perrongerna gjordes upphöjda för att underlätta av och påstigning. För att passagerarna skulle få ett visst väderskydd när de inväntade tågen försågs dessa stationer med perrongtak. Kännetecknande för järnvägsbebyggelsen är att den ofta följde typritningar, även om grundformerna kunde ges viss variation. De flesta av de perrongtak som ingått i fastighetsunderlaget är av så kallad Törebodamodell. Törebodamodellen är en träkonstruktion, där takstolarna är bultade i stolpar och själva takstolarna utgörs av en limträkonstruktion. Namnet kommer från Töreboda limträfabrik, världens äldsta limträfabrik, belägen i Töreboda. Utformningen har varierats genom färgsättning och detaljering i träbehandlingen till exempel genom utformning av tassarna och fasningar. I det fastighetsbestånd som legat till grund för urvalet av järnvägsanknutna fastigheter utgör Hudiksvalls station ett undantag genom att detta perrongtak har en stålkonstruktion.

Representationen av perrongtak i landet är totalt sett god. Perrongtaken är en karaktäristisk del av järnvägsmiljön, men endast ett av de perrongtak som ingått i det fastighetsbestånd som legat till grund för denna översyn föreslås ingå i den kulturhistoriska portföljen. Det gäller perrongtaket vid Södertälje hamn, som föreslås föras till kulturfastighetsportföljen eftersom det utgör en del av en hel bebyggelsemiljö som i sin helhet, förutom stationshuset, som förvaltas av annan part, föreslås ingå i Kulturfastighetsportföljen.

Flertalet av de stationer som de nedan uppräknade perrongtaken är belägna invid ingår till följd av bolagisering i Jernhusens förvaltning. Stationshusen har överförts till att vara byggnadsminnen enligt Kulturminneslagen (KML) och perrongtaken har legat inom de områden som avgränsats som skyddsområden. I flera fall omnämns de särskilt i beskrivningen av byggnadsminnet. Eftersom perrongtaken är belägna inom mark som Trafikverket använder för bandriften kvarstår dessa dock som statliga byggnadsminnen. Om perrongtaken i en framtid inte längre kommer att behövas för bandriften, vore det önskvärt att de kunde överföras till samma fastighetsförvaltning som stationsmiljöerna i övrigt, så att de enskilda järnvägsmiljöerna får en gemensam förvaltare. Om detta förhållande inträder bör även deras skyddsstatus omprövas enligt KML.

Flens perrongtak,
Flen, Flen 1:4

Stationsanläggningen tillhör Västra stambanan som invigdes år 1862. Järnvägsmiljön är väl bevarad och är skyddad som byggnadsminne enligt KML. Det nuvarande stationshuset föregicks av en enklare träbyggnad, av den typ som brukar benämnas Gnestatypen. År 1892 byggdes det nuvarande stationshuset. Det nuvarande stationshuset, uppfört år 1892 ritades av arkitekt Folke Zettervall under dåvarande chefsarkitekten för SJ:s arkitektkontor A. W. Edelswärds ledning. I den byggnadsminnesskyddade miljön ingår även järnvägshotellet och godsmagasinet, men dessa byggnader ingår inte i denna översyn, eftersom de förvaltas av annan part. De båda perrongtaken i Flen är av Töreboda typ. De är rödmålade med detaljer i ockragult. Sparrarna har en inbördes något olika utformning på de båda taken.

Alvesta perrongtak,
Alvesta, Alvesta 11:1

Alvesta anlades som station på Södra stambanan som färdigställdes 1864. Alvesta blev en viktig järnvägsknut där flera privatbanor anknöt till stambanenätet. Den nuvarande stationsbyggnaden är uppförd 1905 efter ritningar av Folke Zettervall. Zettervall prövade i Alvesta en trafikseparerande lösning genom en gångbro av järn som via trappor ledde direkt upp från perrongerna till väntsalen i stationens övre våning. Gångbron revs år 1991. Senare kom istället gångtunnlar att byggas enligt en modell som Zettervall först utarbetade för Eslövs station.

Eslöv tunnel,
trappöverbyggnad, perrongtak m.m., Eslöv, Eslöv 54:1

Eslövs stationsområde bildade från 1858, då stationen anlades, en viktig järnvägsknutpunkt. Här förbands Södra stambanan, färdig 1864, med flera privatbanor. Kring stationen utvecklades ett betydande järnvägssamhälle. Att järnvägsstationerna var en viktig knutpunkt för innovationer och nyheter illustreras i Eslöv av att stationshuset ursprungligen innehöll lokaler för postexpedition och telegraf. Eslöv fick stadsrättigheter år 1911. Det ursprungliga stationshuset ersattes år 1865 av ett nybyggt stationshus, ritat av A W Edelsvärd. Detta omgestaltades i sin tur år 1914. I samband med denna omgestaltning tillkom en tunnel för person och godstransport till de olika perrongerna. Denna gångtunnel fick sedan stå modell för flera andra efterföljare. Uppgångarna på perrongerna markeras genom arkitektoniskt fint utformade byggnader med rödmålad panel och glasspröjsverk. Perrongtaken är av Törebodamodell.

Borås perrongtak,
Borås, Järnvägen 2:1

Vid Borås sammanlöp de enskilda banorna Borås – Herrljunga som sammanband Borås med stambanenätet och Borås-Göteborg. Det nuvarande stationshuset ritades i samarbete av far och son, Adrian och Carl Crispin Peterson och färdigställdes år 1894.

Avesta-Krylbo perrongtak,
Avesta, Avesta 6:1

Stationsområdet i Krylbo tillkom på den enskilda banan Krylbo - Frövi. Sedan en ny statsbana från Örebro passerade Krylbo genomgick stationsmiljön en genomgripande förändring under Folke Zettervalls ledning. Krylbos viktiga funktion som järnvägsknut, men också traktens betydelse för järnhanteringen och därmed landets ekonomiska utveckling, manifesterades i ett stationshus som var ett av de största i Sverige kring 1900. Även stationsområdet utvidgades i samband med omdaning. I samband med kommunsammanslagningen 1967 uppstod namnet Avesta-Krylbo. Det nuvarande SBM skyddet omfattar perrongtak av Törebodatyp.

Hudiksvall station,
Hudiksvall, Strand 3:1

Norra stambanan utgick från Hudiksvall och började byggas först 1916. Anledningen till att det dröjde innan en bana drogs fram längs norra ostkusten var försvarsstrategiska. Ostkustbanan tillkom på regionala initiativ genom en kommitté bestående av kommuner och län längs norra ostkusten bildades för att driva frågan. Banan finansierades till stor del av statliga medel och ägdes och förvaltades fram till 1933 av en från SJ särskild organisation, OKB, Ostkustbanan. Perrongtaket i Hudiksvall skiljer sig från de övriga perrongtaken som ingår i urvalsunderlaget genom att det har en stålkonstruktion. Det finns dock gott om perrongtak i landet, varvid detta inte utgör ett särskilt skäl för att ingå i den nationella berättelsen.

| | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Sundsvalls perrongtak, Sundsvall, Östermalm 1:1 | Stationsanläggningen vid Sundsvall byggdes gemensamt av SJ och OKB år 1925 och ritades av Folke Zettervall. Bebyggelsen tillkom inom en kort tidsperiod och har fått en enhetlig utformning. Vid perrongerna finns två tak av Törebodatyp. |
| Långsele perrongtak, Sollefteå, Östermalm 1:1 | Stationen är belägen längs Inlandsbanan och bandelen Långsele - Vännäs invigdes 1891. Vid perrongen finns tre perrongtak av Törebodatyp. |
| Jörns perrongtak, Skellefteå, Västra Jörnsmarken 1:31, 1:85 | Stationshuset invigdes år 1894 i närvaro av Oscar II. Liksom övriga stationshus längs banan uppfördes det efter ritningar av F. Zettervall och dess utformning blev även här med vissa fornordiska inslag i exteriören. År 1930 invigdes statsbanan upp till Arvidsjaur och därmed länkades stambanan med Inlandsbanan. Stationshuset har KML-skydd och perrongtaket är av Törebodatyp. |
| Kumla perrongtak, Kumla, Fastighetsbeteckning saknas från Tv, troligen Kumla bandel 3:1 | Kumla station ligger vid en av de få tidiga statligt utförda sammanlänkingsbanorna. Stationshuset är av kalksten, vilket anspelar på kalkstenshanteringen i trakten men det återspeglar också internationella arkitekturinflenser i tiden kring 1900. Perrongtaket är ett svarttjätat Törebodatak. |
| Lunds perrongtak, Lund, Lund innerstaden 1:1 | Lunds station färdigställdes 1859. Vem upphovsmannen är inte känt, utöver att det rör sig om en dansk arkitekt. Folke Zettervall svarade 1923–1926 för en omdaning av stationsmiljön som bland annat innebar att banhallen revs och ersattes av perrongtak. Samtidigt anlades en gångtunnel som ledde upp till de enskilda perrongerna. Lunds station har tidigare varit byggnadsminne enligt KML men skyddet har år 2003 upphävts av länsstyrelsen. Representationen av perrongtak i landet är totalt sett god. Det finns därmed ingen anledning att föreslå ett perrongtak som inte ligger i en skyddad miljö skall ingå i kulturfastigsportföljen. |

Övrigt

| | |
|---------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Vännäs oljebod och personallokal, Vännäs, Vännäs 51:1 | Vännäs är beläget längs Inlandsbanan och representerar en rik järnvägsmiljö. Bebyggelsen är i huvudsak utformad i trä, ett material som var vanligt längs Inlandsbanan och som dels kan tolkas som utslag av ett försök till regional anpassning av järnvägs- miljöerna, men också som ett utslag av en strävan att bygga billigt längs en omtvistad bansträckning. Oljeboden i Vännäs representerar en mycket ovanlig byggnadstyp och personalbyggnaden är en för efterkrigstiden typisk funktionsbyggnad. Genom att de ingår i en miljö som är skyddad som byggnadsminne enligt KML finns anledning att föreslå att dessa byggnader inlemmas i samma skyddsform, vid en eventuell avveckling. Den är heller inte nödvändig för att illustrera några av de kriterier som legat till grund för den föreslagna portföljen. |
| Motala verkstads stationsbyggnad, Motala, Innerstaden 2:1 | Motala verkstad anlades av Baltzar von Platen år 1822 för att leverera gjutdetaljer till bygget av Göta Kanal. Platsen var strategisk vid Motala ström där kanalen drogs fram. Med tiden utvecklades en verksamhet med internationell ryktbarhet. Järnvägen mellan Mjölby och Hallsberg (HMMJ) invigdes 1873 och kom till stor del till genom initiativ från företaget. En förlängning av järnvägen drogs till verkstadsområdet där en egen station anlades. HMMJ köptes redan 1879 av staten, eftersom banan utgjorde en strategisk förbindelselänk mellan Östra och Västra stambanan. Motala verkstad har haft stor betydelse i utvecklandet av landets kommunikationer och stationshuset är typiskt för sin tillkomsttid. Trots detta bedöms stationen i första hand ha ett regionalt/lokalt intresse. Den är heller inte nödvändig för att illustrera några av de kriterier som legat till grund för den föreslagna portföljen. |

Teckomatorp personalhus, Täckomatorps station anlades på 1870-talet längs den privata bansträckan Hälsingborg–Hässleholm. Några år senare blev anknöt också Malmö–Billesholms järnväg och Marieholmsbanan till stationen. Den aktuella byggnaden ansluter väl till stationsarkitekturen och utgör en ovanlig byggnadstyp. De privata järnvägarna i Skåne representeras emellertid i den föreslagna kulturfastighetsportföljen av Billesholms stationshus, som representerar en rikare sammansatt stationsmiljö. Personalhuset bedöms därför främst vara av regionalt/lokalt intresse. Det är heller inte nödvändig för att illustrera några av de övriga kriterier som legat till grund för den föreslagna portföljen.

Smedjebackens lokomotorstall, Smedjebacken, Smedjebacken 2:4. Vid Smedjebacken sammanbinds järnvägen med Strömsholms kanal, vilken invigdes 1795. Kanalen utgår från Smedjebacken för att till slut mynna ut i Mälaren. Orten hade tidigt en transportstrategisk betydelse för regionen. Redan år 1856 påbörjades Smedjebackens järnvägshistoria då en bana sammanband Smedjebacken med Ludvika. Från 1883 benämns järnvägen Smedjebackens järnväg. Stockholm–Westerås Bergslagens järnvägar /SWB, som grundades 1876, köpte upp Smedjebackens järnväg år 1903. SEB övertogs i sin tur av SJ år 1945. Lokomotorstallet representerar en ovanligt byggandstyp, men dess kulturhistoriska egenvärde i förhållande till kriterierna för denna utredning motiverar inte att den föreslås ingå i den kulturhistoriska portföljen. Byggnaden är heller inte nödvändig för att illustrera några av de kriterier som legat till grund för den föreslagna portföljen.

Svenstavik, lokförråd och drossinbod, Svenstavik är ett stationssamhälle som uppkommit genom framdragandet av Inlandsbanan. Stationen fick namn efter gården Svenstavik och det uppstod en samhällsbildning på mark som tillhörde byarna Bergsviken, Lillhallen och Galhammar. Lokförrådet och drossinboden härrör från tiden för järnvägens anläggande. Byggnaderna behövs inte för att geografiskt representera Inlandsbanan, vilken är relativt väl företrädd i den föreslagna kulturhistoriska portföljen. De är av typer som finns representerade i anslutning till andra miljöer med ett rikare innehåll i det föreslagna beståndet. De är heller inte nödvändig för att illustrera några av de kriterier som legat till grund för den föreslagna portföljen.

Uppsala ställverk, Stationshuset med banhall uppfördes efter ritningar av A. Edelsvärd och öppnades för trafik år 1866. Stationen förlades i utkanten av staden och en park anlades i anslutning till stationen. Banhallen revs tidigt och idag är stationshuset byggnadsminne enligt KML. Ställverket fyller en viktig funktion för den kulturhistoriska upplevelsen av stationsmiljön, men är inte nödvändig för att illustrera några av de kriterier som legat till grund för den föreslagna portföljen.

Litteratur

- Andersson-Skog, Lena, "Såsom allmänna inrättningar till gagnet, men affärsföretag till namnet": SJ, järnvägspolitiken och den ekonomiska omvandlingen efter 1920, Univ., Diss. Umeå: Univ., Umeå, 1993.
- Bebyggelsehistorisk tidskrift, *Järnväg, bygd och bebyggelse*, nr 12, 1986.
- Bebyggelsehistorisk tidskrift, *Vägar och vägmiljöer*, nr 39, 2000.
- Bromma flygplats: *Beskrivning av dess tillkomst och utbyggnad*. I anledning av flygplatsens invigning den 23 maj 1936. Stockholms stads flyghamnsstyrelse. Stockholm, 1936.
- Efter hundra år, Järnvägsstyrelsen, Stockholm, 1956.
- Hansson, Rickard, *Inlandsbanan: från försvar till turism på 100 år*. Politiska institutioner och strategiskt agerande 5. Statsvetenskapliga institutionen, Uppsala universitet, Uppsala, 1996.
- Hansson, Staffan, *Teknikhistoria: om tekniskt kunnande och dess betydelse för individ och samhälle*, [Ny, rev. utg.], Studentlitteratur, Lund, 1996.
- Heckscher, Eli F., *Till belysning af järnvägarnas betydelse för Sveriges ekonomiska utveckling*, Diss. Uppsala : Univ., Stockholm, 1907.
- Hugosson, Sven, *Civilflyg: transportsystem och fritidsnöje*, Norstedt, Stockholm, 1970.
- Linde Bjur, Gunilla, *Stationshus: järnvägsarkitektur i Sverige*, Balkong, Stockholm, 2010.
- Ljunggren, Malte. *Sveriges lokstationer: Maskintjängens anläggningar 1856-1992*. Svenska järnvägsklubbens skriftserie, nr 60, Stockholm, 1993.
- Kaijser, Arne. *I fädrens spår: den svenska infrastrukturens historiska utveckling och framtida utmaningar*, Carlsson, Stockholm, 1994.
- Kindblom, Leif. *Så reste vi*, Bilda, Stockholm, 2000.
- Nilsson, Lars Olov. *Lennart Nilssons okända järnvägsvärld*, Sveriges Järnvägsmuseum/Trafik-Nostalgiska förlaget, ; Stockholm, 2006.
- Nisson, Runo, B.A., *Rallareliv: arbete, familjemönster och levnadsförhållanden för järnvägsarbetare på banbyggena i Hjämtland-Härjedalen 1912-1928*, Diss. Studia Historica Upsaliensia, 127, Uppsala universitet, Uppsala 1982.
- Malmaban 100 år*. Norrbottens museums årsbok, Norrbottens hembygdsförbund och Stiftelsen Norrbottens museum, 1988.
- Ohlsson, E. & Persson, K.M. *Svenska vattentorn*. Ohlson & Winnfors, Örebro, 2004.
- Rosander, Karin (red.). *Järnvägen 150 år: 1856-2006*, Informationsförlaget, Stockholm, 2005.
- Rydberg, Sven & Hult, Jan (red.). *Svensk teknikhistoria*, Gidlund, Hedemora, 1989.
- Sandström, Gösta E., *Byggarna: teknik och kultur från vasshus och pyramid till järnväg och högdamm*, Forum, Stockholm, 1968.
- Schivelbusch, Wolfgang. *Järnvägsresandets historia: om rummets och tidens industrialisering under 1800-talet*. [Ny utg.] Lund: Arkiv, 1998.
- Sundström, Jakob & Sundström, Erik (red.). Järnvägsminnen. 5, *Ur en brobyggares fotoalbum 1889-1930*, Trafik-nostalgiska förlaget, Stockholm, 2007.
- Sveriges järnvägar hundra år: SJ 1856-1956*. Kungl. Järnvägsstyrelsen, Stockholm, 1956.
- Stockholm-Arlandas tillkomst: kort historik*, Sverige. Luftfartsstyrelsen (1945-1967). Luftfartsstyrelsen, Stockholm, 1962.
- Thiel, Urban. Järnvägsminnen. 6, *Järnvägen och försvar*, Trafik-nostalgiska förlaget, Stockholm, 2008.
- Uller, Albin. *Vattentorn: kommunernas bortglömda historia*. Inst. för kultur och samhälle, Högskolan på Gotland, Visby, 2005.
- Gerentz, Sven & Heddelin, Berti (red). *Vägar – dåtid, nutid, framtid*, Vägverket, Borlänge, 1991.
- Welin, Gustaf (red), *Statens järnvägar 1856-1906: historisk-teknisk-ekonomisk beskrifning*, i anledning af Statens järnvägars femtioåriga tillvaro utgifven på Kungl. Maj:ts nådiga befallning av Järnvägsstyrelsen, 4 vol. Järnvägsstyrelsen, Stockholm, 1906.

Tradition i utveckling. Vi har många kulturhistoriskt värdefulla byggnader och miljöer i vårt land. De är en del av vår gemensamma historia och framtid.

Statens fastighetsverk vill göra svenska folket stolt över statens egendomar, våra nationalbyggnader och fria marker; slott och kungsgårdar, teatrar, museer, ambassader och en sjundedel av Sveriges mark. Vi äger allt detta tillsammans och SFV:s uppgift är att förvalta det på bästa sätt.

Vi ska också se till att bevara byggnadernas själ och karaktär, men samtidigt anpassa dem efter dagens behov och användning till nytta och glädje för både hyresgäst och allmänhet. Lika viktigt som att förmedla historien bakom dagens byggnader är att skapa ny byggnadshistoria för morgondagen. På uppdrag av Sveriges regering driver vi därför även nya byggprojekt som på olika sätt representerar vårt land.

SFV förvaltar också statens skog och mark. Det gör vi på ett långsiktigt hållbart sätt, så att biologisk mångfald bevaras och renbetesland kan brukas även i framtiden.

