

Berättad historia som utgångspunkt för platsutveckling

Ett samverkansprojekt mellan Helsingborgs stad och Lunds Universitet



HELINGSBORG



LUNDS
UNIVERSITET



Inledning

Platsutveckling är idag ett viktigt ämne för de flesta städer. Hur städerna ska utvecklas, byggas, byggas om och byggas ut berör många människor i en stad. Detta diskuteras och debatteras också på många olika sätt, och i många olika forum.

Lösningen på bostadsbrist blir ofta förtätning. Platser som upplevs tomma och övergivna kan vara användbara, och sökarljuset går över staden. Det landar ofta på stadens övergivna hamn- och industriområden, centralt belägna områden som ter sig attraktiva att bebygga och sälja till byggföretag och presumtiva boende. Waterfrontbebyggelse har blivit ett begrepp, både nationellt och internationellt. Antalet hamnar som omvandlats till bostads- och blandområden på olika sätt runt om i världen är nästan oräkneligt. Havet har en vidunderlig dragningskraft på många av oss, inte minst i Helsingborg.

I Helsingborg stod området Norra hamnen färdig redan 1999 i samband med bomässan H99. Den pågående stadsutvecklingen i södra centrala Helsingborg och som har namnet H+, planeras att bli det största stadsutvecklingsprojektet i Helsingborg i modern tid. Området ska utveckla och förnya de nya och befintliga stadsdelarna Oceanhamnen, Universitetsområdet, Husarområdet och Gåsebäck och länkas ihop med centrum och de omkringliggande stadsdelarna. Här ryms många ambitioner från stadens sida, som att testa nytt och involvera invånare, företagare, föreningsliv och andra aktörer i olika typer av samarbeten.

Platsutveckling i det stora perspektivet handlar ofta om att lägga pussel mellan olika aktörers idéer och intressen; politiker, tjänstemän, experter, byggföretag, arkitekter, näringsliv och invånare. Hos vissa aktörer kan det finnas drömmar om att skapa något tilltalande som andra aktörer imponeras av – att sätta platsen på kartan och öka dess attraktivitet och hitta det unika som kan sälja platsen. Och vad är det då som säljer?

”Hur hittar vi denna unika möjlighet som utgörs av invånarnas och platsernas unika historia? Det är inte alltid så lätt. Det finns inarbetade föreställningar om vilka historier som varit viktiga för stadens utveckling, oftast de som har handlat om makt och inflytande. Vi har också en tendens att fixera oss vid det materiella som finns kvar i form av byggnader och artefakter. ”



Hur gör andra? Det kan tyckas vara lättare att inspireras av vad andra redan gjort än att vända blicken inåt och fundera över vilken slags plats det är som ska utvecklas.

Att synliggöra platsens unika karaktär är inte så lätt om vi nöjer oss med att snegla på vad andra redan gjort, eller kanske försöker få uppmärksamhet genom att bygga arkitektoniska ”utropstecken”. Det kan vara svårt för invånarna som känner platsen att orientera sig och känna hemmahörande. Här har Helsingborgs stad och Institutionen för service management och tjänstvetenskap (ISM), Lunds Universitet på Campus Helsingborg, samarbetat för att de vill bidra och genom nya infallsvinklar vara med och bidra med ny kunskap och nya verktyg för stadsutveckling.

Platsutveckling handlar idag också ofta om hållbarhet. Detta likställs ofta med miljöfrågor, men det finns fler perspektiv som till exempel social hållbarhet. Helsingborg stad har fokus på detta i Livskvalitetsprogrammet, där ”möjligheten att vara delaktig och kunna påverka och vilja ta ansvar för vardagen, miljön och vår gemensamma framtid” lyfts fram som en viktig förutsättning för god livskvalitet (livskvalitet.helsingborg.se). ISM har ett flertal forskningsprojekt kring hållbarhetsfrågor, och detta är en viktig del av kunskapsutvecklingen på Lunds universitet. Tillsammans ser vi betydelsen av människors historia och att den kan knytas ihop med framtiden som betydelsefull för framtida hållbara stadsmiljöer.

Alla platser är unika i sig, och ett resultat av många historiska skeenden, i stort som smått. Det är den här förståelsen och kunskapen som vi vill utveckla – att se det unika i just den här platsen och ge möjlighet att utgå från det i det fortsatta arbetet.

Hur hittar vi denna unika möjlighet som utgörs av invånarnas och platsernas unika historia? Det är inte alltid så lätt. Det finns inarbetade föreställningar om vilka historier som varit viktiga för stadens utveckling, oftast de som har handlat om makt och inflytande. Vi har också en tendens att fastna i det materiella som finns kvar i form av byggnader och artefakter. Vi kommer ibland ihåg den skatt som finns i historiska uppteckningar och gamla bilder - men glömmer nästan alltid allt det som göms i huvudena på alla de människor som rört sig på platsen och använt den på olika sätt. Hur kan då dessa skatter användas och hur kan de påverka platsutvecklingsprocessen? Vilken betydelse får detta i så fall för staden och för alla de människor som betraktar Helsingborg som sin hemstad? I dessa frågor tar detta projekt sin utgångspunkt.



Bilderna i den här rapporten visar Oceanhamnen. Somliga är historiska bilder från stadens arkiv, andra är visionsbilder som visar hur staden planerar att området kommer se ut och ytterligare andra är tagna på platsen idag. Notera att visionsbilderna främst visar Oceanpiren, vars detaljplan togs fram innan det här projektet genomfördes. Den följer alltså inte modellen som presenteras här.

Syftet med det här projektet har varit att utifrån dessa frågor undersöka möjligheterna att ta fram ett förslag till arbetsmodell för platsutveckling som grundar sig på platsens unika karaktär utifrån människors minnen och berättelser.

Vad händer om vi tar avstamp i berättelser om en plats och låter dessa vägleda oss i utvecklingsarbetet? Vad händer om vi börjar med att ta reda på hur platsen upplevs och vilken funktion och betydelse den haft för stadens invånare? Vilka möjligheter kan detta bidra till i byggprocesserna, som traditionellt handlar om översiktsplaner, detaljplaner, projektering och byggnation av platsen i nämnd ordning? Vi har tagit fram ett sådant förslag i till arbetsmodell. Både våra resonemang och förslaget utgår från stadsutvecklingsprojektet H+, där vi använt den kommande stadsdelen Oceanhamnen som utgångspunkt, med fokus på Oslopiren, som ännu inte är byggd. Ambitionen har varit att ta fram ett förslag till arbetsmodell så att även andra intresserade ska kunna applicera arbetsmodellen på andra platser och städer.

Den här rapporten redovisar projektet och resultatet. Den består av två delar. Den första delen handlar om bakgrunden och ligger till grund för det framtagna förslaget till arbetsmodell. Det första kapitlet utgörs av en kritisk granskning av stadsplanering och stadsbyggande, det andra kapitlet handlar om visionerna för stadsutvecklingsprojektet H+ och det tredje kapitlet handlar om hur Helsingborgs självbild kommit att påverka stadens självbild och historiesyn. Kapitlen är skrivna av olika personer som arbetat med detta projekt. Involverade parter i projektet har haft olika roller, uppdrag och perspektiv, vilket har lett till en komplexitet i arbetet vilket vi ser som en tillgång. Med andra ord har det gynnat projektet att vi har haft olika uppfattningar och kunnat bidra med olika kunskaper, perspektiv och erfarenheter.

Den andra delen av rapporten innehåller förslaget till arbetsmodell. Den ska betraktas som en utgångspunkt för det har blivit tydligt under arbetet att den behöver utvecklas och tydliggöras ytterligare för att bli ett användbart verktyg i stadsutvecklingsprocesser. Det väsentliga med förslaget är inte att den måste genomföras på bara ett enda sätt, det går utmärkt att utgå från olika aspekter och utveckla den på olika sätt. Poängen med vår modell är att utgångspunkten i platsutvecklingsprocessen inte ligger i ett övergripande arbete med att skapa platsens struktur, utan istället ligger i en kartläggning av platsens och människornas berättelser och identitet. Det som för oss ter sig väsentligt är att platsutvecklingsprocessen börjar i de människor som använder platsen och berörs av den, snarare än att platsens sociala dimension och historia blir något som ska uppfinnas och läggas till i efterhand, när det mesta redan är färdigplanerat. Istället för att utgå från ett fågelperspektiv på platsen visar projektet att det är viktigt att göra precis tvärtom. Vi börjar med människorna och platsen.

Helsingborg den 30 april 2019

Elisabeth Högdahl & Jessica Engvall

Projektets genomförande

Projektet startades på initiativ av Jessica Engvall, enhetschef för samhällskommunikation i Helsingborgs stad, och Elisabeth Högdahl, etnolog och forskare vid Institutionen för service management och tjänstvetenskap vid Lunds universitet (Campus Helsingborg), i samverkan med Kulturmagasinet där Anja Petersén, forskare och pedagog på Kulturförvaltningen i Helsingborgs stad, var representant. Projektgruppen har utökats efterhand, varav vissa varit mycket delaktiga medan andra har fungerat som diskussionspartners. Projektet pågick från början av 2018 till mitten av 2019 och finansierades genom anslag för samverkan från Helsingborg stad. Institutionen för service management och tjänstvetenskap vid Lunds universitet bidrog också ekonomiskt genom att Elisabeth Högdahl kunde använda en del av sin forskningstid i projektet. Projektet är alltså ett samverkansprojekt, såväl initiativmässigt som ekonomiskt. Resultatet är en gemensam produkt.



Metoden har varit en kartläggning i form av intervjuer och samtal med människor som haft anknytning till det område som vi idag kallar Oceanhamnen. Vi har också tagit fram gamla bilder och annat material framför allt från Helsingborgs stads historiska arkiv Carlotta och från stadsbyggnadsförvaltningen. Bilder, texter och artefakter har också skickats till oss från involverade människor på olika sätt. Materialet från projektet kommer att arkiveras på Kulturmagasinet och bli en del av Helsingborgs historiska material.

Att göra en heltäckande kartläggning är omöjligt utifrån de förutsättningar som funnits, ambitionen har istället varit att få fram tillräckligt mycket material för att kunna visa hur ett nytt förslag till arbetsmodell för ny platsutveckling kan se ut. Vi har försökt täcka in olika yrkesgrupper och beaktat framför allt genus- och åldersaspekten. De vi intervjuat har vi fått kontakt med via kontakter eller att de själva hört av sig på olika sätt, inte minst efter att lokalmedia uppmärksammat projektet.

Projektgruppen har bestått av:

Jessica Engvall, enhetschef för samhällskommunikation (projektkoordinator, huvudansvarig)

Elisabeth Högdahl, fil dr i etnologi, lektor vid Institutionen för service management och tjänstvetenskap, Lunds universitet (projektkoordinator, huvudansvarig)

Medarbetare i Helsingborgs stad:

Anja Petersén, fil dr i etnologi, forskare och pedagog på kulturförvaltningen

Johanna Elgström, landskapsarkitekt, Stadsbyggnadsförvaltningen.

Sara Schlyter, landskapsarkitekt, Stadsbyggnadsförvaltningen.

Jiman Taher, projektanställd, Stadsledningsförvaltningen.

Fredrik Ahlberg, kommunikatör, Stadsledningsförvaltningen.

Stort tack även till:

Klara Århem, GIS-ingenjör, Stadsbyggnadsförvaltningen, som har tagit fram den digitala kartan.

Helena Taps, arkitekt, Stadsbyggnadsförvaltningen, som gett viktig input i projektet.

Maria Ramelius, kartingenjör, Stadsbyggnadsförvaltningen, som gett viktig input i projektet.

Karin Kasimir, planarkitekt, Stadsbyggnadsförvaltningen, som gett viktig input i projektet.

Ola Thufvesson, kulturgeograf och forskare vid Institutionen för service management och tjänstevetenskap vid Campus Helsingborg/Lunds universitet, för värdefullt engagemang, bidrag och synpunkter under projekttiden.

Therese Kruse, tf enhetschef för Kulturmagasinet, som tillfört resurser från Kulturmagasinet.

Anders Landsbo, projektledare för H+ projektet, Stadsledningsförvaltningen, för viktigt stöd.

Och stort och speciellt tack till de helsingborgare som delat med sig av sina minnen och berättelser:

Innerligt stort och speciellt tack till de helsingborgare som delat med sig av sina minnen och berättelser, som ligger till grund för det här arbetet.

Dessutom vill vi tacka Facebookgrupperna *Helsingborg förr och nu*, och *Du vet att du är från Helsingborg om...* då vi fått använda grupperna för att skapa intresse för projektet och komma i kontakt med helsingborgare.



Sist och inte minst vill vi tacka vår bästa Rolf Landin, tidigare kranförare i hamnen, som inte bara bidragit med berättelser och bilder, utan också hjälpt oss att komma i kontakt med många helsingborgare som haft koppling till hamnen. Rolf har även deltagit vid presentationer och mycket annat. Vi kan inte nog tacka dig Rolf för ditt engagemang och dina roliga, men också angelägna, berättelser.

Del 1

Bakgrund till modellen

Stadsutvecklingsprojektet H+

Av Jessica Engvall

Visionen är att Oceanhamnen ska bli en urban arkipelag, en stadsdel byggd på öar, med kvaliteter utöver det förväntade. Området kompletterar stadskärnan med attraktiva, vattennära bostäder och kontor i spektakulära lägen. En kanal genom piren skapar en första ö i arkipelagen. Mötesplatser längs kajer, på torg och i parker bidrar till att skapa liv och rörelse i området. Den industriella hamnen förvandlas till en spännande stadsdel där detaljer från hamnverksamheten stärker områdets karaktär och påminner om områdets historia. ([hplus.helsingborg.se/etapper/oceanhamnen/](http://plus.helsingborg.se/etapper/oceanhamnen/)).

Det största stadsutvecklingsprojektet i Helsingborg i modern tid sammanfattas med H+. Fram till år 2035 ska det gamla hamn- och industriområdet i södra centrala Helsingborg utvecklas med de fyra stadsdelarna Oceanhamnen, Universitetsområdet, Husarområdet och Gåsebäck och länkas ihop med centrum och de omkringliggande stadsdelarna. År 2035 förväntas området vara hem för 10 000 nya invånare och ge plats för andra som arbetar, studerar eller söker sig hit av andra anledningar. För det här ska vara en naturlig del av staden och som erbjuder upplevelser och mötesplatser som bidrar till att öka livskvaliteten för helsingborgarna. Stadsutvecklingen ska bidra till visionen Helsingborg 2035. Staden för dig som vill något.

H+ vill vara en förebild för hållbar stadsutveckling. Ambitionen är att förbättra den sociala, kulturella och fysiska miljön genom att länka ihop staden och utveckla meningsfulla mötesplatser. Genom att ta initiativ till nya samarbete med universitet, invånare, näringsliv och föreningsliv lyssnar vi in behov och önskningsar och testar nya arbetssätt som skapar värde för de som bor och verkar i Helsingborg.

Engagerade invånare skapade Helsingborgs vackraste tunnel

I stadsdelen Gåsebäck jobbar staden och lokala föreningar tillsammans för att göra området lite bättre. Redan från början hade de lokala föreningarna en tydlig uppfattning om vad som behövde göras och hur de ville förverkliga sin idé. Och de ville göra jobbet själva. Resultatet överträffade förväntningarna när de målade Helsingborgs vackraste gångtunnel vilket bidrog till att öka känslan av trygghet för de som använde den. Det här sättet att jobba, där staden uppmuntrar initiativ och gör det möjligt för invånare att förverkliga sina idéer stärker stoltheten hos alla inblandade. Under arbetet lärde invånarna lära känna fler i området.



Världsunikt avloppssystem byggs i Oceanhamnen

Samarbetet mellan kommunen och de kommunala bolagen NSVA (Nordvästra Skånes Vatten och Avlopp) och NSR (Nordvästra Skånes Renhållning) har lett till ett nytt unikt system för insamling och hantering av mat- och toalettavfall som håller på att installeras i Oceanhamnen. Systemet förenklar vardagen för de som ska bo och verka i området och har även en mängd andra fördelar tack vare köksavfallskvarnar och vakuumtoaletter. (recolab.se)

Oceanhamnen knyts ihop med resten av staden

När de första invånarna flyttar in i Oceanhamnen 2020 är den nya gång- och cykelbron till Helsingborg C på plats. Den ökar tillgängligheten och minskar avstånden till centrum. Bron bidrar också till att Helsingborgs populära kajpromenad, som sträcker sig från Sofiero slott till centrum, förlängs till Oceanhamnen.

Historien som utgångspunkt i stadsutveckling

Det finns stora möjligheter att utveckla Oceanhamnen till en stadsdel utöver det förväntade. Möjligheten ligger i platsen. Det var i de här områdena aktörer av olika slag byggde upp och bidrog till betydelsefulla verksamheter som präglade Helsingborg. Hamnen hade central betydelse nationellt, för staden och för helsingborgarna. Där har många spenderat stora delar av sina yrkesliv. Hamnverksamheten är borta. Minnen lever än hos rätt många helsingborgare. Minnen, som kan berätta något om platsen och ha betydelse för helsingborgarna i den nya stadsdelen. Länken mellan historien och framtiden är meningsfull, det finns mycket som talar för att en plats som utvecklas i relation till de berättelser som redan finns på platsen också kan skapa en känsla av delaktighet och att helsingborgarna känner sig hemma på en ny plats. Genom att våga prova nytt kan vi tillsammans ge platsen en egen unik karaktär. Målet har varit att arbetet skulle leda till förslag för en ny arbetsmodell att använda i platsutvecklingsprocesser.

Elisabeth Högdahl och jag hade båda funderat på detta. Vår idé var att om vi samlar ihop helsingborgarnas minnen kan vi med hjälp av dem utveckla någon form förslag till arbetsmodell för hur inblandade samarbetspartners kan använda dessa i den fortsatta utvecklingen av området. Vi träffades och ur mötet föddes en ansökan. I slutet av 2017 fick vi ett positivt besked och arbetet inleddes 2018.

Året som blev ett mötenas och berättelsernas år. Att få möjligheten att träffa alla dessa människor som letat i minnenas arkiv och berättat och delat med sig av roliga, knasiga, vardagliga och sorgliga minnen från sin tid i hamnen. Minnens som har lett till en fördjupad förståelse för platsen och en respekt för helsingborgarna. De som nu fått namn och liv, jag tänker på Kaj Raggare, Ljuset från Lund, Birgitta, Anna-Greta, Inga, Mannekängen, Tjocke Gullberg och de andra som slet på båtarna, i snålblåsten på kajen, i magasinen, i kranarna. Tillsammans kämpade de med vardagen.

Om plats och platsutveckling

Av Elisabeth Högdahl

To be lifted to the summit of the World Trade center is to be lifted out of the city's grasp. One's body is no longer clasped by the streets that turn and return it according to an anonymous law; nor is it possessed, whether as player or played, by the rumble of so many differences and by the nervousness of New York traffic. When ones goes up there, he leaves behind the mass that carries off and mixes up in itself any identity of authors and spectators. An Icarus flying above these waters, he can ignore the devices of Daedalus in mobile and endless labyrinths far below. His elevation transfigures him into a voyeur. It puts him at a distance. It transforms the bewitching world by which was "possessed" into a text that lies before one's eyes. It allows one that read it, to be a solar Eye, looking down like a God (de Certeau 1984:92).

Vad är en plats?

En plats är alltid i rörelse på något sätt. Vi förändrar ständigt de platser där vi lever och verkar. Vi gör det i vardagen när vi på olika sätt förändrar platser för att känna trivsel, men platser förändras också för att någon med möjlighet och medel vill att de ska förändras på olika sätt. Hur vi ser på både platser och deras förändring är beroende av vilket perspektiv vi använder. Som nämns i citatet ovan, en plats ter sig mycket olika beroende på om vi betraktar den på distans eller om vi befinner oss mitt i myllret av människor och deras verksamheter. Det blir också stor skillnad beroende på utifrån vilken vinkel vi betraktar dem – ovanifrån, nerifrån eller från sidan. Ju mer distans, desto klarare, enklare och renare ser det ut. Inte heller syns alla de relationer som en plats är uppbyggd av. Relationer som skapas mellan människor och mellan människor och platser. Relationer som knyter ihop människor med platserna där de lever, och som skapar övergångar mellan dåtid, nutid och framtid (jfr Högdahl 2003).



Platser byggs av relationer mellan människa och materia. De byggs mellan människa, minne och berättelse, och kanske viktigast av allt – relationerna människor emellan. Det är dessa platser som skapar liv åt staden som annars kanske mest skulle bestå av döda ting. Att reda ut vad och hur en plats är, är inte så lätt - den utgör ett komplext bricolage av den fysiska miljön och allt det som händer när människor använder dem, berättar om dem och minns dem på olika sätt (jfr de Certeau 1984). Plats utgör något mer än den fysiska miljön, den är något vi

rör oss på, berättar om, minns och upplever på olika sätt och den får därmed också en stark betydelse för vår identitet (Högdahl 2003).

Citatet ovanför handlar om att skapa distans till allt detta. Att skapa distans, att se en plats uppifrån, skapar en möjlighet till förenkling. Men också en överblick som gör att det som består av tusen små rörelser, tusen små nyanser och relationer, reduceras till ett rutnät av hus och gator. Hus och gator som enkelt kan förändras eller tas bort med några penndrag. Eller där något enkelt kan läggas till där det ser ut att vara en tom fläck.

Att se en plats som en enkel karta kan te sig frestande – det gör ju arbetet med att förändra den så mycket lättare om man slipper myllret, de besvärliga relationerna och istället kan koncentrera sig på vilka huskroppar som ska vara där och inte, och hur gatunätet bör gestalta sig för att skapa bästa flöde. Eller vem som kan vara den lämpligaste och mest prisvärda byggaktören. Exempelvis. Samtidigt så kan man fråga sig vad som får bli kvar av platsens karaktär när man tänker på det sättet. För inne i huvudet på människorna finns ju faktiskt allt det andra kvar ändå, och platsen kan vara rätt olika beroende på vem du frågar. De flesta av stadens invånare sitter ju inte i en skyskrapa, åtminstone inte hela tiden. De som bor på platserna befinner sig oftast där nere, i vardagens stadsliv. De rör sig på sina platser, betraktar sina platser och upplever dem och sig själva på olika sätt. De skapar relationer i sin vardag. Så utifrån vems perspektiv ska man då förändra en plats? På vilken distans? På vems villkor?

Att utveckla och förändra en plats

Platsutveckling är centralt för städerna, och det sker hela tiden i stort som i smått. Det närliggande begreppet place marketing visar på att det ofta inte bara handlar om att utveckla platser i relation till invånarna och de som använder platsen, utan att detta också får betydelse för hur platsen sedan kan ingå i ett system av marknadsföringsstrategier som ska bidra till att "sätta platsen på kartan" (Eskilsson & Högdahl 2007). Syftet är då ofta att attrahera målgrupper som anses viktiga, exempelvis företag, nya invånare och turister (Kotler et al 1993, Thufvesson 2006:5-6). Detta gör också att strategier för imagebygge och varumärkesutveckling blir en ganska viktig del av platsutvecklingen, platserna kommersialiseras, och detta får olika etiska, ekologiska, ekonomiska, sociala och kulturella konsekvenser (Ek & Hultman, 2007:15).

En förändring av en plats får också konsekvenser för alla de människor som har en relation till den och använder den på olika sätt (Syssner 2012). Kopplingen mellan platsutvecklingens imagebygge och identiteten hos de människor som använder dem är inte självklar, och frågan är för vem platserna byggs och utvecklas (Högdahl 2007). Byggs de utifrån distans eller närhet? Detta är en fråga som varit en central del av den mer kritiska diskussionen kring platsutveckling sedan det modernistiska byggprojektet kom att ifrågasättas på allvar av exempelvis arkitektur- och stadsplaneringskritikern Jane Jacobs under den kamp hon förde i början av 1960-talet mot den nästan maskinliknande stadsomvandling som drevs i New York av den inflytelserike stadsplaneraren Robert Moses med ett påtagligt uppifrån-till-nedperspektiv (Hall 1996:229, jfr Paletta, 2016).

Stadsplanering och platsutveckling har genom tiderna byggt på många olika ideal, från det medeltida gyttiga gatunätet som ganska oplanerat växte fram i takt med att staden utvecklades, via barockens monumentalstil över Haussmanns stadskirurgi i Paris på 1800-talet med byggnader, geometriska visioner och raka, breda boulevarder (Paulsson 1970:4, jfr Knox 2014:22). Städerna i Sverige byggdes från 1600-talet och framåt främst i strikta rutnätssystem, där det sällan fanns tydliga huvudgator (Björk & Reppen 2000:16f). Under industrialiseringen växte städerna kraftigt, vilket ledde till att en blandad bebyggelse bestående av såväl bostäder som industrier på ett mer oreglerat sätt bredde ut sig. Några skånska exempel utgörs av stadsdelen Söder i Helsingborg och Möllevången i Malmö (Högdahl 2003: 37; 2007:29).

Det fanns också de som utmanade den monumentalitet som präglade delar av Europa, exempelvis wienarkitekten Camillo Sittes reaktion mot fyrkantigheten, hans försök att under senare delen av 1800-talet (åter)införa ett mer medeltida och småskaligt ideal där gator och platser kunde skapa slutna rumsligheter. Han intresserade sig för arkitekturens estetiska kvaliteter i relation till stadens mänskliga liv (Paulsson 1970:9ff, Knox Beran 2014:22). Istället för att se staden ovanifrån, och där stadsplaneringen mer förhöll sig till tidigare planeringsideal och estetiska strömningar snarare än relaterade till staden själv, förespråkade han alltså en planering som utgick ifrån invånarnas vardag och behov. Platsers sammansättning och rytm kunde liknas vid musik, poesi eller en spegling utav själslivet (Knox Beran 2014). Byggnaderna skulle anpassa sig till stadens liv där torget skulle stå i centrum, ett ideal som i Sverige kom att föras fram av Stockholms förste stadsplanedirektör, Per-Olof Hallman (Paulsson 1970:11). Under 1910- och 20-talet kom storgårdskvarter att dominera, som en reaktion mot de trånga och mörka kvarteren i rutnätstaden (Björk & Reppen 2000:26)

Stadsplanering har ofta handlat om ambitioner att skapa goda förutsättningar för mänskligt liv. Omkring sekelskiftet 1900 var boendeförhållandena för Europas och USA:s arbetarklass mycket problematiska, där de mindre bemedlade led av extremt dåliga boendeförhållanden med trångboddhet, dålig eller ingen uppvärmning och utsatta för såväl bränder som sjukdomar (Hall 1996:33ff). Egnahemsrörelsen i Sverige är ett exempel på hur beslutsfattare och planerare sökt skapa bättre och sundare förhållanden.

Stadsplanering kunde också handla om arkitektur och planering som en moralfråga, som ett sätt att kontrollera och styra invånarna i vissa riktningar (Hall 116:14ff, Paulsson 1970:35ff). En god plats kunde också bidra till att skapa goda och lyckliga, men också produktiva och välfungerande människor. Denna vision kom att bli vägledande för den funktionalistiska synen på stadsbyggande, där exempelvis arkitekten Adolf Loos i början av 1900-talet ville göra upp med det som betraktades som ”förljugenhet” och istället poängtera ”saklighet och ärlighet”. Förljugenheten manifesterades, enligt Loos, bland annat i ornamenteringar och dekorationer som kunde dölja tingens verkliga funktion (Ristilammi 1994:42f).

Arkitekter som Loos och ännu mer välkända Le Corbusier skapade nya sätt att se på arkitektur, där raka strama linjer skulle forma det moderna samhället under 1900-talets första del. Här utvecklades ett påtagligt intresse för att bygga utifrån rationalistiska principer med teknologiska lösningar, standardisering och effektivisering i fokus (jfr Thufvesson 2007:48). Idealet blev att städa undan, bygga geometriskt och gärna på höjden i ett samhälle där ”experterna” planerade för ”folket” och allt hade sin rationella plats.



Le Corbusiers Notre Dame du Haute

Den brittiske stadsplaneringsforskaren Peter Hall beskriver krasst Le Corbusiers stadsplaneringsstrategi som ”evil” i sin klassiska *Cities of Tomorrow* från 1988, och menar dessutom att Le Corbusier var politiskt naiv och egentligen saknade talang för stadsplanering. Dessutom led han av en total avsaknad av förståelse för olika individers livsbetingelser och önskemål (Hall 1996:207ff). Men hans idéer tilltalade unga planerare och arkitekter, som såg hans idéer som avant garde, och de rationalistiska idéerna kunde landa väl i en tid där det verkade essentiellt att både städa undan slummen och dana befolkningen (jfr Hall 1996:221). I många europeiska storstäder var det dessutom nödvändigt att bygga nytt, då städerna bitvis förstördes i samband andra världskriget (jfr Hall 1996: 219). Europa ville blicka framåt, inte bakåt. Dessa tankar fick också alltmer genomslag i Sveriges folkhemsbygge, exempelvis under överinsyn av Stockholms stadsarkitekt Sven Markelius (Hall 1996:51). Markelius tillträdde 1944, och året efter lade den stora bostadspolitiska utredningen fram sitt första betänkande (Ristilammi 1994:49). Rutnätsstadens ideal ersattes alltså successivt av visioner om lamellhus och punkthus, där luft och ljus skulle finnas mellan husen. Detta realiserades i nybyggnation i de ytterområden som växte fram under 1940- och 50-talen (jfr Björk & Reppen 2000:29). Tunnelbana och andra kommunikationer skapade också nya möjligheter att bygga utanför stadskärnan i Europas storstäder (Hall 1996:61). I folkhemmets Sverige fick de rationalistiska principerna stort genomslag i det att gamla ”Fattigsverige” skulle städas undan till förmån för en ny modern livsstil. I Sverige byggdes den nya tidens bostäder för en bättre hälsa, sunda värderingar och större jämlikhet (jfr Svenning 1995). Lägenheterna planerades med precision där

Den brittiske stadsplaneringsforskaren Peter Hall beskriver krasst Le Corbusiers stadsplaneringsstrategi som ”evil” i sin klassiska *Cities of Tomorrow* från 1988, och menar dessutom att Le Corbusier var politiskt naiv och egentligen saknade talang för stadsplanering. Dessutom led han av en total avsaknad av förståelse för olika individers livsbetingelser och önskemål (Hall 1996:207ff). Men hans idéer tilltalade unga planerare och arkitekter, som såg hans idéer som avant garde, och de rationalistiska idéerna kunde landa väl i en tid där det verkade essentiellt att både städa undan slummen och dana befolkningen (jfr Hall 1996:221). I många europeiska storstäder var det dessutom nödvändigt att bygga nytt, då städerna bitvis förstördes i samband andra världskriget (jfr Hall 1996: 219). Europa ville blicka framåt, inte bakåt. Dessa tankar fick också alltmer genomslag i Sveriges folkhemsbygge, exem-

den moderna husmodern skulle ha exakt anpassad miljö i köket som skapade goda förutsättningar för ett effektivt hushållsarbete (jfr Ristilammi 1994:52).

Här kom också funktionalismens idéer om människors i grunden homogena natur till uttryck, med hjälp av rationella och sunda principer kunde miljöer skapas uppifrån och ner till människor, snarare än utifrån människors relation till platserna, och där människors (olika) behov ofta reducerades till räkneexempel. Nya områden skapades i form av gröna och öppna grannskapsenheter med bostäder, affärer och olika faciliteter och dessa skulle skapa och dana den moderna människan med hjälp av generella principer (jfr Paulsson 1970: 45ff). Gamla områden skulle saneras, i svenska städer revs hela stadsdelar till förmån för modern(istisk) nybyggnation. Under 1960 till 70-talets miljonprogramsprojekt skapades allt större standardisering i det att skivhusen sattes samman med hjälp av prefabricerade huselement, som också krävde stora byggytor och plan mark (jfr Björk & Reppen 2000:22ff). Det var helt enkelt svårt att riva och ersätta enstaka hus på ett effektivt och görbart sätt med den nya byggtekniken.

Att planera som en fågel

Sammantaget kan man konstatera att stadsplanering och platsutveckling genom tiderna ofta bygger på en egentligen rätt egendomlig idé - nämligen att goda platser bäst planeras utifrån ett fågelperspektiv, långt bort från de människor man planerar för. Det är inte enbart modernisterna som betraktat staden uppifrån. Kartan med sitt uppifrånperspektiv blev långt innan dess utgångspunkten när nya gator skulle dras upp och människors boende- och livsvillkor skulle förändras. Speciellt tydligt blir dock detta i samband med modernismens genomslag. Idealet blev där platsen som en tom duk som skulle bemålas utifrån ett slags rationalitetsnorm med något entydigt nytt, ett tydligt avståndstagande från allt som kunde betraktas som ”gammalt” eller ”historiskt”. För att kunna genomföra dessa projekt krävs då att platsen liksom ”städas bort” allt gammalt skräp som ligger i vägen. I förlängningen kräver modernistisk stadsplanering att platsen måste ”tömmas” inte bara på sitt fysiska innehåll utan också på sin befintliga mening. Det ska komma något nytt istället, något bättre. Ibland skedde detta i en omfattning och på ett sätt som inte ens Le Corbusier kunnat drömma om, och det vore orättvist att ge honom skulden för alla höghus miljöer som i efterhand kommit att förknippas med honom (Hall 1996:226). Stadsomvandlingen, eller rivningarna av de hus som ansågs saneringsmogna, hade blivit en planeringsrörelse som levde sitt eget liv, inte minst i Sverige.

I Sverige kom kanske modernismen framför allt att förknippas med miljonprogramsprojektet, där syftet var att bygga ett mycket stort antal bostäder under en relativ kort period (1965-1975) i syfte att inte bara öka antalet bostäder utan också att radikalt förbättra bostadsstandarden. Det var många lyckliga familjer som kunde flytta in i nybyggda lägenheter med badkar, toalett, finparkett och balkong, och det byggdes också en stor mängd småhus (jfr Björk & Reppen 2000:22, Forsell 2013:73, Ristilammi 1994: 11). Samtidigt står det klart att miljonprogramsområdena mer eller mindre massproducerades ”uppifrån”, utifrån ambitioner om att det skulle gå fort och bli billigt, och att föreställningarna om människors behov var tämligen standardiserade (jfr Söderlind 2019). De hade små möjligheter att påverka det som skedde.

Detta förklarar också till stor del den tidigare nämnda konflikten mellan Robert Moses och Jane Jacobs i 1960-talets New York. De såg helt enkelt platsen från olika håll och utifrån fundamentalt olika föreställningar om hur den goda staden skulle skapas. Uppifrån eller nedifrån? Bygga på det som redan finns eller städa undan? Jane Jacobs förde (i likhet med Sitte) fram behovet av att skapa en stadsplanering som utgick ifrån människornas vardag, där också närheten till de människor som berördes av projektet stod i centrum. Hon förordade småskalighet, närhet och människonära utveckling i städerna och påpekade att en alltför storskalig modernistisk stadsplanering tar dålig hänsyn till det faktum att människor ofta är rätt diversifierade i sina behov (Jacobs 1984, 2004). Hon var obändig i sin kritik och skapade en stor opinion, som till sist mer eller mindre vält kolossen Moses (Hall 1996:230).

En liknande kritik fördes fram av olika aktörer i Sverige. I efterhand har miljonprogramsprojektet fått utstå hård kritik (jfr Thufvesson 2007). De moderna förortsområdena sades i sig skapa otrygghet, kriminalitet och alienation – främst beroende på en människofientlig arkitektur. Förortens miljonprogramsområden

har därmed blivit flitigt använda i olika politiska debatter, där vissa platser också blivit tydligt stigmatiserade. Samtidigt finns motberättelser till denna ”svarta poesi”, där också forskare påpekat att arkitekturen i sig knappast i sig skapade otrygga och relationslösa boendemiljöer, det fanns gott om möjligheter att skapa nya relationer och minnen även i ett förortsområde med skivhus på 1960- och 70-talet (jfr Ristilammi 1994:12).

Det finns naturligtvis flera olika infallsvinklar på detta. Men kanske kan man ändå säga att hastigheten och omfattningen av det modernistiska projektet skapade problem för många människor i städerna. Fullt funktionsdugliga hus strök med, och staden förändrades på ett sätt som många var kritiska till. De kände inte alls igen sig och fick heller inte påverka utvecklingen. År 1977 ockuperades fyra fastigheter i på Krukmakargatan i kvarteret Mullvaden på Söder i Stockholm i syfte att både rädda husen från rivning och väcka opinion i frågan, bland annat med stöd av olika experter. Detta blev också (trots att dessa hus utrymdes med våld och revs) början på slutet av rivningsvågen i Stockholm. Flera ockupationer och diskussioner följde, och den planerade saneringen av Söder, där många kvarter skulle rivas, avbröts (<https://www.svenskabostader.se/var-historia/omraden/kvarteret-mullvaden--slutet-pa-rivningsepoken/>, <https://mitti.se/nyheter/sedan-ockupationen-mullvaden/>).

Den postmoderna stadsplaneringen återvände delvis till den gamla kvartersstaden, men under andra former under 1980-talet, men mot slutet av decenniet övergick det till ”en entusiastisk nymodernism med funktionalismen som förebild” (Björk & Reppen 2000:108). Den neoklassicismiska skolan kombinerade den barocka estetiken med storskaligheten, ett exempel utgörs av den spanske arkitekten Ricardo Bofill (Ellin 1996:23). Vid millennieskiftet tycktes skivhus med vit puts under en period totalt dominera inte minst waterfrontbebyggelsen och platserna tycktes mycket lika varandra. Vissa forskare påtalar utvecklingen som ett tydligt skifte där platser präglas av ”de-territorialization and placelessness” snarare än att de är lokaliserade (jfr t ex Ellin 1996). Globaliseringens tids- och rumskompression har påverkat både vår kommunikation och perception på ett sätt som medfört att de sammankopplas på andra sätt än tidigare, och det är inte nödvändigtvis det som befinner sig närmast geografiskt som upplevs som ”nära”. Med utgångspunkt i olika platsutvecklingsteorier sker idag också nybyggnationen ofta i form av iögonfallande ”utropstecken” som ska ”sätta platsen på kartan” som kanske mer speglar föreställningar om vad som signalerar ”framgång” än synliggör platsens unika karaktär (jfr Högdahl 2007:111, Thufvesson 2009:46).

Att skapa samtidens uttryck?

Trots den skarpa och återkommande kritiken så har modernismen som stadsplaneringsidé varit mycket seglivad. Även om det idag sällan byggs områden av denna omfattning som under miljonprogrammets rekordår, så präglas nybyggnationen ändå rätt ofta av en nyfunktionalistisk arkitektur och med modernismens effektivitetsvurm. Detta har debatterats genom åren, där exempelvis arkitekten och stadsplaneraren Jan Gehl på 1970-talet betonade betydelsen av livet mellan husen, och med utgångspunkt i Jane Jacobs diskuterade hur småskalig respektive storskalig arkitektur kunde påverka människor på olika sätt (Gehl 1971). Det finns idag många arkitekter som säger sig inspirerats av dessa tankar. Det finns en mängd olika idéer om hur en stad kan utvecklas på bästa sätt. Kommunerna är för de mesta de aktörer som initierar



byggprojekt av olika slag, men i debatten hamnar ofta arkitekterna i centrum. Det finns många arkitektkontor som säger sig ha ambitionen att utveckla platser med människan i centrum, och vissa har också en uttalad ambition att arbeta med kulturhistoriska värden: (jfr <https://gehlpeople.com/>, <https://www.nyrens.se/kompetenser/kulturmiljo>, <https://tengbom.se/projekt/gasklocka-2/>). Många lyfter också frågan om hållbarhet och inkludering med hjälp av ett genusmedvetet och intersektionellt synsätt på arkitektur (jfr <https://www.nyrens.se/projekt/equalizer>, <https://whitearkitekter.com/se/kategori/social-hallbarhet/>).

Debatten kring modernismen som en arkitekturkanon har rasat under de senaste åren och olika debattörer har påpekat att det finns en tydlig norm och samtalsordning som inte får ifrågasättas. Föreningen Arkitekturupproret startade som en Facebookgrupp och har nu enligt egen utsago mer än 35 000 följare (<http://www.arkitekturupproret.se/om-au/om-au/>). Under parollen ”det finns alternativ till fyrkantiga lådor” kallar de sig för en folkrörelse och utgör en politisk kraft i diskussionen kring stadsplanering och stadsutveckling. Värden som förs fram handlar om variation, att också kunna bygga i mer traditionell stil, att kunna bygga mer blandad bebyggelse, att bygga för olika behov och hänsyn till befintligt kulturarv (ibid). Men det har också i dessa debatter lyfts frågor om vad som får sägas av vem och vilket manöverutrymme och möjlighet en arkitekt egentligen har att påverka utvecklingen (jfr <https://www.bostadspolitik.se/2018/11/30/jerkers-inlagg-borde-inte-ha-publicerats/>).

Det finns aktörer som haft som uttalad ambition att bygga i traditionell stil, något som genererat stor uppmuntran men också mothugg, och det har varit svårt att genomföra flera byggprojekt av olika anledningar (<https://www.st.nu/artikel/bostadspuls/han-vill-bygga-stans-vackraste-trahus-staller-ut-ett-smakprov-pa-torget>, <https://www.st.nu/artikel/bostadspuls/i-stallet-for-skyskrapan-daniel-vill-bygga-stort-trahus-pa-stora-torget>, <https://www.svt.se/nyheter/lokalt/vasternorrland/trahusbygge-i-sundsvall-stoppas>). Ofta har debatten blivit både infekterad och polariserad, inte minst inom arkitektkåren, där vissa debattörer menar att den mer ”traditionella byggstilen” handlar om att ta en tid på allvar och undersöka vilken bäring dåtidens tankar kan ha på dagens problem. Mot dessa aktörer argumenterar andra debattörer som kallar dessa projekt för ”pastiche som ingen vill bo i”, som kallar debatten ytlig och okunnig samt menar på att arkitekten ska tolka sin ”samtid”. I tidskriften *Arkitekten* återges diskussionen som en kamp mellan olika ideologier, en klassisk och en modernistisk (<https://arkitekten.se/nyheter/spridd-vacker-kanslor-med-1800-talspalats/>). En liknande kritik fördes fram när den medeltidsinspirerade stadsdelen Jakriborg utanför Lund skapades och den beskrevs som en ”nagel i ögat på arkitektetablissemangen” år 2007 (<https://www.svd.se/arkitektsmak-vacker-kanslor>).

Diskussionen visar på ett intressant sätt hur ”god platsutveckling” också handlar om maktfrågor. Maktutövning kan ses som många olika former av påverkan. Exempelvis har sociologen Steven Lukes beskrivit hur makten har flera olika ”ansikten” – det kan handla om att få någon att göra något, men det kan också handla om hur vissa frågor hamnar på agendan, medan andra tystas ner. Det kan också handla om att manipulera människor för att skapa konsensus (Lukes 2004). Maktutövning handlar också om sanningskämpande och normer, om vilket handlingsutrymme de skapar för olika grupper och individer (jfr Högdahl & Petersen 2019). En platsutvecklingsprocess har många olika aktörer som befinner sig på olika nivåer och i olika roller. Det handlar om aktörer som medborgarna på platsen, föreningar, byggaktörer och arkitekter, men även om dem som fattar besluten om platserna och dess utveckling på ett övergripande plan. Platsutvecklingsprocesser grundar sig ofta på politiska beslut, där också de politiker som fattat besluten får stå till svars inför allmänheten när projekten betraktas som misslyckade.

De senaste årens utveckling i Helsingborg har också åskådliggjort detta, då det uppstått flera konflikter där det rått olika meningar om hur staden ska förändras och bebyggas. I flera fall har också de som drivit fram besluten fått ge efter för kritiska invånare som velat något annat med sin stad. I Helsingborgs räddades den gamla Ångfärjestationen från rivning och Landborgsgaraget och försöket att riva Sundspärlan stoppades. Många andra byggprojekt har genomförts, och inte heller när det gäller dessa har det alltid rätt samsyn mellan aktörerna kring på vilket sätt staden förändrats. De senaste årens ombyggnad av Mäster Palms plats

har knappast visat något större intresse vare sig för platsens historia eller karaktär, kanske med undantag av ombyggnaden det gamla Domusvaruhuset, senare Söderpunkten. Fastighetsbolaget Jefast har i sin ombyggnad lyckats lyfta fram den "domusestetik" som på sin tid hade så stor betydelse för platsen, och ombyggnaden har bidragit till en harmoni i platsen och en länk till stadens historia. För även moderniteten har idag sina berättelser.

Vem samtid – vems stad?

Dessa diskussioner handlar i mångt och mycket om tolkningar, och om vilket innehåll olika begrepp och uttryck ges. Utifrån den ovanstående diskussionen kan ju strängt taget mycket av det som i debatten kallas för "samtidens formspråk" lika gärna te sig som en rätt fantasilös pastisch på 1950-1970-talets arkitektur. Så vems berättelser är då viktiga för staden och för framtiden? Vem har tolkningsföreträde? Vems samtid handlar det om? "Samtiden" tycks innehålla rätt många olika tidslager, perspektiv, upplevelser, smaker och idéer. Om vi återigen försöker sätta människan i centrum snarare än de positioneringar som tycks så befästa i debatten, och återvänder till den diskussion som inledde denna text, kan vi konstatera att vi människor är tämligen komplexa. Vi ser sammanhang och vill ofta ha platser där vi kan skapa långsiktiga relationer som kan vägleda oss och skapa mening i vår vardag. För platser är något mycket mer än arkitektur eller materialval, mycket mer än ett utropstecken eller ett imagebygge. Platserna blir en del av oss själva och våra liv.

Så vems historia, samtid och framtid talar vi om då?? Vad vill vi med våra platser? Och hur skapar vi platser som kan utvecklas och förändras i takt med människorna snarare än väcka tillfällig uppmärksamhet? För det som är iögonfallande och "samtid" idag hamnar snabbt i periferin när grannen bygger ett ännu fräckare hus med ännu mer "samtid". Det är ett faktum att den stadsplanering och arkitektur med människan i centrum, som bland annat Sitte, Hallman, Jacobs och Gehl fört fram i sina respektive tidsepoker, och som också genom åren förvaltats av flera olika aktörer, inte sällan har en tendens att drunkna i byggprocesser, ekonomiska kalkyler, bostadspolitik och byggbolagens skiftande position på den svenska bostadsmarknaden (jfr Forsell 2013:154 ff).

Under de senaste åren har en del av Jane Jacobs tankar förts fram av den inflytelserika ekonomen Richard Florida, som fört fram kreativitet som ett bärande element i stadsutvecklingen. Florida går att läsa och förstå på flera sätt, och en av de mest framgångsrika byggstenarna i hans teorier utgör idén om den kreativa klassen, att det finns ett slags "kreativt ethos" som alltmer genomsyrar samhället och frambringar en "kreativ klass" som också bidrar starkt till samhällets ekonomiska utveckling, vilket tett sig lockande för många platser (jfr Florida 2001, 2008). Mer intressant är dock hans intresse för hur platser och aktiviteter ska växa nedifrån i vardagen, om vikten av att främja ett "människoklimat" snarare än ett "företagsklimat", och i flera texter problematiserar han det faktum att inte alla får samma utrymme att vara kreativa. Det är något som indirekt också kan ses som en kritik av de mest vanligt förekommande strategierna för en platsutveckling som mer syftar till varumärkesbyggande än till en process som vänder sig inåt mot de människor som närmast berörs av det som förändras: "Istället för att stödja företag, sportarenor och shoppingcenter borde städer bli mer öppna för mångfald och investera i bekvämligheter och möjligheter som människor verkligen vill ha" (Florida 2001:335).

Centrala i alla stadsutvecklingsprojekt är, oavsett hur man förhåller sig till dem, människorna och utifrån ovanstående resonemang går det att väcka frågor om huruvida man planerar utifrån människor (och deras likhet och olikhet), för människor (och deras likhet och olikhet), med hjälp av människor (s likhet och olikhet) eller tillsammans med (lika och olika) människor. Diskussionen kan dels knytas ihop med kritiken som riktats mot föreställningar kring människors homogenitet när det kommer till planering av olika slag, men det finns också en diskussion som pekar mot vilken betydelse det kan ha att få påverka sin egen vardag.

Utifrån detta resonemang ter det sig viktigt att skapa närhet i platsutvecklingsprocesserna, och se människors oro för förändringar av de platser som de rör sig på som något annat än ett oreflekterat bakåtsträ-

vande eller kanske tom feighet och en helt omotiverad rädsla för förändringar. Det handlar i grund och botten om något mer än att bara tycka stilar och hus är "fula" – det handlar om en rädsla för att förlora sina minnen, att förlora de relationer till både plats och människor som kanske blivit en viktig del av det egna identitetsbygget. Därför är det viktigt både att ta människors oro på allvar, och att fundera över hur platsutvecklingen i städerna bättre ska skapa utrymme för människorna, deras minnen och deras relationer. Att, som detta projekt har haft ambitionen att göra, också flytta sig in i människornas huvuden och med hjälp av dem planera en plats inifrån och ut, kan var en möjlighet att göra detta.

Vi har skapat ett förslag till arbetsmodell för framtidens byggande som utgår från det som människor minns på platsen? Vem pratar man med, vilka historier blir viktiga? Det är inte alltid att människor själva tycker sådana historier är viktiga. De handlar ju ofta om väldigt triviala saker, om det vi ofta kallar det "lilla livet" – vardagen? Kan de verkligen ha betytt något för Helsingborg? Och varför är det på detta sättet?



Att hitta Helsingborgs historia

Av Elisabeth Högdahl och Anja Petersen

Forskare hittade Zoégas okända grundare (Sydsvenskan 180917)

Så dramatiskt inleddes artikeln om hur forskningsprojektet ”Normkritiska perspektiv på lokal historia”, lyfte fram Maria Zoégas betydelse för kaffeföretaget Zoégas utveckling och framgång mot slutet av 1800-talet. Projektet, som pågick från 2015 till 2017, syftade till att granska lokala historiska berättelser utifrån ett normkritiskt perspektiv. Projektet finansierades av Plattformen och genomfördes i samarbete mellan Institutionen för service management och tjänstvetenskap på Lunds universitet och Dunkers kulturhus. I projektets första fas medverkade även Malmö museer. Men det var främst Helsingborg som stod i fokus. Maria Zoéga var knappast okänd, men hennes viktiga roll för företaget hade inte belagts och synliggjorts, och genom arkivstudier kunde projektet belägga hennes viktiga roll i företagets uppbyggnad. Frågan är ju varför hennes berättelse inte fått genomslag tidigare?

En förklaring är att Helsingborg ofta framstår som en stad med starka och inflytelserika män som med initiativrikedom och kraft byggt upp staden. Många av de mest framträdande berättelserna om Helsingborgs historia baseras framför allt på perioden kring sekelskiftet 1900 och det är Helsingborgs framgångssaga som står i centrum. Då var staden en av Sveriges snabbast växande städer. Det framväxande borgerskapet skapade med sina många nybyggen en ny fasad mot sundet. Bostadsområden för mer bemedlade växte fram på norr medan industrier och arbetarbostäder byggdes på sandmarker i söder. Det är alltså en period i stadens förflutna där staden framstår som att den varit särskilt framgångsrik, jämfört med andra perioder, men också jämfört med andra städer.



Helsingborgs framgångssaga

Söker vi information som förklarar hur Helsingborg blivit Helsingborg och vad som präglat historien så utgör stadens dåtida konsulter en viktig del av de mest lättillgängliga berättelserna om Helsingborgs historia. På Wikipedia förklaras att ”konsulernas stad” är ett epitet som Helsingborg fick sedan staden i slutet av 1800-talet styrdes av sina konsulter” (https://sv.wikipedia.org/wiki/Helsingborgs_historia).

Berättelsen återkommer i ett flertal informationskällor. På en webbplats riktad till skolungdomar, skapad av Centrum för näringslivshistoria, berättas att ”Helsingborg har bestått med det stoltaste epitet som har förärats någon svensk stad, nämligen ”Konsulernas stad” (<http://www.fortagskällan.se/foretagskällan-nyheter/lektionsmaterial/helsingborg-konsulernas-stad/>). Helsingborgs historia speglar främst det burgna borgerskapets män och berättelsen om det dåtida Helsingborg förläggs ofta till en tid då staden befann sig i en kraftig expansion.

Historia är ju knappast något som ligger och väntar. Vi ser ofta historia som olika samband som löper från ”då” till ”nu”, där den ena händelsen länkar vid den andra. Sådana samband är emellertid inte självklara. Historien skriver inte sig själv. Att blicka tillbaka mot ett förflutet innebär att man blickar mot ett oöverskådligt fält av stora och små händelser, ett oöverskådligt antal människor, ett oöverskådligt antal samband. Det finns ingen berättelse kring dem. Berättelsen – historien – uppstår först när vi väljer ut det viktiga och sammanlänkar det med något annat. Först då finns det en historia. Och dessa val görs utifrån en uppfattning om vad som är viktigt och inte. Snarare än att se den historiska berättelsen som ett avtryck av det förflutna går det alltså att se historiska berättelser som ett ”aktivt urval av minnen, traditioner och associationer ur historien som har betydelse för samtiden” (Grundberg 2002:13). Historia är något som brukas snarare än återberättas, utifrån olika perspektiv och behov (jfr Aronsson, 2004, s 14ff).

Historiebruket kan ske av flera olika anledningar, exempelvis utifrån ett vetenskapligt historiebruk (traditionellt akademisk forskning och granskning av historiska källor), ett existentiellt bruk (människors behov av förankring och mening), ett moraliskt bruk (att lyfta fram det glömda och gömda, dekonstruera falsifierad historia), ett ideologiskt/politiskt historiebruk (att konstruera idealbilder) och icke-bruk av historia (avstå från historiskt perspektiv av olika anledningar) men också ett kulturellt bruk och ett ekonomiskt bruk (Karlsson 1999:58ff). Föreställningar om det förflutna skapas utifrån nutida behov och utgör en föränderlig konstruktion där de förändras och skrivs om beroende på vad som för tillfället betraktas som viktigt (Ashworth, G J, Graham, Brian & Tunbridge, J E, 2007:3). Detta får också betydelse för vad som syns och inte när Helsingborgs historia ska berättas.

Ibland finns också medeltidens Helsingborg med i stadens officiella historieskrivning, men denna period brukas mer utifrån vad som skulle kunna betecknas som ett slags kulturellt eller kanske existentiellt bruk, och har inte heller samma starka slagkraft. Kanske beror detta på att Helsingborg idag satsar mycket på näringslivet, och i detta sammanhang ter sig konsulerna mer attraktiva än medeltida kungar och herremän.

Helsingborg har onekligen tydliga ambitioner att framställa sig som en entreprenörstad. Detta kan också spåras i stadens vision Helsingborg 2035, som ska vägleda Helsingborg in i framtiden (<https://helsingborg2035.se/vision-2035/varfor-en-vision/>, se även Helsingborgs Dagblad, 2013-11-20). I visionsprogrammet betecknas Helsingborg som staden för dig som vill något, och på försättsbladet lyfts den olikhet som helsingborgarna anses ha i form av ”olika historia”, ”olika liv” och ”olika önskemål” fram, och likheten i det att alla helsingborgare delar samma framtid som ska rymmas inom samma vision (https://helsingborg.se/wp-content/uploads/2015/12/guide_till_hbg2035_sv_dec2015.pdf). I visionen om det framtida Helsingborg finns få kopplingar till stadens historia, och Helsingborg 2035 kännetecknas snarare av ett slags icke-bruk av stadens historia. Den enda återkopplingen handlar om konsulerna:

Helsingborg har en stark historia, där konsulter för snart 200 år sedan förvandlade Helsingborg från en småstad till en storstad. Flera unga entreprenörer har tagit vara på möjligheterna i omvärlden och ska-



pat nya idéer och verksamheter som sätter dem själva och Helsingborg på världskartan. Det handlar om allt från mobillösningar för kinesiska banker, skräddarsydda skjortor på nätet till helt nya förpackningsmaterial som på sikt kan bli världsledande. Det är alltså dags att brygga över från dåtid till nutid. Att låta andan från de gamla entreprenörerna leva kvar hos de nya (<https://trendomvarld.helsingborg.se/trend-och-omvarldsanalys-2/helsingborg-2035-2/stadens-sju-forflyttningsomraden-2/fordjupade-forflyttningsomraden/>).

Detta exempel sätter fokus på hur historia brukas i samtidens Helsingborg. Att lyfta fram konsulerna som de enda representanterna för Helsingborgs historia i ett visionsdokument som annars kännetecknas av ett i det närmaste icke-bruk av historia, visar på vad som anses säljbart till potentiella investerare och nya invånare. Det visar också på ett internt både ideologiskt och politiskt bruk av historien då detta indirekt talar om för helsingborgarna hur den ideala, framtida helsingborgaren ser ut – den kreativa och nyskapande företagaren.

Historieskrivningens villkor

Det är kanske inte så konstigt att historien om Maria fascinerade år 2018. När samtiden blickat bakåt har kvinnornas roll inom näringslivet inte syns särskilt mycket eftersom det inte passerat ihop med bilden av hur dåtidens kvinnor var och fungerade som samhällsmedborgare. År 2018 fanns en större medvetenhet om detta, och det finns numer en ambition att synliggöra kvinnor i historien på ett annat sätt. Tidsandan har ändrats, och historien om Maria Zoéga kunde också bli ett sätt att synliggöra ett företag och berätta en historia om det skamliga i att exkludera kvinnor från historien, och det kunde också bli ett sätt att visa på medvetenhet i en tid som alltmer började uppmärksamma detta. Företaget Nestlé som äger Zoegas kaffe genomförde hösten 2018 en kampanj under rubriken ”Förlåt Maria”, där de lyfte fram hennes historia på sin hemsida och skapade ett helt nytt kaffe som bar hennes namn. I och med detta synliggjordes inte bara hennes historia utan också forskningsprojektet. Och Maria kunde bli en lysande stjärna i Helsingborgs historia.

Projektet ”hittade” också en annan historisk kvinna, den fattiga Maria Persson. Hennes historia har aldrig blivit berättad, men synliggjordes troligtvis i stumfilmen *Ingeborg Holm* som hade premiär på biografen Cosmorama i Göteborg 27 oktober 1913 och som blev en skandalsuccé. Den regisserades av Victor Sjöström och byggde på pjäsen *Ingeborg Holm: Skådespel i fyra akter* av folkskolläraren Nils Krok (Krok 2008/1906). Nils Krok var engagerad i fattigvårdsstyrelsen i Helsingborg, arbetade som lärare i Helsingborg och var också engagerad i andra sociala frågor i staden. Skådespelet var ett socialt drama om en kvinna – Ingeborg Holm – som just förlorat sin man i lungsjukdom. Precis som Maria Zoéga hade hon bostad och företag, hon hade en nyöppnad speceriaffär med stora lån och fem små barn. Detta är dock ingen framgångssaga. Hon blev sjuk och tvingades ställa sig inför fattigvårdsstyrelsen och be om understöd för att kunna behålla bostaden och försörja sina barn. Alternativet, som styrelsen menade var bäst för alla, var att hon flyttade in på inrättningen och utackorderade sina barn. Ingeborg ser ingen väg ut. Hon flyttar in och barnen får nya hem. Till slut blir hon tokig av sorg.

Vem var det som inspirerade Nils Krok till denna sorgliga berättelse? Det kan vi inte veta helt säkert. Men det går att hitta likheter med en kvinna som finns i protokollen som är arkiverade på Helsingborgs stadsarkiv. 1905 står en medelålders kvinna framför fattigvårdsstyrelsen. Hon heter Maria Persson och presenteras i protokollet som ”Härintagna ogifta Maria Persson” (HBG sa A1:4). Maria Persson önskar utflytta från inrättningen och säger sig kunna bidra med 10 kr per månad till sina barns uppfostran. Maria Persson har nämligen fött 5 oäkta barn varav tre fortfarande var utackorderade i fattigvårdens regi. Styrelsen röstar om hennes liv. 7 röster mot 6 beslutar att fembarnsmamman Maria Persson ska stanna kvar på inrättningen. Någon överklagansrätt finns inte i 1871-års fattigvårdslag. Det bestämdes att ”kvinnan fortfarande och tillsvidare skall kvarstanna inom inrättningen” (HBG sa A1:4). Anledningen var att Maria Persson aldrig skulle kunna betala av den skuld hon betungats med och som ökade varje år hon utnyttjade fattigvården. Och ju längre hon stannade kvar desto större blev skulden. Det var mer lönsamt för staden om Maria Persson stannade kvar på inrättningen och arbetade av sin skuld. I 18 år sitter Maria Persson

inlåst, utan att ha begått något brott, utan att ha dömts och utan rätt att överklaga. I 18 år arbetar hon 6 dagar i veckan åt staden och bygger likaväl upp en oöverkomlig skuld som gör att hon inte kan lämna sitt fängelse. Flera gånger ansöker hon hos styrelsen om att få lämna. 1 maj 1905 står hon framför styrelsen och ber om utflyttning: ”ogifta Maria Perssons begäran att få från inrättningen utflytta bordlades till nästa sammanträde (HBG sa A1)” Men vid nästa sammanträde är det tyst, och nästa likaså, och nästa. Först 1911 tilläts Maria Persson lämna inrättningen.

Vid en läsning av protokollen finns vissa detaljer som överensstämmer med den fiktiva Ingeborg Holm. Vi kan dock inte helt säkert veta om det är just Maria Persson som inspirerade till pjäsen och filmen. Men en sak är säker – det liv Maria Persson och de andra kvinnorna på fattigvårdsinrättningen levde gjorde skillnad i Helsingborg. Deras möte med svensk fattigvård ledde till en pjäs, en film och en internationell debatt, och påverkade i förlängningen troligtvis en svensk lagförändring 1918. Men deras öde har inte setts som betydelsefullt i Helsingborgs historieskrivning, och gör det fortfarande inte. I alla fall inte när Helsingborg ska marknadsföras. Detta visar också hur de berättelser som får ta plats bygger på ett urval som i förlängningen kan ses som ett socialt och politiskt ställningstagande. Maria Zoéga passar in i den samtida berättelsen om entreprenörskapet Helsingborg. Maria Persson gör det inte.

Historia för framtiden

Man kan fråga sig vad Maria Zoéga och Maria Persson har med detta projekt och Oceanhamnen att göra. De är med som illustration till hur konstruktionen av Helsingborgs historia bygger på val och urval. De är en illustration till att detta också skapar vissa följder, exempelvis att invånarna placeras in i en mer eller mindre formell hierarki där vissa tycks sakna eller ha underordnad betydelse - trots att de uppenbart levt och verkat i staden.

De historiska berättelserna med konsulerna i fokus riskerar att legitimera en social hierarki och i dess värsta scenario kan också denna historiesyn till och med legitimera en utslutning av specifika grupper och individer i olika sammanhang. Det får följder för vad som anses vara viktigt att bevara i staden och inte. Detta får också följder när nya visioner för framtiden skapas. Vare sig Maria Persson eller hamnens vardagsliv är något som setts som viktigt i Helsingborgs officiella historieskrivning, och det visar ytterligare på de historiska berättelsernas betydelse för det framtida Helsingborg. Synliggör vi deras historia och tillskriver den betydelse, så kommer det också få betydelse för hur vi förändrar i framtiden.



Vi har konstaterat att platsutveckling handlar om något känsligt, nämligen att förändra människors livsmiljöer, och att göra detta utan hänsyn till medborgarnas upplevelser och önskemål genererar oro och förändringsmotstånd. Att utgå från invånarnas upplevelser och minnen av en plats ger dem en möjlighet att kunna knyta samman sin identitet och historia med staden de lever i, och deras minnen bidrar med viktig kunskap om platsens karaktär i utvecklingsprocesserna. Det stora intresse som finns för den historia som inte ingår i den allmänna normen om hur Helsingborgs historia visar på att det finns behov av andra berättelser. Kvinnokarta Helsingborgs stadsvandringar med historiska kvinnoöden i fokus har dragit fulla hus i Helsingborg, och visar på ett sådant intresse (jfr Helsingborgs Dagblad 2018-06-28, <https://www.svt.se/nyheter/lokalt/helsingborg/de-riktar-ljuset-mot-kvinnornas-helsingborg>).

Så vad finns att upptäcka i hamnens vardag som kan synliggöra det osynliga och till och med hjälpa till att utveckla en spännande stadsdel utifrån helsingborgarnas minnen? Genom att lyfta fram vardagens historiska berättelser som utgångspunkt för platsutveckling, vill vi visa på dess möjligheter för staden och invånarna.

Del 2

Idé till en ny platsutvecklingsmodell för H+

Vår idé: att skapa en ny modell för stadsutveckling

Av Elisabeth Högdahl & Jessica Engvall

Om modellen

När det väl är bestämt att en ny plats ska byggas, och de grundläggande besluten är fattade, börjar inte vår modell i en detaljplan, vilket annars är brukligt. Berättelser och annat brukar tillkomma senare i byggprocessen, som "rekvisita" eller något som hängs på ett redan planerat område.

Så här gjorde vi:

I vårt projektarbete använde vi den nya stadsdelen Oceanhamnen, som domineras av de två pirerna Oceanpiren och Oslopiren, som testbädd för att utveckla ett förslag till arbetsmodell. Invånarnas berättelser och minnen från Oceanhamnen blev utgångspunkt för vårt förslag. Oceanpiren är redan planerad, vilket gjorde att vi inte hade möjlighet att påverka annat än de offentliga ytorna.

Med utgångspunkt i de resonemang som hittills förts, menar

vi att det ligger stora värden i att istället börja i det som redan finns på platsen i form av olika lämningar, minnen och berättelser. Byggprojektet kommer före start att vara satt i ett sammanhang och bli en naturlig utveckling av staden istället för att skapa ett avbrott inramade i ett sammanhang. Utgår man från människors vardag och historia kommer inte det nya området att uppfattas som nytt och främmande, utan som något som utvecklas utifrån något redan befintligt, något som redan finns i staden. Vårt förslag till arbetsmodell börjar med en kartläggning av området utifrån platsens karaktär, som vi menar till stor del kan hittas i invånarnas minnen och historier. Att bevara exempelvis en gammal byggkran kan ge fysisk karaktär åt ett område, men vet man vem som satt där och vad som hände runtomkring skapar man andra dimensioner till platsen. Det handlar alltså både om det som är möjligt att "ta på" och det som har en mer immateriell karaktär.

Steg 1:

Börja med minnen och berättelser

För att kunna fånga in minnen och berättelser är det viktigt att skapa ett nätverk kring platsen. Exempel på institutioner som kan ha kunskap om området är museer, stadsbyggnadskontor, arkiv och andra. Det mest centrala är människor som på olika sätt har levt och verkat i området. De som har levande minnen av platsen och vad den har betytt på olika sätt. Här kan man utnyttja olika forum för att komma i kontakt med människor. Viktigt är att inse att det sällan räcker med att sätta ihop ett par fokusgrupper, eller kalla till ett öppet möte. Det krävs att man går ut och aktivt söker kontakt med invånarna.

Så här gjorde vi:

Utifrån vårt perspektiv var det logiskt att skapa ett nätverk utifrån olika delar av Helsingborgs stad såsom stadsledningsförvaltningen, stadsbyggnadsförvaltningen, kulturförvaltningen samt Lunds universitet/Campus Helsingborg. Sedan började vi söka upp människor via media (som vi hade stor hjälp av), per-



Gatunät, byggnader, & föremål

Berättelser, minnen, rörelser & rykten

Underifrånperspektiv: så här gjorde vi

- Intervjuer
- Gåturet och bilturer
- Samlat in gamla foton
- Läst texter
- Samlat in fysiskt material
- Fotograferat
- Observerat
- Interaktiv karta där människor både kan se materialet och bidra med egna historier

sonliga kontakter, hemsidor och Facebookgrupper. Det var inte alltid lätt att komma i kontakt med människor, många tänkte att de inte har något att berätta. Vi är vana vid att det exceptionella uppmärksammas, men knappast vardagen. Vad skulle det kunna betyda att veta var man brukade sitta med sin lunchlåda, eller hur man gick till eller från jobbet? Det var många som såg lite skeptiskt på detta. Vi hade därför stor hjälp av nyckelpersoner som både kunde se värdet i det vi försökte göra, hade kunskap om hamnen och goda kontakter. Här var den pensionerade kranföraren Rolf Landin en viktig nyckelperson.



Rolf: en av hamnens guldgossar

Inledde sin karriär i hamnen i mitten av 60-talet i kran nummer 20. Med smeknamnet Mannekängen jobbade han 42 år i hamnen.

Ovärderlig för projektet.

Det fanns totalt 25 kranförare i hamnen, och de kallades guldgossar.

Viktigt! Samla, visa och presentera materialet

Vi samlade materialet i ett gemensamt verktyg, vilket gjorde det möjligt för alla i projektgruppen att ta del av materialet och lägga in ny information under arbetets gång. Klara Århem på stadsbyggnadsförvaltningen i Helsingborg skapade en digital karta där vi presenterar materialet. På sidan finns det även möjlighet för invånarna att själva bidra med berättelser och bilder.

Kartan och berättelserna ligger på placerades på H+ projektets hemsida.



Steg 2: Utgå från materialet i detaljeplanearbetet

Detta kan göras på flera sätt. Viktigt är att genom intervjuerna och det andra insamlade materialet förstå platsens karaktär. Det kan handla om många olika saker. Så här tänkte vi:

- Det är viktigt att försöka utgå från vardagslivet som syns i berättelserna. I vardagen ryms det som invånarna kan identifiera sig med. Det handlar om miljöer men också händelser.
- Från Oslopiren gick färjorna, vilket gör att många invånare börjat sina semesterar där. Det är många som suttit i de många bilköerna som gick ända upp i staden, många som har suttit och väntat nere i hamnen. På marken finns fortfarande böljande slingor kvar från de målade linjer som visade hur köerna skulle se ut. Detta skulle kunna inspirera till ett gatunät och en kvarterstruktur.
- Genom berättelserna och det övriga materialet går det att fånga upp en karaktär hos området. Det handlar om småskalig bebyggelse, en rörlighet som grundar sig i att alla gick eller cyklade lite hur som helst mellan platserna och husen. Det var också rörligt så till vida att det var många olika verksamheter som skulle samsas på samma plats. Det fanns många företag i hamnen, större som mindre, som också satte sin prägel på området.
- Det är också möjligt att utgå från berättelser om hur människor har rört sig i området.
- Platsen karaktäriserades också av en mångfald av möten, många av dem internationella. Stuvorna träffade dem som arbetade på båtarna som lade till i hamnen när godset skulle lossas. Det uppstod möten, ibland av lite oortodox karaktär. Det gick utmärkt att umgås över en lunchmacka eller en öl – men det var inte alltid lika lätt att prata. På båtarna pratades många olika språk. Hamnarbetarna hade inte alltid läst ens engelska i skolan.
- Hamnen var och är porten ut mot världen, det som binder ihop Helsingborg med andra platser.
- Hamnen var en plats där det ofta fanns en stark sammanhållning.
- Det finns många roliga berättelser, men också berättelser om utsatthet. När det var vinter och kallt, var ofta varorna viktigare än de arbetare som skulle hantera dem. De förhoppningsfulla samlades för att få ”påhugg” vid arbetsdagens början. Det utspelade sig familjegräl i bilköerna och på färjorna när trötta familjer hade stressat till färjan och bilen hade hunnit bli varm. Då var bilköerna i påfrestning, för familjerna såväl som för dem som skulle hantera dem i köer och på färjorna.



Stuvornas vardag...

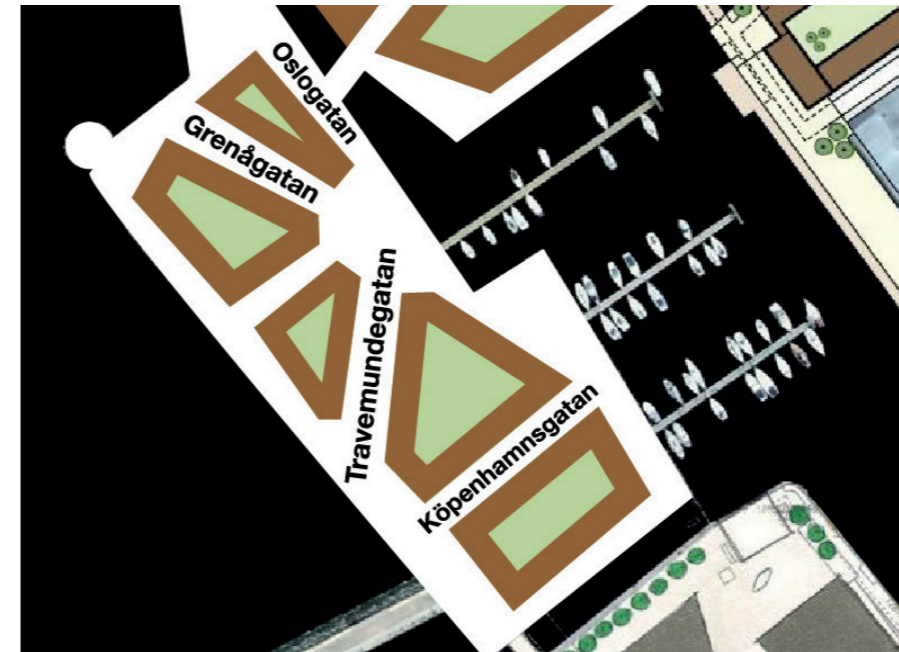
”En dag när Rune Takläggare och jag jobbade på kajen utanför Magasin 403 kom en tjugig kvinna förbi. Han inledde givetvis en lång konversation med henne. Till slut tröttnade jag på att jobba själv så jag gick fram till kvinnan och sa:
– Jag vill varna dig för den här mannen. Han är den störste kvinnoföröraren norr om ekvatorn.

Rune takläggare svarade: Nej, men hade du sagt norr om sydpolen så hade du hållit dig till sanningen!”

- ”Ljuset från Lund”

Att utgå från färjorna

Ett konkret exempel som skulle kunna användas är att utgå från färjorna och deras destinationer i detaljplanearbetet. Då skulle gatorna kunna peka mot semestermålen; Oslo, Travemünde, Grenå, Köpenhamn och



Helsingör. Ett förslag är då också att skapa en öppen plats som vätter inåt mot Oceanpiren som nu är under uppförande. Oceanpiren har en kvarterstruktur fint utarbetad av Karin Kasimir, vilket också blev en utgångspunkt för vår skiss till Oslopiren. Eftersom Oceanpiren planerades innan detta projekt inleddes är den planerad utefter en mer traditionell modell, där invånarnas egna perspektiv på platsen i stora stycken saknas, även om staden har bevarat viktiga fysiska lämningar, som Magasin 405 och kranen.

Hur synliggör vi Gullberg som arbetade där en stor del av sitt liv? Det är möjligt att skapa någon form av minnesmärke vid kranen. Ett annat sätt är att skapa en öppen plats på Oslopiren. Vi kallar därför denna plats för ”Kompassen”, eftersom det där kommer att vara en kompass som pekar mot olika berättelser, personer och händelser som funnits i Oceanhamnen och på Oceanpiren på andra sidan vattnet (skiss av Ola Thufvesson)

Steg 3: Inspiration till platser och aktiviteter

- Alla som arbetat, verksamheter → material till kompassen
- Ljuset från Lund → belysningen
- Djuren på båtarna → lekpark med råttor, spindlar & skalbaggar
- Varor som kom med båtarna → hänga på träden i lekparken
- Material att utgå från → kol, skrot, eternit, gummi, trä
- Bilder och utsmyckningar
- Händelser och verksamheter → skapa spår längs gator & gränder

Det är möjligt att utgå från materialet som samlats in när det gäller utformning av offentliga ytor som torg och lekplatser. Det kom in en mängd varor från båtarna, inte sällan följde djur som spindlar, råttor, kackerlackor och skalbaggar med båtarna. Människor reste på semester. De som arbetade i hamnen kan inspirera genom exempelvis sina namn eller arbetsuppgifter, liksom olika händelser. De många olika företag som fanns på platsen kan också ge inspiration.

Johanna Elgström och Sara Schlyter, på stadsbyggnadsförvaltningen i Helsingborg, har i uppdrag att utforma de offentliga platserna på Oceanpiren, det område som nu håller på att byggas i mer traditionell stil. Där har de använt sig av berättelserna och det övriga materialet från hamnen som samlats in genom detta projekt, som utgångspunkt och inspiration till de olika intressenter som valts ut för att arbeta med utformningen av platserna. I området där den gamla torrdocan ligger planeras en park där delar av torrdocan

Steg 4: Namnsättning av platser och gator

Materialet ger en möjlighet att lyfta fram olika aspekter av platsen i namnsättningen. Det kan handla om exempelvis:

- Personer
- Händelser
- Verksamheter
- "Material" av olika slag (Apelsingatan, exempelvis)

och andra spår av den historiska platsen kommer att synliggöras.

Genom att arbeta på detta sätt blir det mycket lättare att namnge kvarter, platser och gator. I Helsingborg är det Maria Ramelius som har detta uppdrag. Att ge namn åt platser och gator är en rätt komplicerad och tidskrävande uppgift. Det ska finnas en historia bakom. Det finns krav på att olika gruppers intressen ska tillgodoses, och viktigt är att beakta att det oftast finns en övervikt på män när exempelvis gator namnges efter personer.

Fördelen med att använda ett insamlat material med fokus på stadens

invånare är att det är möjligt att synliggöra "vanliga" människor. Det är också en stor fördel att namnen blir platsbundna och har en anknytning till det som ägt rum i människors vardag. Detta gör att namnsättningen går enklare och smidigare och ter sig mindre "konstruerad".

Steg 5: Sammanställa materialet och formulera ett tydligt uppdrag

Exempelvis:

- Projektgruppen sammanställer och diskuterar materialet
- Projektgruppen funderar över vilken bild detta ger av området
- Projektgruppen diskuterar vad som är viktigt och inte, samt hur detta kan användas
- Ett tydligt uppdrag formuleras och stäms av
- Kommunikation utåt med invånare, byggaktörer och arkitekter

Här är det viktigt att de aktörer som leder processen formulerar ett tydligt uppdrag utifrån modellen. Det är särskilt viktigt eftersom metoden är ny och det är lätt att "falla tillbaka" på det som känns tryggt och beprövat.

Steg 6: Genomföra byggprocessen

Exempelvis:

- Bjuda in intresserade aktörer
- Ge aktörerna ett tydligt uppdrag
- Kompendium med historiskt material etc. med länk till kartan, samt andra idéer om vad som kan vara vägledande för området
- Låta någon visa området, guidningar
- Lyfta fram det som är viktigt i området
- Workshop där olika aktörer arbetar med det historiska materialet utifrån detaljplan och redan namnsatta kvarter och gator. Minnena vägleder processen
- Förslag och synpunkter från invånarna samlas in
- En jurygrupp bestående av olika aktörer bedömer, t ex berörda planarkitekter, andra representanter från staden, de som samlat in materialet och några av de som bidragit med historier
- Förslag till områdets utformning, återkoppling

Här finns också möjlighet att rikta ett uppdrag.

Ett exempel är en historia om hur vissa turister på färjan till Tyskland passade på att stjäla ägg i båtens restaurang för att ha dem som matsäck på den fortsatta resan. Personalen retade sig på detta och bytte ut äggen mot okokta, samtidigt som de försökte identifiera äggjuvarna. Sedan passerade de och stötte, som av en händelse, till dessa personer så att äggen knäcktes i deras fickor. Skulle detta kunna föranleda ett hus med äggform, med namnet "Ägget"?

Ett annat exempel är att en del av färjorna gick till Grenå i Danmark. Eftersom Grenå ligger på Jylland och är en utmärkt utgångspunkt för att med bil ta sig till Legoland i Billund, kan man anta att många semestervägar tagit denna form. Hur många åkte dit för att gå på Legoland? Här kan man tänka sig att ett samarbete med Lego inleddes, och att det byggs ett "Legohus" på Oslopiren.

Vilket värde skapas för platsen och staden?

Av Ola Thufvesson

- Det blir en modell som bygger på forskning och samverkan mellan många olika aktörer.
- Byggprojekten är före start inramade i ett sammanhang. Inramningen av stadsmiljöer, byggnader, bostäder och verksamheter spelar stor roll för hur intressanta och värdefulla de uppfattas. I praktiken exakt samma sorts bostäder, klädesplagg, matvaror eller en kopp kaffe kan uppskattas och värderas väldigt olika beroende på det sammanhang dessa ingår i.
- Ett innehåll med namn, minnen, historier och identitetsmarkörer att använda. Det kommer att finnas relevanta och ”riktiga” namn, minnen, historier och identitetsmarkörer att använda när kvarter ritas, gator namnges, platser och parker tematiseras, fastighetsprojekt namnges, arkitektur utformas, bostadsrättsföreningar bildas och verksamheter startas.
- Områdets identitet tas tillvara, vilket leder till att invånare inte uppfattar området som lika nytt och främmande som är fallet med mer traditionell exploatering. Det rent ekonomiska värdet av detta kan bli att invånarna känner sig delaktiga och bidrar till en positiv förstärkning av platsens image. Mycket kritik mot exempelvis de stora rivningarna och miljonprogrammen bottnar just i att många människor inte kände sig hemma och hittade väldigt lite att bygga upp sin platsidentitet på. I många områden med svag identitet och tillhörighet betalas höga sociala och ekonomiska kostnader decennium efter decennium.
- Ökad möjlighet för att invånarna uppfattar området som lokalförankrat.
- Invånarna deltar i platsutvecklingen, bidrar till platsens image.
- En tydlig identitet skapar trivsel.
- Området är inte en vit fläck – det finns redan ett innehåll. Påskyndar processen. Det går avsevärt fortare i den fortsatta processen när ett område inte är en vit karta utan fylld av namn, minnen, historier och identitetsmarkörer.
- Initiala resurser ger effektivitet i den fortsatta processen.
- Platsen blir ett dragplåster som underlättar för att skapa andra typer av flöden.
- Platsen blir unik utifrån sina förutsättningar och i jämförelse med andra platser. En tid när nationella regler, platslösa fastighetsbolag och modestyrda stjärnarkitekter suddar ut lokala karaktärstecken på löpande band inom nyproduktion är denna metod ett sätt att stärka lokal särprägel och göra platser intressantare för invånare och besökare. Det är skillnaderna som är drifkraften inom hela besöksnäringen. Få vill åka till en plats som ser ut som hemma.
- Innovation och initiativ. Detta är ett förslag om att skapa en ny typ av process.

Reservationer och risker

Denna modell ska ses som en skiss att arbeta vidare med, snarare än en färdig produkt. Den visar på möjligheterna med att använda människors berättelser som utgångspunkt för platsutveckling, ett sådant projekt kan förknippas med problem och risker också. Här har vi identifierat några av riskerna:

- Ett möjligt problem handlar om representativiteten när berättelserna ska samlas in. Det finns en uppenbar risk att vissa individer och grupper erfarenheter inte kommer att uppmärksammas. Vissa människor har mycket att berätta och andra tycker inte att de har något att berätta alls. Detta är ett problem som alltid uppkommer när man ska skapa samverkan på olika sätt. Därför är det viktigt att noga beakta detta, och fundera över vilka möjligheter som finns att komma i kontakt med dem som inte mest uppenbart tycks självklara att prata med.
- Det finns också risker att det uppstår oklarheter och missförstånd när samtal och annat ska genomföras. Därför är det viktigt att klargöra spelreglerna kring informationen och hur denna ska användas. Det är viktigt att genomföra samtalen på ett etiskt vis, så att människor inte känner sig uthängda eller missförstådda. Det är också viktigt att samtalen genomförs i miljöer där människor känner sig bekväma.
- Ett annat problem ligger i vår tendens att alltid söka skapa sammanhållna och homogena berättelser. I sådana här berättelser är det bara fördelaktigt om det spretar lite åt olika håll. Då detta handlar om att inspireras av sådant som hänt behöver informationen inte vara sammanhängande eller generaliserbar. Det går ju egentligen inte att skapa en ”hel” bild av en plats. De är ju faktiskt både spretiga och motsägelsefulla.
- Det finns en uppenbar risk att flera av förslagen i denna modell inte kommer att passa ihop med gängse förhållningssätt och arbetssätt i platsutvecklingsprocesser. Det finns också en risk att vissa kommer att tycka att det är svårt att arbeta med historier som är så pass spretiga och ofärdiga. Vissa är kanske inte vana att arbeta med historia alls. Därför är det också viktigt att modellen utvecklas och modifieras så att den bli genomförbar för olika aktörer.

Ett slut – och en början

Detta projekt, som varit både roligt och lärorikt att arbeta med för oss som varit inblandade, är slut. Men det är också en början till något nytt. Nu provar stadsbyggnadsförvaltningen i Helsingborg förslaget till arbetsmodell.

I skrivande stund har förslaget till arbetsmodell prövats i en tävling om Oceanpirens mötesplatser, då de historiska berättelserna presenterats som en möjlighet och en utgångspunkt för dessa. Det har gett en del intressanta uppslag, men det har också visat att modellen ytterligare behöver tydliggöras och utvecklas för att bli användbar för de olika aktörer som ingår i en byggprocess.

Modellen har också fått betydelse då Helsingborgs ”stationssamhällen” nu ska utvecklas, i det att det i samtalen med invånarna nu också efterfrågas berättelser om platsernas och invånarnas historia. Två kandidat-studenter på Institutionen för service management och tjänstvetenskap hjälper till med detta då de har en ”station” under de öppna möten som genomförs under våren 2019. Där ska människors minnen samlas in med hjälp av kartverktyget och gruppsamtal. De kommer också att skriva sitt examensarbete i service management utifrån detta. Även här kommer troligtvis vissa svårigheter att uppstå i översättningen från den ganska skissartade modellen till hur den bör eller kan praktiseras.

Därför pågår det också ett arbete med att söka finansiering i syfte att utveckla förslaget till arbetsmodell så att den kan bli tydligare och mer praktiskt användbar för de olika aktörer som ingår i platsutvecklings- och planeringsprocesserna. Vår ambition är alltså att arbeta vidare med detta och utveckla modellen till en produkt som kan verka fristående från sina upphovskvinnor (och män). Vi hoppas på att den kan komma fler än Helsingborg till godo.

Vi ser därför fram emot möjligheter att få göra detta tillsammans med några av de människor som deltagit i detta projekt. Snart!

Referenslista

- Aronsson, Peter (2004) *Historiebruk*. Lund: Studentlitteratur
- Ashworth, G J, Graham, Brian & Tunbridge, J E, (2007) *Pluralising Pasts. Heritage, Identity and Place in Multicultural Societies*, London: Pluto Press.
- Björk, Cecilia & Reppen, Laila (2000) *Så byggdes staden*. Stockholm: Svensk Byggtjänst.
- de Certeau, Michel (1984) *The Practice of Everyday Life*. Los Angeles: University of California Press.
- Ek, Richard & Hultman, Johan (red) (2007) *Plats som produkt*. Lund: Studentlitteratur.
- Ellin, Nan (1996) *Postmodern urbanism*. Cambridge: Blackwell Publishers.
- Eskilsson, Lena & Högdahl, Elisabeth (2009) *Cultural Heritage Across Borders? Framing and Challenging the Snapphane Story in Southern Sweden*. I: Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism Studies. 9:1, 65-80.
- Florida, Richard (2001) *Den kreativa klassens framväxt*. Göteborg: Daidalos.
- Forsell, Håkan (2013) *Bebodda platser. Studier av vår urbana samtidshistoria*. Stockholm: Arkitektur förlag.
- Gehl, Jan (1971) *Livet mellem husen*. Köpenhamn: Arkitektens förlag.
- Grundberg, Jonas (2002) *Kulturarv, turism och regional utveckling*, Östersund: ETOUR.
- Hall, Peter (1996): *Cities of Tomorrow*. Oxford: Blackwell Publishers.
- Hedensted Lund, Dorthe (2017): *Co-creation in Urban Governance: From Inclusion to Innovation*. I: Scandinavian Journal of Public Administration, 22(2), 27-41.
- Helsingborgs Dagblad 2012-08-24.
- Helsingborgs Dagblad, 2013-11-20.
- Helsingborgs Dagblad 2018-06-28
- Hobsbawn, Eric & Ranger, Terence (1983) *The invention of tradition*, Cambridge: Cambridge University Press.
- <http://svenskamaltider.se/2018/09/17/zoegas-gor-pudel-efter-132-ar/> läst 2018-12-03.
- <http://www.arkitekturupproret.se/om-au/om-au/>
- <http://www.fortagskällan.se/foretagskällan-nyheter/lektionsmaterial/helsingborg-konsulernas-stad/> läst 2017-08-31.
- <https://arkitekten.se/nyheter/spridd-vacker-kanslor-med-1800-talspalats/> läst 2018-12-05.
- <https://gehlpeople.com/> läst 2018-12-05.
- <https://helsingborg2035.se/vision-2035/varfor-en-vision/> läst 2017-07-13.
- https://helsingborg.se/wp-content/uploads/2015/12/guide_till_hbg2035_sv_dec2015.pdf, läst 2017-11-21.
- <https://mitti.se/nyheter/sedan-ockupationen-mullvaden/>läst 2018-12-04.
- https://sv.wikipedia.org/wiki/Helsingborgs_historia, läst 2017-08-31.
- <https://tengbom.se/projekt/gasklocka-2/>, läst 2018-12-05.
- <https://trendomvarld.helsingborg.se/trend-och-omvarldsanalys-2/helsingborg-2035-2/stadens-sju-forflyttningsomraden-2/fordjupade-forflyttningsomraden/>, läst 2017-11-21.
- <https://www.8till5.se/2018-09-17/forskare-hittade-zoegas-okanda-grundare>. Läst 2018-09-17.

<https://www.bostadspolitik.se/2018/11/30/jerkers-inlagg-borde-inte-ha-publicerats/> läst 2018-12-05.

<https://www.nyrens.se/kompetenser/kulturmilj>, 2018-12-05.

<https://www.nyrens.se/projekt/equalizer>, läst 2018-12-05.

<https://www.st.nu/artikel/bostadspuls/han-vill-bygga-stans-vackraste-trahus-staller-ut-ett-smakprov-pa-torget>, läst 2018-12-05.

<https://www.st.nu/artikel/bostadspuls/i-stallet-for-skyskrapan-daniel-vill-bygga-stort-trahus-pa-stora-torget>, läst 2018-12-05.

<https://www.svd.se/arkitektmak-vacker-kanslor>, läst 2018-12-05.

<https://www.svenskabostader.se/var-historia/omraden/kvarteret-mullvaden--slutet-pa-rivningsepoken/>, läst 2018-12-04.

<https://www.svt.se/nyheter/lokalt/helsingborg/de-riktar-ljuset-mot-kvinnornas-helsingborg>, läst 2018-12-03.

<https://www.svt.se/nyheter/lokalt/vasternorrland/trahusbygge-i-sundsvall-stoppas>, läst 2018-12-05.

<https://whitearkitekter.com/se/kategori/social-hallbarhet/> läst 2018-12-05.

<https://www.zoegas.se/PM-forlat-Maria-Zoega>, läst 2018-11-30

Hälsingborg – staden vid sundet, vårnummer 1959.

Hälsingborg – staden vid sundet, höstnummer 1960.

Hälsingborg – staden vid sundet, höstnumret 1961.

Hälsingborg – staden vid sundet, höstnummer 1963.

Högdahl, Elisabeth (2003) *Göra gata. Om gränser och kryphål på Möllevången och i Kapstaden*. Hedemora: Gidlunds.

Högdahl, Elisabeth (2007) *På andra sidan Trädgårdsgatan. Om Norr och Söder i förändringens Helsingborg*. Helsingborg: Helsingborgs stad.

Högdahl, Elisabeth & Petersén, Anja (2019): *Vem tar plats? Normkritiska perspektiv på lokalhistoria*. I: XXXX (red): *Creating the city: Identity, memory and participation*. Malmö: Malmö universitet (Boken utkommer under våren, ISBN 978-91-87997-12-9).

Jacobs, Jane (1984) *Cities and the wealth of nations*. London: Penguin Books.

Jacobs, Jane (2004) *Den amerikanska storstadens liv och förfall*. Göteborg: Daidalos.

Karlsson, Klas-Göran (1999) *Historia som vapen. Historiebruk och Sovjetunionens upplösning 1892-1995*, Stockholm: Natur och kultur.

Knox Beran, Michael (2014) *On style & order*. I: *New Criteria*, March 2014, Vol. 32, issue 7, p 21-26.

Kotler, Philip, Haider, Donald H: & Rein, Irving (1993) *Marketing Places. Attracting Investment, Industry, and Tourism to Cities, States, and Nations*. New York: The Free Press.

Kvällsposten, 2018-09-17.

Light, Duncan, *Facing the future. Tourism and identity-building in post-socialist Romania*. I: *Political Geography* 2001 20(8), 2001, s 1053-1074.

Lukes, Steven (2008) *Maktens ansikten*. Göteborg: Daidalos.

Paletta, Anthony (2016) *Story of Cities #32: Jane Jacobs v Robert Moses, battle of New York's urban titans*. I: *The Guardian*, 28 april.

Paulsson, Thomas (1970) *Stadsplanering under 1800- och 1900-talen*. Stockholm: Almqvist och Wiksell.

Ristilampi, Per-Markku (1994) *Rosengård och den svarta poesin. En studie av modern annorlundahet*. Stockholm/Stehag: Symposion.

Rock, Jenny, McGuire, Mark & Rogers, Alexandra (2018): *Multidisciplinary Perspectives on Co-creation*. I: *Science Communication*, Vol. 40(4), 541-552.

Svenning, Olle (1995): *Lojaliteter. Min far*. Stockholm: Fisher.

Syssner, Josefina (2012) *Världens bästa plats? Platsmarknadsföring, makt och medborgarskap*. Lund: Nordic Academic Press.

Thufvesson, Ola (2007): *Fjärde staden. Placemarketing Helsingborg*. Helsingborg: Helsingborgs stad.

Thufvesson, Ola (2009): *Platsutveckling*. Helsingborg: Helsingborg stad.

Bilaga

Exempel på längre intervjuer:

Att vara tally i hamnen

Det började med att Anna-Gretas syster flyttade ner från Dalarna till Helsingborg. Så var hon nere och hälsade på, och bestämde sig för att flytta ner, hon också. Hon sade upp sitt jobb, flyttade och blev helsingborgare. Det var 1951, och hon fick jobb direkt, på ett bokbinderi. Så blev det familj och barn, och Anna-Greta var hemma en del. Då hade hon tröttnat på att stå inne och ville gärna pröva på att jobba lite mer utomhus. Anna-Greta blev en "Tally" i Helsingborgs hamn, hon blev den som skulle hålla koll på det som lastades och lossades. De hade listor och skulle kolla så att allt var med som stod där, att det stämde överens. Det gällde både sådant som lastades och lossades.

- Jag började som "extring". Jag kom in på det viset att jag varit med i bilkåren i många, många år. Och så kom båtar här med, det var nog Renault som lossades här, så ville de ha villkorister och hemmafruar som kunde hoppa in när båtarna kom, och vara med på lossningen. Så på den vägen kom jag in och jag började, om det var -71 eller -72. Och sedan så ville de ha några som kunde hoppa in som tally. Och vi var tre stycken men det blev jag kvar. Och sedan började de anställa och då tog de in mycket unga tjejer och så. De var kvar en eller två dagar, sedan var de väck. De trivdes inte där. Men mig blev de inte av med förrän till pensioneringen.

Vad gjorde en tally?

För en Tally började arbetsdagen med "ropet", då man fick veta vilken hamn man skulle jobba i och vilken båt man skulle på.

- Och så fick man höra, så fick en grön lapp då, alla arbetarna. Och tally stod ju sist då, och så gällde det vilken lucka vi skulle till då, om vi säger att det var en stor båt, och så gällde det att hänga med där. Så stod jag där på kajen hela dan, hängde med när kranen lossade och lastade och hade sig ju. Det var av och på. Så det var kaffesäckar och mycket frukt var det, så man fick hänga med och räkna och kolla att det var rätt.

De började sju på morgnarna och första tiden arbetade de till halv fem på eftermiddagen, sedan ändrades det till fyra. Men det blev mycket övertid, skulle en båt bli klar så kunde de stå fram till tio på kvällen. Båtarna kom ju in när det behagade dem. Och så lördag och söndag med, på lördagarna blev det nästan samma lag varje vecka.

- Vi hade ju en båt som kom varje lördag, och där fick vi ju jobba extra, och det var ungefär samma som satte upp sig varje lördag. Det var liksom bara några timmar och sen fick man gå hem. Listan fick ju gå runt, för de som ville jobba över. Men det var nog ungefär samma som var på den båten.

Vädret hade stor betydelse, det kunde bli både väldigt varmt om sommaren, och kallt på vintern. Som skydd hade de små "tallybodas" som de kunde sitta i. De transporterades runt med truckar och placerades ut på kajen, vid luckorna på båtarna. Allt beroende på var båtarna lade till. Året om.

- Ett litet hus och så var det ett litet tak och så en liten bräda som man kan sitta på. Väggar på tre sidor och så kan man se utåt, och så det kan blåsa på en. Det stod vid varje båt då, som man säger, fyra, fem luckor. Då var det fyra tallybodas. Så körde de fram dem, alltefter var vi skulle jobba.

Det kunde se ganska olika ut på båtarna för den som skulle lossa lasten. Ibland var det ordnat och bara att lyfta ut, ibland var det står oordning på varorna.

- Jo, jo, det var mycket, antagligen beroende på vem som är chef, skulle jag kunna tänka mig. Men du vet,

jag hade ju inte så mycket med luckorna att göra, och se hur det var där. Klart var jag nyfiken kunde jag väl gå ombord och titta, men jag gick aldrig ner.

Vissa perioder, exempelvis på hösten, kom det inte lika mycket båtar. Då kunde Anna-Greta och hennes arbetskamrater få andra arbetsuppgifter. Ibland fick de städa, vilket inte var så roligt.

- Det kunde vara magasin. Jag vet en gång åkte jag på att, då var jag inte ensam, det var några karlar också. Det fanns några rör, om det var gasrör eller oljerör som det inte fick ligga skräp på. Och då var vi några som fick gå och städa där. Jag kommer ihåg att det regnade i alla fall. Men det var enda gången vi gjorde det. Och sedan kom det någon båt som hade vajrar som skulle viras och paketeras. Man fick vara med överallt men jag var aldrig på båtarna och lastade och sådant.

Ett tag satt hon i vakten också, men där trivdes hon inte. Anna-Greta ville jobba utomhus. Men vädret var lika oberoende av vilka arbetsuppgifter de hade. Blev det väldigt varmt fick man ibland lämna tallyboden och gå undan lite i skugga, det kunde bli varmt på kajen, och kylan på vintern kunde bli besvärligt för alla.

- Det var en gång vid en fruktbat. De kunde inte jobba, för det var så kallt så det var inte bra för frukten. Det sket dom i, vi kunde få jobba, det var inte för kallt åt oss. Frukten var mer viktig. Jag kom ihåg en gång som det var så himla kallt. Så var det en då som hittade oljefat att elda i, så vi kunde i alla fall värma händerna.

Kläderna var viktiga, både för att hålla kyla ute och som skydd. En Tally höll sig mycket på samma plats, och då gällde det att ha rätt kläder. Till en början fick de själva ordna med kläder, sedan fick de av arbetsgivaren. Blå till både män och kvinnor.

- Till en början så hade man egna, och man var ju tio storlekar större på vintern än på sommaren, det var så mycket. Sedan på de senare åren, så höll de med arbetskläder, det var både skor, jacka, byxor och sådant. Sedan fick vi rätt bra kläder, måste jag säga. Det var hjälm, och så skulle man ha sådana skor, stålhättor och grejor. Och så skulle man väl helst synas med kläderna.

- Man kunde äta mat på Ingas, som låg inne på Oceanen innan Ingas sedan flyttade ut till sydhamnen. Det var en liten låg byggnad, och det var matsalar och alltihop. De hade matlådor med sig. De flesta hade med sig smörgås och drack kaffe.

Att jobba i hamnen

Även om det kan uppfattas som ett ganska hårt arbete i hamnen, där man var utsatt för väder och vind, så betonar Anna-Greta hur mycket hon trivdes där. Det var aldrig en morgon som hon kände att hon inte ville gå till jobbet, även om det kunde ta emot lite när det var dåligt väder. Hennes arbetskamrater kom från olika delar av Helsingborg, och en del hamnarbetare tog sig in från närområdena. Några av de andra tjejerna umgicks hon lite med privat också. Hon tror att det är flera orsaker till att både hon och många av arbetskamraterna trivdes så bra.

- Jamen man var ute, det var omväxlande och man hade nya jobbarkompisar nästan varje gång det kom en ny båt in, ju. Då var det ett lag, och så jobbade man med det laget tills båten var klar. Ibland kunde det ta bara några timmar, ibland en vecka, det berodde på hur stora båtarna var, ju. Oh, ja, jag trivdes där.



Tonen mellan arbetskamraterna var hjärtlig, även om de ibland kunde låta lite raa i tonen. Det var rejält i hamnen, det var rak kommunikation och de höll ihop. Det gällde att lära sig att hänga med i jargongen och kunna ge svar på tal. Viktigt att vara flexibel och kunna hänga med på det som liksom dök upp under dagen.

– Nej, men det var fritt på något vis att jobba där, det var en speciell atmosfär egentligen, att jobba där. Det var inget kontorsjobb. När man åkte hemifrån; undras vad det är för båt idag? Då kunde man ju vara både här på Oceanen, på Västhamnen och Sydhamnen. Man visste liksom inte.

Hur roligt jobbet var handlade dels lite om själva lasten, men mest om vilka ”gubbar” hon fick jobba med. Många av hamnarbetarna cyklade till jobbet, och så tog de sig också runt till de olika hamnarna. En del gick, och sista åren skaffade arbetsgivaren en folkvagnsbuss att transportera folk i mellan båtarna. De gick, cyklade eller åkte folkvagnsbuss på de vägar som fanns i området. Hon klagar inte på lönen, och det gick att få ihop lite extra om man sparade till något. Anna-Greta själv gillade att resa. Men hon var inte sugen på att hoppa på något av fartygen och följa med. Det finns möjlighet att få åka med till England med någon båt, men Anna-Greta föredrog att resa på annat sätt. Men hon uppskattade den internationella miljön, där man kunde träffa på människor från många olika delar av världen. Det kunde ibland bli svårt med språket. På den tiden var engelskan ingen självklarhet.

– En sak var jag ledsen över att jag inte kunde, och det var engelska. För det var många gånger folket på båten kom ner och ville prata. Jag kunde ju inte! Det hade jag tyckt varit roligt, men jag fick aldrig lära mig i skolan. De började året efter när jag slutat, med engelskan. Det var så dags då. Det var många gånger de kunde komma och ville prata och så. Man satt i vakten ibland, så kom de då och så ville de veta vart de skulle gå någonstans när dom skulle... Ja, det kunde inte jag förklara, fick peka. De fick väl hitta någon annan...

Anna-Greta har jobbat i alla hamnar i Helsingborg. Det var mycket stycke gods och på slutet blev det mer och mer metall, vilket inte var så roligt att räkna, egentligen. Annars var det mycket frukt, ärtor från Frigoscandia som skulle ner till Italien. Ibland gick någon kartong sönder, och då kunde det hända att de kunde plocka åt sig lite frukt för egen del.

– Det var som vi sade att en kartong ”kalvade”, då gick kartongerna sönder och då flöt frukten ut. Då var man ju där och plockade.

Kvinna i hamnen

De var inte så många, kvinnorna i hamnen, men det var inget som hon såg som negativt. Hon kom bra överens med karlarna. De var fyra fasta kvinnor som jobbade. Men det var nästan bara Anna-Greta som var ute vid båtarna. Det var ju män som var Tally också.

– Vi var ju i varsitt lag på båtarna. Då skulle man ju hålla sig till den luckan där man var, så man inte missade någonting. För då blev det ju fel i hela systemet, med det som skulle lossas och så. Men jag var nog den som var mest ute vid båtarna. För jag trivdes där.

Egentligen tycker hon inte att det var något särskilt, hon trivdes med ”gubbarna”. Men ibland hände det nog att karlarna pratade sinsemellan, och hon uppfattades nog som rätt ”ordentlig” av arbetskamraterna. Var det något skumt så fick hon sällan veta det. Att springa med skvaller var inte bra, och Anna-Greta misstänkte att hon kanske fått jobbet från början för att de hoppades att hon skulle hålla koll på mer än de varor som lassades och lossades.

– Jag fick ju höra då när jag började, utav en extring, att de hade tagit in mig för att jag skulle hålla koll på gubbarna som drack och sånt där. Så skulle jag ju då in på kontoret och delge det. Men det var ju inte därför jag fick jobbet. Och man hade nog inte blivit så populär om jag hade gjort det.

Anna-Greta fick respekt av sina arbetskamrater för att hon var lojal och inte sprang med skvaller. Hon lärde sig att veta när hon skulle lyssna och inte. Det gällde ju att kunna jobba med alla i hamnen, och egentligen tycker hon inte att hon var mer vän med de kvinnliga arbetskamraterna än de manliga. Kvinnorna stötte ihop då och då.

– Jag kan inte säga så, att det var några särskilda på det viset. Men vi hade raster och så, och var på samma ställe, och då snackade vi ju. Då höll vi ju ihop, ju. Annars var man där dom andra var. Man behövde inte sitta ensam när man åt och så där, man hade alltid någon att prata med...

Då och nu?

Hamnen var en rörlig plats, med mycket aktivitet kring båtarna. Det var nog mest de som jobbade i hamnen som höll sig där, det var truckar och maskiner och knappast någon samlingsplats eller lekplats åt barn. Det var mycket som var förbjudet område för dem som inte hörde dit. Men ute vid piren bakom västhamnen, där var det många som fiskade. Kanske var hamnen lite osynlig för dem som inte själva arbetade där? Hamnen förändrades också med åren, som de flesta andra platser. Efter terrorattacken i USA den 11 september 2001 blev hamnen mer övervakad än den var innan, och nu är det mesta inhägnat.

– Det blev ju mer maskiner. Och datorer kom och arbetet blev lite annorlunda. Det var inte så blandat gods, det var frukt. Frukt och metaller. Containers på västhamnen. Så visst ändrade det sig under de år man jobbade i hamnen...

Hamnen har varit en betydelsefull plats för Helsingborg, även om de kunde te sig som en främmande plats för många. Nu är mycket av verksamheten förändrad, många gamla miljöer är borta. Anna-Greta slutade sitt arbete som Tally den 30 december 1997. Men fortfarande bjuds hon på ärtsoppa varje år av sin gamla arbetsgivare, och hon får också julklapp.

– De bjöd alltid på julbord. Och det gör de än idag. Och pensionärerna bjuder de då på hösten, på soppa. Den här gången fick vi vara uppe på Sjökrona, för Aurora var ju på varvet. Så det var inte så många som var pigga på att komma den gången. Nej, det är roligare när vi är på Aurora. Och jag säger, vilket företag gör något sådant, va? Sen får vi julklapp varje år. Jättebra arbetsplats. När jag slutade så var den en jobbar-kompis, han hade gjort en liten tallybod åt mig med block och penna. Jag sade till honom, ”det var den bästa grejen jag fick”, sade han: ”oh, du gör mig generad”. Jag sa ”nej, det är ärligt”. ”Och den står framme så jag kan se den varenda dag”, sade jag. Det tyckte jag om.

Berättat för Elisabeth Högdahl, Jessica Engvall och Jiman Taher den 17 april 2018

Historien om Thufves hörna

Sven Thufvesson är född 1929, och har varit polismästare i Helsingborg. Han föddes och växte upp på landet norr om Helsingborg, och har varit bosatt i staden i stora delar av sitt vuxna liv. Sven föddes och växte upp norr om Helsingborg, på landet, och har varit bosatt i staden i stora delar av sitt vuxna liv. Hans mor kom från Helsingborg, och hans familj åkte ner till Helsingborg för att hälsa på morföräldrarna. De brukade fira barnens dag, och ibland åkte de färja. Med Asa-Thor.

Sven Thufvessons pappa blev värvad till kavalleriet i Helsingborg, och när tiden där gick ut så jobbade han med att bygga vågbrytare. Han var med och byggde den vågbrytare som ligger utanför Parapeten. I hans källare hänger fortfarande en hammare med träskaft som hans pappa hittade, det var troligtvis någon snickare som glömt kvar den. Förr så var det mer bebyggelse som gick längre ner mot hamnen. Tidigare i historien var det ju betydligt fler hus i området, det revs av senare. Hamnområdet har vuxit fram över tid och förändrats. Nu finns en del silos för spannmål längre söderut som tidigare låg i norra hamnen. De flyttade när man började riva där. När Sven började sin karriär med att patrullera som polis ansågs Söder som stökigt. Där fick de gå två poliser och patrullera tillsammans, från sextiden på kvällen till klockan fyra på morgonen.

Där gick man alltid två män på kväll och natt och patrullerade. Det var mycket busar och så var det lite småtjuvar och sånt, som var ute och härjade här. Det var ju långt, det fanns ju inget samband, man fick hitta en telefonkiosk på Gustav Adolfs torg. Det fanns ingen radio, ingenting... Som polis var inte Sven ute och patrullerade i hamnen, däremot så arbetade han senare med trafiken till färjorna som trafikpolis. Det blev ofta köbildning när semestrarna började. Det kunde bildas köer till och från färjan långt upp i stan.

Det var ett visst klockslag, en torsdag, så skulle hela Sverige ner till kontinenten, nämligen. De skubbade på fredagen och så gav de sig iväg. Så var det en som klagade på oss poliser att vi skickade för mycket bilar till biljettenheten. Så kom en dansk styrman och sade ”vet du vem det är som har klagat, det är din egen dotter”. Då hade Kristina klagat, hon sommarjobbade med att sälja biljetter. Vi brydde oss ju inte om hur de hade det därinne. Vi ville inte ha dem på gatorna, de stoppade upp all trafik. Som polis hade han en kontrollplats där han övervakade trafiken. Det var i den gamla rondellen vid Bredgatan, som nu är flyttad ett kvarter närmare hamnen. Den låg intill färjelägena och kallades för ”Thufves hörna”.

På den tiden fick man ju in Danmarkstrafiken även genom staden, Hälsovägen, Järnvägsgatan, och så dök de ner här någonstans. Och så kom de andra från Söder och köade. Och för att sköta allt det här så hade jag mitt UPL, som det heter på militärspråk. Det var här nere, nu har de byggt om alltihop. Jag hade alltså motorcykelpoliser härborta som köade upp. Och en gång kom där ju två stycken tyskar som inte vågade köa, utan de körde förbi hela kön. Och två motorcykelpoliser var efter och hämtade, och så tillbaka. Men då hade ju kön växt med ytterligare hundra bilar när de kom på plats...

De kontrollerade även vikten på den tunga trafiken med hjälp av en stor våg: De som kom iland, som vi vägde och så, det var ju stickprover. Och vi skulle bara se till att de kom iväg och att det blev köbildning. Vi hade problem här med en hamnkaptan, han var inte kaptan på sjön utan i hamnen. Han ville inte bygga om. Så fanns det en politiker här. Hon bodde på Tågaborg, hon var kvinnodoktor och ordförande i hamnkommittén. Jag ringde henne en dag och sade att jag måste ha hjälp därnere på färjetrafiken. ”Kan du hämta mig”, sade hon. Och vi körde ner här. ”Det här är mitt område”, sade jag, ”här vill jag ha skyltat med orange hela vägen... Extraplats... Och så vill jag ha en telefonkiosk”. För då kunde man ju inte ringa, på den tiden. Alla som kom från Stockholm, dom skulle ringa Stockholm... Det tog två dagar, hon satte fart på grejor. Men här vill jag påstå, här är min hörna. Och det var roligt på den tiden, för alla poliser visste om, att det blir problem här nu på semesterstarten. Och det var övertid hur

mycket som helst, vi jobbade nästan 25 timmar om dygnet härnere för att hålla det igång, alltså. Här på vårt område, här fick de inga nummer utan här fick de bara stå i sin köplats. Men när de kom in på hamnområdet så fick de nog något turnummer... Köerna bildades framför allt till båtarna som gick till Helsingör. Till Oslofärjorna blev det inte köer men på 70-talet gick det också båtar till Travemünde. Sven åkte med den när han skulle på semester med sin egen familj omkring 1975.

Vi åkte på natten, han precis komma in och så stötte vi i kajen i Köpenhamn, och så kom det på en massa danskar. Och så skulle vi väckas så vi hann äta frukost. Men det var knappt vi hann äta det, det ingick i priset.

Hamnen var rätt annorlunda på den tiden. Innan containrarna var det styckegods som lossade s med hjälp av kranar

Det var ju vanligt styckegods, så det var ju vanliga kranar som lossade. Det var tio kolli i ett nät och så hivade man upp dem på fartyget och släppte ner dem på land. Det sysselsatte väldigt mycket folk... Vi hade både dragarlaget och bärlaget, två stycken gamla.. Ett av de här lagen hade oppositionsrätt på att förtöja DSB-färjorna. Det stod en dragare där och så fick han slå runt där och så göra loss när de skulle iväg.

Det hände att polisen fick göra tillslag mot smuggling, Sven minns en händelse när det kom knark i en container, det kan ha varit kanske tjugo år sedan. Då jobbade han fortfarande, men eftersom det var ett så stort tillslag så var det rikspolisen som höll i tillslaget. Det var poliser från Stockholm nere i Helsingborg. Containern togs i land och smugglarna hade hoppats att kunna komma och hämta sitt gods direkt, men då drällde det av poliser i hamnen. De hade gillrat en fälla.

När de väl var inne och tog i grejorna så slog polisen till, ihop med hamnfolket där. Sven fick goda kontakter i hamnen och kunde få hjälp med saker. En gång när de skulle spela in en film så fick han hjälp med att lyfta över en motorcykel på en båt genom att ringa en kompis som hade kontakt med fjärrbåtarna. Han fiskade också i många år, och hade sin båt i Råå hamn. De fiskade inte så långt upp som till hamnen, men ibland åkte fiskarna upp för att vila och titta på det som hände i containerhamnen. När de fiskade hade de ett knep för att lura till sig fisk.

Då satte man nät en bra bit utanför där de badade, på kvällen. Och på dagen efter var alla där och badade och skrämde upp skrubborna så de simmade utåt så de hamnade i mitt nät. Jag tror jag hade över 50 skrubbor en morgon. Mamma låg och sov hemma. Jag fick upp nätet i båten och sedan på båten och upp i bilen.

Berättat för Elisabeth Högdahl den 17 juni 2018.

Historien om HH-ferries

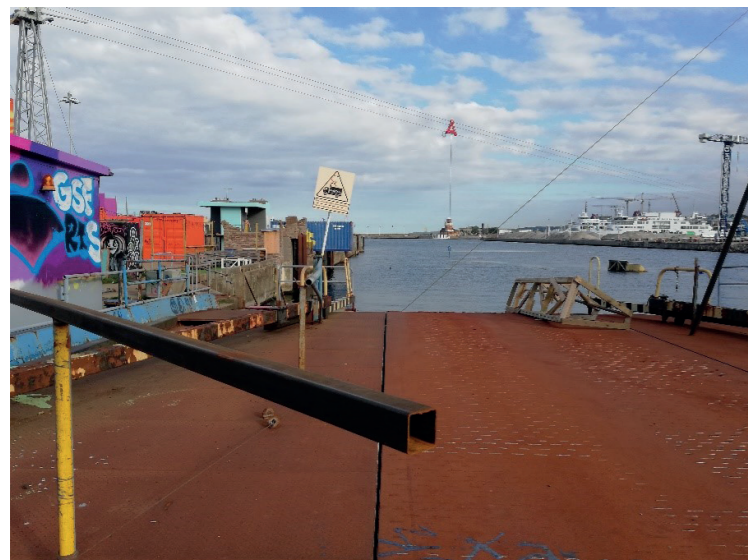
Jocke är född i mitten av 1960-talet i Helsingborg. Han började arbeta på HH-ferries år 2000, när företaget var ganska nytt. HH-ferries grundades år 1996, av den danske skeppsredaren Per Henriksen. Han retade upp sig på att Scandlines hade så höga priser på färjan mellan Helsingborg och Helsingör, och ville skapa ett alternativ som kunde konkurrera med lägre priser. Jocke hade då jobbat nästan ett år på Oslobåtarna för att tjäna ihop pengar till en resa, och tänkte att det kunde bli en fortsättning.

– Då insåg jag att det inte var så jäkla tokigt att jobba på båt. Men det hade ju kanske varit rätt skönt att inte jobba på Oslobåten. För kunde man få jobb i Helsingborg, här finns ju båtar nog så att säga, så hade det varit jättebra. Så jag skickade in en ansökan då.

Hur var det att arbeta på HH-ferries?

Färjan hade bara funnits några år när Jocke började jobba med bland annat försäljning, och det mesta gjordes lite ”på känn”. Färjan lade till bakom Oslobåtarna på Oslopiren. Där körde bilarna på från kajen där personalen och de fåtaliga gående passagerarna gick på båten via samma ramp som bilarna eftersom det saknades landgång. Det var rätt speciellt:

– Då hade de fortfarande så att när gående passagerare och personal skulle gå ombord, då fick vi gå över bilpåfarten. Så där stod man vet du, kallt som fan om det var vinter, stod man där och väntade. Så jag kom ihåg det väldigt mycket som att de första åren där, att det var mycket att stå där och vänta på båten ute i ur och skur på att den skulle komma. Vi som var personal hade någon kod eller någonting till något litet maskinrum, man kunde få lite värme och stå där. Det var ju hydraulgrejor och sådant, så man skulle ju egentligen inte vara där alls. Och det är någonting som jag känner väldigt, väldigt tydligt, att fram till början av 2000-talet så är Sverige fortfarande någon... Det är lite mer hej och hå mot var det är idag. Alltså, de hade aldrig fått godkänt till det idag.



Påfart till bildäck med informationsskylt

Vad Jocke minns så hade de knappt biljettkassor när det hela drog igång, och det var en speciell stämning:

– Jag trivs ju i den miljön. Bara det fungerar, bara det fungerar och det gjorde det. Men att det ändå är lite sådär inte riktigt på riktigt, utan litegrann att vi låtsas att vi har en färja här, att det är det som vi håller på med. Så det var lite speciellt stämning. Det var bra folk som jobbade där, och de hade fått hitta på och lösa saker, trolla med knäna. Så det var väldigt mycket anda av, ”jamen vi måste hjälpas åt, vi måste samarbeta för att få det att fungera”. Så det var rätt mycket som ett restaurangkök för de blir ofta så också, att man måste samarbeta för annars funkar det inte. Jag jobbade ju i caféet med caféförsäljning, och sedan i butiken, med tax-free.

Jocke hade tidigare jobbat ett år på Oslobåtarna och fått bra betyg, så det var inte svårt för honom att få jobb på HH-ferries. Han och flera av hans arbetskamrater arbetade inte på HH hela året runt utan arbetade perioder och gjorde sedan annat.

– Och de var jättelyckliga med det, därför att de hade en liten fast crew som behövdes hela året runt. Sedan halva året så behövdes mycket förstärkning. Så det passade ju mig perfekt, för att det var bra lön, det var dansk krona, det var danska pengar, det var ju hela tiden minst 20 procent mer i lön. Man kan ju säga att hela skatten fick man ju tillbaka när man växlade pengar. Så det var rätt bra pengar och man kunde jobba hur mycket som helst på sommaren. Och man kunde själv styra; Jamen jag tar gärna det här jävligt tråkiga, när det är helg och när det är natt, jag tar gärna dem. Då fick man ju mycket bättre betalt. Så det gick ju faktiskt att leva på det, och jag var där i en sex, sju månader, det gick alldeles utmärkt att leva på det. Det blev till och med rätt mycket pengar.

De som reste med HH-ferries

Anledningen till att det behövdes mycket folk i perioder var att det var många resande under semestertid. Många resenärer som skulle på semester med bilen. Det var extremt stor skillnad, Jocke beskriver somrarna som periodvis rätt kaotiska.

– På sommaren, då var det ganska hårt, det bara välldes in. Då fylldes hela båten var tjugonde minut och så var det då att hinna med så fort som möjligt. Där behövde man ha lite rutin, faktiskt. Alltså, jag är ju för ung för att vara med på den där tiden när ALLA hade semester i juli, men det blev ju köer här också. Det hände ju ibland att det blev så långa, alltså verkligen, när man stod och tittade ut; jaha, okey, det här kommer att bli lite jobbigt. För att kön är långt, långt förbi biljettluckorna. De var faktiskt tvungna att anställa folk som hjälpte till längre bort också och hade det som jobb. Det som gjorde att allting funkade väldigt dåligt är att du har hundratals människor, som bara är jätteuppstressade, och som har noll rutin och vana att resa, som gör allting superavigt. Hade du bara haft ett gäng backpackers så hade du inte ens märkt att de var ombord, för det hade bara sagt tjoff, tjoff, tjoff, så hade alla vetat vad de skulle göra, hur det ska gå så effektivt som möjligt. Men nu har vi liksom motsatsen till backpackers, eller tågloffare, där alla tycker att allting är jättekonstigt och inte alls som hemma. Och så är alla jättestressade, pappa, mamma och barn skriker. Och så givetvis då, man ska ju ta ut det på någon. Är man redan stressad, irriterad och uppe i varv, ja då är det ju rätt så lätt att komma i vägen. Men det lärde man ju sig, det lär man sig när man jobbar med service, att det handlar inte om dig. Jag känner inte dig och vet inte vem du är. Det är inte dig de är arga på och sura på, utan det är att de helt enkelt stressar för mycket.

Hamnens liv

Egentligen var piren där båtarna lade till mest en tom yta, som fylldes med bilar och en del gående och som sedan tömdes när alla körde ombord på färjorna. Ytorna behövdes ett par gånger om dygnet till Oslofärjorna och så var det ju HH-ferries. Det fanns parkering, terminaler och byggnader byggdes eftersom. Och så var det de ringlande köerna som stod uppställda i målade körfält på marken i väntan att få köra ombord. De kallades för banor och var numrerade så alla visste vilken ordning som gällde. Vissa delar skildes med hjälp av staket. Både Oslofärjorna och HH-ferries körde igenom ett tullfilter, båtarna delade på ett gemensamt system. Och så alla de som lämnade färjorna och åkte en annan väg genom hamnen och vidare ut i Helsingborg.

HH-ferries hade två polskbyggda båtar, Mercandia IV och Mercandia VIII. Periodvis så slutade de alltid sista kvällsturen i Helsingör. Då fick Jocke och hans arbetskamrater som skulle till Helsingborg, åka Scandlines hem efter arbetspassets slut. De fick då inte gå av båten tillsammans med passagerarna, utan en annan väg. Då var det bra att ha cykel, för annars blev det ganska långt att gå. Andra perioder fick de kliva av vid Oceanpiren, där annars mest lastbåtar lade till.

– Ett tag skulle vi lägga natt där, så seglade vi över till den kajen. Och det var ju väldigt speciellt, för då var du tvungen att öppna en lucka på sidan, gå på en ranglig landgång över där. Det kommer jag ihåg, för då var det ju alltid lastbåtar och grejor som samsades där. Då var det ju ofta att man klev av där, jaha, där står en ryss och



Maskinrummet där Jocke ibland väntade på att få gå på båten och börja jobba

röker och de håller på och lastar och lagar och svetsar och har sig. Så där fick man rätt mycket av den här hamnkänslan. Det var lite speciellt, jag har till och med något svagt minne av det hände ibland att någon frågade om man inte ville köpa en flaska vodka eller så. Jamen, vi hade rätt mycket vodka ombord båten, så det behövdes kanske inte..

Och så skulle ju alla gå genom tullen, både de som var passagerare och de som kom från jobbet. I vardagslag gick alla igenom samma kontroll, och det var inte alltid som tulltjänstemännen såg vilka som var vilka, ibland uppstod missförstånd och dråpliga situationer.



Idag är dörren till tullen orangemålad och tillhör "Pixlapiren"

Förändringarna över tid

Med tiden började mer och mer byggas på piren, först biljettkassor och sedan det blå hus som idag 2018 inhyser "Pixlapiren". Där blev det biljettkontor och lite mer ordnat:

– Så att man var tvungen att gå in där och köpa sin biljett till gående och så. Och så låg tullen där också, så klart. Men sen så småningom så byggde de den där blå byggnaden med trappa och grejor.

Ingången till biljettkassorna

Under de åtta år Jocke jobbade på HH-ferries så förändrades både miljön i hamnen och på båten. Per Henriksen sålde tidigt företaget, och så småningom gick HH-ferries samman med Scandlines. Terrordådet i New York den 11 september 2001 bidrog starkt till stora förändringar vad gäller säkerhet i hamnen. Företaget förändrades, det fick vara slut på vilda västern.

– Och det var säkert så också att myndigheterna tyckte att nu tror vi att er dispens här kanske tar slut. Jag har något vagt minne av att det var någon som kom

och sa att; ja, nu har visst kommunen sagt att det är för stor risk att någon trillar i vattnet när de går över bildäck, eller blir påkörd. Och det finns massor med regler när det körs tung trafik, det får ju bara vara personal och sånt där. De var tvungna. Och det blev ju också mindre och mindre roligt så klart. Desto mer på riktigt det skulle bli, desto sämre blev det, faktiskt. Det är också ett tecken, att vi har fortfarande bara två båtar, ett café och en butik per båt. För bara några år sedan så klarade vi oss jättebra med ett minimalt kontor där. Och nu behövs det plötsligt två våningar. Och man bara inser, att okay, jag har inte fått mer, min lön ökar inte utan pengarna måste komma någon annanstans ifrån...



Ingången till biljettkassorna

Från början gick man som anställd in och registrerade sig när man gick ombord, stod och småfrös bredvid bilrampen för att sedan gå ombord. Nu byggdes ett torn för de gående passagerarna med trappa och hiss, där också personalen skulle gå på. Det fanns ingen rulltrappa, men det var inget större problem med köbildning till hissen. Egentligen var det ganska få gående som åkte med HH-ferries. Det var bara folk som verkligen ville åka med HH-ferries som gjorde det gåendes. Jocke tror egentligen inte att någon ville bygga tornet. De blev tvungna.

Trots att det fortfarande bara hade två båtar så blev det fler kontor och fler bestämmelser. Ju mer ordnat och hierarkiskt det blev i verksamheten, desto sämre trivdes Jocke, och han slutade så småningom att arbeta på HH. Färjorna flyttade bort till Scandlinesfärjorna, och idag finns inte mycket kvar av den "hej och hå-stämning" som präglade verksamheten under de första åren. Vad är värt att komma ihåg från den här tiden, vad var så speciellt med dessa färjor?

– Det var ju faktiskt att någon gjorde allt detta bara för att han hade tagit båten och blev förbannad för att han blev uppskörtad, för det blev man på den tiden. För du hade inget val. Det fanns ingen bro, det fanns bara detta. Och Scandlines var ensamma, så de kunde ta vilket pris de ville. Och så någon som blir så förbannad så att man liksom startar upp allt detta. Som förhandlar med hamnkontoret, kan vi lägga till där, snackar med Oslobåten. Nu jävlar, va. Och de här polska färjorna, de som fortfarande går, de är ju bra.. De går jättebilligt, det är inget nytt det här med hybrid, det har de haft hela tiden. Men det är ju en historia, att du har en rebell då, från högerhåll, som pratar monopol. Det är ju synd om den försvinner...

Berättat för Elisabeth Högdahl den 26 juni 2018

Ljuset från Lund minns tiden i Oceanhamnen

När började du jobba i hamnen?

– Den första gången var, jag tror det var på natten till annandagen jul 1969. En kolbåt. Man var svart som en sotare men man fick väldigt mycket pengar på den tiden asså.

Hur fick du smeknamnet Ljuset från Lund?

– Ja eller öknamn. Vi hade en linjebåt från Marocko, som hette Tehn hin an, skepparen var egyptier och han var lik Mohammed Ali. Han snackade franska men inte särskilt bra och så var det Tuffe Kurt som skulle ha den båten, rätt så vrång, han talade grov skånska och dålig engelska. De skulle komma överens. Skepparen talade som sagt god arabiska och dålig franska. De skulle komma överens och de gick ju snack-et rent förbi. Jag har bara läst franska ett enda år men lite uttryck kommer man ju ihåg. Till exempel à la gauche till vänster och à la droite till höger, och så räkneorden och lite sånt. Så jag tolkade då. Det var inte så komplicerat. Jag tolkade var den här skepparen sa så att Tuffe Kurt blev klok på hur det skulle vara. Då kom Bruno Bengtsson, föreståndaren och tog Kurt i kläderna och sa. Det är tur du har ett Ljus från Lund som kan backa upp dig. Så var det färdigt.

Är du från Lund?

– Jag har bott i Lund och flera andra platser. Och i Helsingborg i två omgångar. Så så lite krävs det. Jag vet inte om du känner till Fettiknuta. Det var en man som hette så. Han fick en kran i huvet men det kom inget blod utan var. Han svimmade av, den riktigt grova kroken som man hänger redskapen i, träffade honom i huvet 1970, avsvimnad på kajen. De sa att vi skulle köra upp honom till lasarettet så att de fick röntga honom. Det är ingen fara, det är bara fett i huvet. Sedan hade han lagt smeknamn på sig själv Fettiknuta.

Hur var jargongen, stämningen mellan er som jobbade?

– Ibland kunde det skällas, höras, men det var gott ändå. Om det var något fel eller så. Det glömdes minuten efter. Det var jargongen alltså. Jag kan berätta en rolig grej som hände i Sydhamnen. Det kom in en gubbe som var blå om kinderna. Han jobbade nog på frys båten. När han kom in i omklädningsrummet så var det en gubbe som gjorde så (kände honom på kinden) Vad fan håller du på med? Stå stilla gubb-jävel, jag ska bara kolla om du behöver två eller tre kaffegökar. Då lös minsann han upp meddetsamma. Trots att han var stel i ansiktet syntes det i mungiporna ändå.

Pratade man med besättningen på båtarna som kom in?

– Ja alltid, med alla människor. Pratade du franska och tyska så gick det mycket bättre då. Men språket till sjöss är ju engelska, även ryssar pratade med engelska. En gång roade jag mig med en japansk matros, jag bytte hjälm med honom, jag fick en i flätad bambu i utbyte mot min glasfiberhjälm. Sen lockade jag vettet ur honom och frågade om uttalet på en massa japanska grejer vi har här. Till exempel så heter det Honda, MitsUbishi och Yamaha. Det var roligt att veta hur det skulle uttalas.

Berättat för Jessica Engvall den 29 juni 2018

Glimtar från hamnens människor

Gullberg i kranen



– Det är Tjocke Gullberg. Den bilden har jag tagit och det var troligen den sista bilden på honom tagen någon gång 1988-1990. Han dog sedan bara 58 år gammal. Han var förbluffande smidig att jobba med, säger Lennart Swärd. Han körde den kranen som står på varvet, den store. Jag gick yrkesskola inne på varvet och där lärde jag känna Gullberg. Jo han satt där. Han satt där i kranen och när man titta upp hade han köpt en ring falukorv och den satt han och åt på. Det kommer man alltid ihåg att han satt och åt på falukorv, säger Rolf Landin.

Foto: Lennart Swärd

Pirs



– Rolf Persson alias ”Pirs” var synnerligen grovt byggd och alltid djupt solbränd. Han hade riktiga ramar till armar och stora och ärrade händer. Han var en mycket duktig arbetare och hade städse ett vänligt och trivsamt sätt. Hans yttre kunde dock verka lite skrämmande för sådana som inte kände honom. Då ett nytt skeppsmäklarbiträde, ofta en ung dam, blivit anställd, hade vederbörande fått besked om att alltid presentera sig för oss stuveri-arbetare. Då de närmade sig Pirs kunde man ofta ana en viss skräckblandad tvekan i deras ansikten. Denna tvekan ersattes alltid och omedelbart av ett glatt leende då Pirs med sin stora bruna och ärrade karda mycket lätt fattade

damens lilla och vita hand och, som det anstår en gentleman, med en lätt bugning presenterade sig själv först: Rolf Persson, angenämt. (Berättat av Lennart Swärd)

Glimtar från hamnens vardag

I pauserna

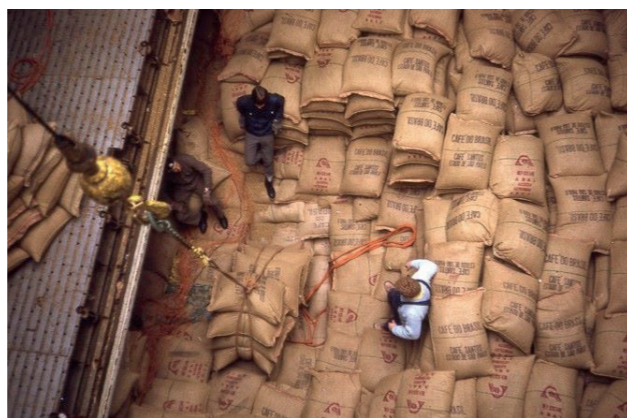
Oslopiren användes som oljehamn från början och där låg kajerna 409 och 410. När oljebåtarna låg vid kaj var det vakt på Oslopiren, resten av tiden var piren öppen. Det var ju gräs på Oslopiren då i början av 60-talet. Vi hade ju en och en halvtimmes middag så vi körde ju ner och badade då. Vi låg och solade på, vi kallade det för ”Skränningen” vid hamnbassängen. Där var ju inte kaj i den bemärkelsen, där gick ut en brygga där fiskebåtarna la till så släntade ner i hamnbassängen.

– Oslopiren är ju utfylld mark och det har troligen legat en tipp här. För när man gick där när det hade blåst lite så var där ju gamla antika flaskor från för i tiden som kom fram i vågorna. Det var riktiga apoteksflaskor som kan ha blommor i.

(Rolf Landin, kranförare från tidigt 60-tal)

Stuvarvardag

Ljuset från Lund och Kaj Raggare jobbade bland annat som stuvare. Under en period i lastrummet på de otaliga Johnsare som från Brasilien och Colombia försåg Sverige med råkaffe; vid den tiden (70-talet) lär 70 procent av landets kaffeimport ha kommit via Helsingborg.



Vi fann snabbt att jobbet ombord gav helt andra möjligheter att styra över vår tid. Ofta var de två andra medlemmarna i fyrmannagänget ombord något oerfarna och fick slita hårt för att hänga med. Vi lade däremot ett färdigt sling på en halv minut och kunde således på en halvtimme lägga upp ett avsevärt lager av färdiga sling. Vi tog då för vana att göra en för alla parter givande överenskommelse: om de två grönköpingarna kopplade även våra sling så fick de ta ett och annat extra sling från vårt lager, tex tre av fem. Att slänga en stropp i en öppen krok är bra mycket mindre ansträngande än att lyfta 840 kg. Vårt system medförde att jag och Kaj Raggare kunde jobba en halvtimme fem gånger per arbetsdag och bekvämt luta oss tillbaka resterande tid. Redan under förmiddagen han vi båda läsa Helsingborgs Dagblad och Svenska Dagbladet. På ett par veckor hann Kaj läsa igenom ”Krig och Fred” av Leo Tolstoj i form av ett par riktiga tegelstenar. (Berättar Lennart Swärd)

Extring på 80-talet

– När jag hade återvänt till Helsingborg efter min tågfluff letade jag efter jobb och hörde att hamnen behövde extrapersonal. Jag kom ner till ropet tidigt på morgonen och möttes av dödspatrullen, två barska män, som valde ut gubbar för dagens jobb. De som redan var registrerade pekades ut först. Men vi nya extringar som inte hade något nummer, fick vänta till sist. Då fick vi nummer som vi men vi fick ingen speciell utbildning eller genomgång. Mitt första nummer var 1247, sedan fick jag 4029. Nåväl, det var bara att gå direkt ut i båten där förmannen väntade på oss. Och sedan sa han till mig. ”Ja 4029, du ska ställa dig på kajen vid kranen och vara landtagare”.

Första dagen var jag alltså landtagare på en båt, som kallades kines. Jag stod på kajen hela eftermiddagen och undrade hur mycket gods en sådan båt kunde rymma. Det kom ju pall på pall på pall, gods på gods och hela tiden gick tre kranar upp och ner. Jag var så fascinerad av godset som lyftes ut, så till slut frågade jag förmannen om jag fick gå ombord och titta hur det såg ut på båten. Jag minns att jag stod och tittade ner i de här jättegäpen ner till lastutrymmet som var fyllda med enorma mängder gods.

En sådan båt kunde ligga inne en vecka. Vi jobbade mellan 7 och 10, fem dagar i veckan. Ibland på helgerna också. Allt gods låg löst som sagt så vi fick flytta med handkraft, med hjälp av ett verktyg som kallades hook. Vi fick gräva ut säckar, tunnor, lådor. Ibland var det entonssäckar som satt fyra och fyra som vi körde upp. Ja det var ett hårt jobb.

Det tog tre fyra år innan stuvarna sa god morgon till mig som var extring. Jag fick jobba hårt för att visa att jag dög. Det var ingen av gubbarna som hjälpte eller lärde oss nya något, till exempel hur vi skulle lägga en hiv. När jag kom ner i lastutrymmet hade jag ingen aning om vad jag skulle göra. Jag gjorde så gott jag kunde. Jag slet så svetten rann och bar en massa i onödan. De gamla fyllisarna alltid hade flera hiv klara och satt och rökte och skrattade åt mig. Jag kunde inte fatta hur de gjorde detta. Men efter många år hade de ju fått in tekniken och visste hur de skulle göra. De hade ofta tre fyra hiv på lager.

Det tog flera år innan jag vann deras respekt och blev en del i gänget. Jag minns en dag när jag var kätting-slav på en av båtarna. En av de lata och kaxiga gubbarna, som ofta var tally, hade blivit utsedd till bockadragare, vilket han var sur över. Eftersom jag var extring sa han till mig att jag skulle vara bockadragare. När jag vägrade blev han fly förbannad och kom fram och ställde sig mittemot mig och frågade han om han skulle slå in tänderna på mig. Jag sträckte på mig och svarade: Kom igen och slå mig. För nu är det så att jag är kätting och du är bockadragare, thats it. Han vände ryggen till och fortsatte jobba. Och dagen efter sa han god morgon till mig. Då hade jag vunnit hans respekt. Berättat av Per Sundqvist

Glimt från en byggnad

Magasin 405

Magasin 405 är det enda hamnmagasinet som finns kvar i Oceanhamnen. Det ritades av professor HJ Granholm och byggdes i mitten på 1940-talet i det klassiska röda Helsingborgsteglet, även kallat Persategel. Magasinet användes huvudsakligen för godshantering för import och export. Exempel på varuslag som hanterats är papper i rullar, koppartackor för elektrokoppar, och andra industrier i Sverige. Diverse styckegods, lådor och balar av alla de slag. Här har hanterats tomater från Kanarieöarna som Gorthon Rederiet hade med sig i lasten, Det var



ömtålig last som fick hanteras varsamt av stuveriarbetarna ombord på fartyget. Frukt som apelsiner från Israel som var ett stort exportland av de stora Jaffa-apelsinerna till jul, senare även marockanska clementiner. Inför jular kom bland annat dadlar, fikon, russin, mandel och nötter förpackade i lådor och säckar. Då doftade magasinen jul!

Från amerikanska västkusten kom äpplen och päron, druvor och så även från Sydamerika, Argentina och Chile. Helsingborg har ju under lång

tid varit en viktig frukthamn och är fortfarande den största importhamnen i Sverige för inkommande färsk frukt. I magasin 405 har det också passerat massor av gods i säckar men framför allt kaffe från Sydamerika, Brasilien och Afrika till Zoégas kaffe, Tellus kaffe och Kärnkaffe. Mycket kaffe omlastades till övriga rosterier i Sverige. Oftast skedde omlastning direkt till järnvägsvagnar.

Kontakta oss



Elisabeth Högdahl, Rolf Landin och Jessica Engvall en blåsig dag i hamnen. I bakgrunden syns den gamla lyftkranen som Tjocke Gullberg brukade sitta i.

Jessica Engvall:

jessica.engvall@helsingborg.se

Elisabeth Högdahl:

elisabeth.hogdahl@ism.lu.se