

Dokumentation av MODERN ARKITEKTUR i Norrbotten



SJÖFARTSHUSET
vid Strömören
LULEÅ HAMN

Fredrik Innerstedt 2007
Dnr 490-2007

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

INLEDNING	s.2
HISTORIK	s.3
Kortfattad hamnhistoria	s.3
Kort om Luleå kommuns historia	s.3
Hamnens betydelse för Luleå	s.4
”Strömören”	s.4
FÖRHÅLLANDEN OCH SKYDD	s.5
Planer och bestämmelser	s.6
ARKITEKTER OCH ÖVRIGA MEDVERKANDE	s.6
Riksbyggen och Mats Öhman	s.6
NAB och Gudrun Åström	s.6
BYGGNADENS UPPFÖRANDE OCH FÖRÄNDRINGAR	s.7
Uppförandet	s.7
Verksamheter	s.7
Förändringar	s.8
BYGGNADSBESKRIVNING	s.9
Byggnaden i sin omgivning	s.9
Exteriör	s.10
Interiör	s.12
MATERIAL OCH KONSTRUKTION	s.14
Exteriör	s.14
Interiör	s.15
LANDSKAPSBESKRIVNING	s.16
Socialt landskap	s.18
Hamnbassängen	s.18
Nordisk landskapsstil	s.18
MATERIAL OCH KONSTRUKTION	s.20
Växtlighet	s.20
Övriga komponenter	s.20
KULTURHISTORISKA, ARKITEKTONISKA OCH LANDSKAPSMÄSSIGA KVALITÉER	s.21
Exteriör karaktärisering	s.21
Interiör karaktärisering	s.21
Karaktärisering av landskapet	s.21
KÄLL- OCH LITTERATURFÖRTECKNING	s.22
Otryckta källor	s.22
<i>Luleå kommun – Stadsbyggnadskontor samt Stadsarkiv:</i>	s.22
<i>Luleå hamn – Närarkiv:</i>	s.22
<i>Informanter:</i>	s.22
Tryckta källor	s.22

INLEDNING

Denna rapport utgör en del av projektet Dokumentation av modern arkitektur i Norrbotten. Projektet bedrivs av Norrbottens museum och dess övergripande syfte är att öka kunskapen om efterkrigstidens arkitektur i länet, vilken i detta sammanhang ofta blivit förbisedd. Kunskapsuppbyggnad beträffande den idag moderna bebyggelsen är också en viktig förutsättning för framtida verksamhet.

Norrbottens museums målsättning är att skapa en översikt över den bebyggelse som uppförts i Norrbotten under tiden 1950-2000, delvis genom ett antal ingående dokumentationer av enskilda byggnader/anläggningar. Dokumentationerna omfattar byggnader och miljöer representerande olika verksamhets kategorier; offentliga institutioner, lokaler för förvaltning och undervisning, industrimiljöer, bostäder och så vidare. Objekten är arkitektoniskt intressanta, tidstypiska, epokgörande, stilbildande eller på annat sätt särskilt angelägna eller omtalade. Byggnader i alla länets kommuner kommer att finnas representerade i materialet.

Projektet som helhet är ett samarbete mellan museets bebyggelseantikvarier och fotografer och dokumentationerna är avsedda att resultera dels i en skriftlig rapport, dels i en fotodokumentation. Avsikten är att materialet även ska utgöra grund för och resultera i publik redovisning. Som ett etappmål inom projektet kommer därför en utställning att uppföras under 2007, där bland annat ett objekt i varje kommun presenteras i ord och bild.

Denna dokumentation av Sjöfartshuset samt dess landskapsanläggning, Svartön 18:20 i Luleå hamn utfördes av Fredrik Innerstedt under hösten 2007. Alla fotografier där inget annat nämns är © Norrbottens Museum 2007. Foto Fredrik Innerstedt. Insamlat material finns tillgängligt i Norrbottens museums arkiv och bildarkiv.

Foto framsida, Nbm.acc.nr. 2007.456.11 och 2007.462.43

HISTORIK

Kortfattad hamnhistoria

Så långt vi förmår blicka bakåt har hamnar alltid anlagts och utvecklats i gynnsamma lägen längs kusterna. Att transportera varor samt att resa vattenvägen var i historien länge avsevärt mycket lättare och snabbare än att resa i landet. Hamnen är en plats där fartyg kan ankra och förtöja för skydd, lastning, lossning och uppläggning. Det finns naturliga hamnar vid vikar, flodmynningar och i skärgårdar. De anlagda hamnarna kan indelas i allmänna respektive enskilda där de förra ofta drivs av ett hamnföretag.

Sveriges första namnkunniga hamnstad var Birka vikingarnas handelsplats i svearnas rike, verksamheten där upphörde runt år 960 på grund av förändringar i internationell handel. Under Hansan och Hanseförbundets storhetstid på 1400-talet var Visby, Stockholm, Kalmar och Nyköping några av de viktigare svenska hamnstäderna. Men även tidigare fanns handelsplatser vid vatten. Lastageplats är den äldre benämningen för mindre hamnanläggningar och termen användes först vid mitten av 1600-talet. Lastageplatserna tillhörde ofta enskilda företag, särskilt då de norrländska sågverken. En av Sveriges äldsta hamnplatser är Sundsvall. Landhöjningarna bidrog inte sällan till att hamnplatser anlagda uppströms med tiden tvingats flytta längre ut vid flodmynningar.¹

Sjöfarten och hamnarna var länge det enda betydande transportsättet även för inrikes trafik. Den svenska järnvägens uppbyggnad skedde förhållandevis sent i jämförelse med andra länder i Europa. Frågan är om färdigställandet planerades så att järnvägen inte skulle *konkurrera ut* sjöfarten och hamnarna eller om det berodde på att den svenska sjöfarten var så pass *väl fungerande* – förklaringen är troligen en kombination av dem båda. Sjöfarten och järnvägen delade på transportarbetet fram till och med att huvudvägnätet nått en tillfredställande standard och började konkurrera med dem båda.² Vid 1800-talets mitt fanns flera hundra hamnar och lastageplatser i Sverige, dock bör det påpekas att det var först vid denna tidpunkt som hamnanläggningar i modern mening började utvecklas. Sverige har idag kring 50 aktiva hamnar som anlöps av cirka 50 000 handelsfartyg per år.³

På grund av andra faktorer än landhöjningen, såsom lönsamhets- och miljökrav, krav på större djup, bättre farleder, ytor och landinfrastruktur, så pågår fortfarande idag en utveckling av hamnar från centrum till periferi – en utveckling som följaktligen omdanar den fysiska miljön.

Kort om Luleå kommuns historia

Luleå är en kustkommun som i söder gränsar till Piteå, i väster till Älvsbyn, i nordväst till Boden och i norr till Kalix. Dagens Luleå är resultatet av en kommunsammanslagning 1969. Då blev Luleå stad, dagens Nederluleå och Råneå en storkommun på 1810 kvm. Luleå är Sveriges 26:e största kommun och har idag ungefär 72 000 invånare.⁴

Luleå stad grundlades kring medeltidskyrkan i Gammelstad 1621. Ökande avstånd till det öppna havet gav dock sämre handelsförutsättningar och redan 1649 flyttades staden till centrala Luleås nuvarande plats, en höglänt landtunga med branta sluttningar mot norr och söder samt en i norr skyddad hamn med god farled ut mot havs.

¹ Risfelt Hammargren, A. (2006)

² Ibid s.21

³ Bergman, M. (2005) s.9, s.25

⁴ www.lulea.se/meromlulea/fakta/luleashistoria.html 2007-10-04

Efter en stadsbrand 1887 kom stadens centrala delar att förändras drastiskt under påföljande decennier. Den tidigare småskaliga träbebyggelsen ersattes med mer påkostade byggnader, de flesta i trä eller rappade men ett flertal även i sten och tegel. Ökande befolkning ledde till att Östermalm i stadens nordöstra utkant bebyggdes och under 1900-talet var järnindustrins expansion den främsta drivkraften till stadens fortsatta utökning.⁵

Hamnens betydelse för Luleå

En relativt långsam utveckling präglade den unga staden Luleå under 1700-talet. Efter sekelmitten förbättrades situationen emellertid något, bland annat genom 1756 års upphävande av det 1614 utfärdade Bottniska handelstvånget, vilket hade inneburit att export av varor från Norrland till större delen skulle gå via Stockholm. Sjöfartsnäringen underlättades nu när handel med utlandet kunde bedrivas utan Stockholm som mellanhamn.

Fram till mitten av 1800-talet hade trävaruexporten dominerat utrikeshandeln, men mot sekelskiftet 1900 avtog dess betydelse till förmån för bland annat olika järn och stål produkter.⁶ Vidare inföll under 1890-talet en ny tillväxtfas för Luleå i samband med den 1888 färdigställda Malmbanan. I och med denna kunde stordriften komma igång på allvar, de Norrbottniska Malmfälten samt malmtågen från Malmberget var följaktligen av avgörande betydelse för hur Luleå blev den dominerande hamnen i Norrbotten. Stadens folkmängd trefaldigades på mindre än tio år till nära 10 000 invånare 1900. Gruv- och stålindustrins råvaror och produkter med SSAB och LKAB har sedan dess oavbrutet utgjort den största delen av hamnverksamheten. Stora investeringar visar att malmen under lång tid och fortfarande idag har stor betydelse för Luleå, Norrbotten och Sverige.⁷

Luleå har haft tre hamnar, en centralt belägen samt två så kallade uthamnar, varav den första låg på Svartön och den senare längre ut vid Sandskår ungefär sju kilometer från Luleå centrum. Kombinationen av den åt alla håll fullt utbyggda stadskärnan och malmhanteringskrav på stora lagringsytor gjorde det naturligt att anlägga hamnen utanför den centrala stadsbildningen. Sjöfartsnäringen i Luleå är ett exempel på en verksamhet som inte har upphört, men dock förändrats i så hög grad att den sällan är synlig i stadsinvånarnas vardag. Luleåhamn är den nordligaste av Sveriges allmänna hamnar och består av fem delar: två allmänna kajer, två industrikajer och en sommarhamn för isbrytarna där även kryssningsfartyg kan lägga till. Hamnen är en ren bulkhamn. Med en omsättning på ungefär sju miljoner ton gods per år är det Sveriges största torrbulkhamn.⁸

”Strömören”

Namnet Strömören talar om sten och grus. Ör betyder ursprungligen grus men förekommer även i betydelsen stengrund, sandbank och mindre holme.⁹ Historiskt har jordbruk och fiske varit viktiga inslag på denna holme liksom på andra platser på Svartön. Uppenbarligen har dessa näringsfång inte kunnat mäta sig med industrier i form av malm- och oljehantering. På två av nedan tre nämnda detaljplaner är holmen Strömören synlig, den mäter ungefär 150 meter tvärs över och visar 20-25 byggnader. På den äldsta stadsplanen från 1957 är en stadsgräns markerad vid det vattenområde som då omgärdade Strömören i väster.

⁵ Norrländsk Uppslagsbok band 3 (1995) s.78-82

⁶ Bergman, M. (2005) s.18

⁷ Norrländsk Uppslagsbok, band 3 (1995) s.82

⁸ Bulk är gods i lösvikt. Malm är ett ex. på torrbulk. Prognosen för Luleå hamn år 2007 är enligt Lotta Rova 8,5 miljoner ton

⁹ Lindblom, E-B. (1982) s.103

FÖRHÅLLANDEN OCH SKYDD

Sjöfartshusets fastighetsbeteckning är SVARTÖN 18:20. Tidigare beteckning har varit BD-LULEÅ * STADSÄGA:1713C (upphörde 1989-03-08). Ursprungliga fastighetsbeteckningen är LULEÅ SVARTÖN 18:17. Fastigheten sträcker sig utmed strandlinjen, inkluderar Uddebos oljehamn och ligger avståndsmässigt ungefär mittemellan Svartöstan och Sandskärs yttersta landtunga. Landarealen är 376412 m².



Fasad mot vattensida. Nbm.acc.nr. 2007.456.44



*Nordlig fasad med den av flyglar omslutande innergården samt avslutningen på flyglarna i norr.
Nbm.acc.nr. 2007.462.42 och 2007.462.39*

Enligt kartmaterial från stadsbyggnadskontoret leder den östra fastighetsgränsen rak genom Sjöfartshusets byggnadskropp. På grund av den industriella karaktären på området har ingen fastighetsreglering skett. Lagfaren ägare till fastigheten (2007-09-13) är Luleå kommun. Fastigheten är belägen i Örnäs församling, Luleå kommun, Norrbottens län.¹⁰

¹⁰ Fastighetsinformation Svartön 18:20 2007-09-13

Planer och bestämmelser

Tre stadsplaner har studerats i kommunens planarkiv:

- Stadsplan fastställd 1957 av Kunglig Maj:t.
- Stadsplan fastställd 1965 av Länsstyrelsen
- Stadsplan fastställd 1971 av Länsstyrelsen

Vid tiden för uppförande av Sjöfartshuset gällde med andra ord för större delen av det berörda området en stadsplan fastställd 1971-09-03. Enligt stadsplanen och planbeskrivningen är området avsatt för industriändamål, oljeupplag och dylikt (markerad Jo). Troligen har utfyllnaden och införlivandet av holmen Strömören skett kring år 1970. Vattenlinjen för den tidigare holmen är på stadsplanen från 1971 fortfarande synlig, dock oklart om den är med eller utan fastlandsförbindelse.¹¹

Det intensiva planerandet under tiden från sent 1950-tal till tidigt 1970-tal bör betraktas och kan troligen även förklaras som en del av efterkrigstidens generella optimism samt tilltro till inhemsk förädling av råvaror. Planerna kring Stålverk 80 är kanske bland de sista och mest uppenbara spåren av detta – även vid markarbeten inför det enorma industriprojektet försvann ett antal mindre öar. Under efterkrigstiden var utfyllnads- och anläggningsarbeten i hamnområden ständigt igång.¹²

ARKITEKTER OCH ÖVRIGA MEDVERKANDE

Riksbyggen och Mats Öhman

Sjöfartshuset ritades av den i Luleå födda arkitekten Mats Öhman. Han var vid denna tid (1987-1990) verksam i dåvarande Riksbyggen, på en projekteringsavdelning som benämndes *Arkitektur och Teknik*. Avdelningen hade cirka fem verksamma arkitekter.¹³

Riksbyggen (tidigare Svenska Riksbyggen) bildades 1940 av fackförbunden inom byggsektorn som en reaktion på den rådande bostadskrisen och arbetslösheten bland byggnadsarbetarna. Det var ursprungligen främst ett byggherreföretag men genom åren har bostadsförvaltning och boendeservice blivit allt viktigare delar av rörelsen.

Mats Öhman är sedan 2002 verksam som arkitekt, uppdragsledare samt delägare på MAF (Mattson Alexis Franklin) Arkitektkontor AB i Luleå.

NAB och Gudrun Åström

Landskapsarkitekten Gudrun Åström var vid tiden för uppförandet verksam på NAB arkitektur och Ingenjör (Norrbottenskommunernas arkitekt och byggnadskontor), på dess *planavdelning*. För att följande år övergå till samma företags *mark och vatten*. Det kan nämnas att hon tidigare bland annat har varit ansvarig för landskapsanläggningen vid Sunderby sjukhus. Gudrun Åström är idag verksam på WSP (Williams Sayles Partnership) Samhällsbyggnad i Luleå.

¹¹ Plankarta och Planbeskrivning (1971) Stadsbyggnadskontoret 2007-09-13

¹² Bergman, M. (2005) s.19. Stålverk 80 var en planerad men aldrig förverkligad omfattande utbyggnad av handelsstålverket i Luleå, ungefär från 1973 till och med 1976

¹³ Mats Öhman 2007-09-25

De första idéskisserna till landskapet kring Sjöfartshuset gjordes redan 1987-88, det vill säga tämligen tidigt och redan under byggprojektets första etapp (se illustration på s.17). Idéerna blev sedermera genomförda av Eva Wenngren, varför också båda namnen syns på bygghandlingar. Såväl uppritningen som resultatet idag förvaltar troget Gudrun Åströms uppslag, då de grundläggande elementen och egenskaperna finns kvar.

NAB bildades i början av 1950-talet och ägare var kommuner och landsting i länet. NAB var under lång tid det största kontoret i Norrbotten med ansvar för en stor del offentliga byggnader. Verksamheten hade huvudkontor i Luleå samt filialer i Piteå och Kiruna. Kontoret besatt en bred kompetens inom hela byggnadssektorn och genomförde ofta generalentreprenader.¹⁴ Vid slutet av 1990-talet skedde omstruktureringar och NAB blev uppköpt av Sweco.¹⁵

Dåvarande Scandiaconsult AB var underkonsult och ansvarade för Strömörens hamnanläggning, utformning av kaj- och pirkonstruktionen.

BYGGNADENS UPPFÖRANDE OCH FÖRÄNDRINGAR

I ansökan om förhandsbesked för en ny hamnanläggning vid Strömören motiveras den nya anläggningen Sjöfartshuset av förändringarna i Södra hamnen, i Luleå centrum.¹⁶ Dessa förändringar sammanföll med behovet av att samla all sjötrafik på en plats och under ett tak. Vidare preciseras i projektofferten att det i uppdraget ingick att upprätta program- och förslagshandlingar i nära samarbete med aktuella nyttjarna. Samt upprättande av underlag för detaljplan. Från första tanke var alltså Sjöfartshuset en skraddarsydd byggnad, anpassad för sin verksamhet.

Som tidigare nämnts har malmhamnen på grund av landhöjningar och rationalisering under mer än hundra år flyttats i *omgångar*, allt längre ut emot skärgården. Genom att först på 1990-talet flytta verksamheten från sin centrala lokalisering vid Varvsleden (Kv. Ripan) kan man påstå att Sjöfartshuset bryter detta *successiva utflyttningsmönster*. Den 23 juni 1987 beslutade byggnadsnämnden att lämna positivt förhandsbesked för Strömörenprojektet och även dispens från kravet på detaljplan.

Uppförandet

Projektet var uppdelat i två urskiljbara etapper. Den första omfattade utformning av hamn, kajer, pir, en verkstadsbyggnad belägen sydväst om Sjöfartshuset samt tillfartsvägar. Den andra etappen omfattades av kontorsbyggnaden, markarbeten (utöver vad som krävdes för hamn och verkstadsbyggnad) samt landskapsanpassning. Tidsplanen för projektet fullföljdes och till en kostnad av cirka 20 miljoner kronor stod Sjöfartshuset klart för invigning 1990. Arkitekten Mats Öhman beskriver byggprojektering och produktion som smärtfria och smidigt hanterade – allt skedde inom ram för budget och tid.

Verksamheter

Byggnaden är skraddarsydd och tydligt anpassad till flytten av hamnkotoret samt andra verksamheter som var aktuella att då ingå i den. Utöver för Luleå hamn uppfördes byggnaden för Luleå bogserbåts AB, Sjöfartsverket (Vessel Traffic Service), SSAB Shipping (befraktning och terminalhanteringsavdelning), Kustbevakning, Polisen, Bottenvikens stuveri, Larsson och

¹⁴ Hultin, O. (1983) s.19

¹⁵ www.sweco.se 2007-09-12

¹⁶ Sammanträdesprotokoll Hamnstyrelsen. Stadsarkivet 2007-09-13

Lind (skeppsklarering) och Heckett Multiserv. SSAB drev till en början egen mäklaravdelning i byggnaden men verksamheten har idag övertagits av Larsson och Lind. Verksamma i Sjöfartshuset år 2007 är: på bottenvåningen Bottenvikens Stuveri AB och Larsson och Lind. På första våningen finns Luleå hamn, Sjöfartsverket och Luleå bogserbåts AB, det sistnämnda är ett kommunalägt bolag som bedriver hamnbogsering och isbrytning i de svenska bottenvikshamnarna. Totalt är ungefär 20-25 personer sysselsatta i huset.

Förändringar

Mindre förändringar av byggnadens interiör har genomförts i två delar, dessa har dock inte på något sätt ändrat det övergripande uttrycket. I bottenvåningens östra flygel har pausrummet fått ett tillägg genom en uppförd och avskiljande mellanvägg, vilket begränsar tillgång och passering. Detta har genomförts på grund av en konkurrenssituation som uppstod mellan olika verksamheter i huset. Även på den första våningen har mindre förändringar genomförts i de gemensamma lokalerna. På grund av förändrade och utökade behov har ytterligare utrymme tagits i anspråk för pausrum.

BYGGNADSBESKRIVNING

Byggnaden i sin omgivning

Sjöfartshuset är beläget på Svartön, utanför Svartösundet sydöst om Luleå centrum. Utöver områdets påfallande industriella karaktär är närheten till vattnet och utsikten över fjärden mot Sandön väsentliga inslag i Sjöfartshusets omgivning. I närmiljön finns även det med växtlighet anlagda landskapet direkt norr om byggnaden, åtta carportbyggnader, en verkstadsbyggnad samt ett skyddsrum.

Väster om byggnaden finns *Uddebohamnen* med kajanläggningar och markområde som också ägs av Luleå hamn. Oljebolag arrenderar en stor del av marken. Under de senaste tio åren har dock behovet av ytor för lagring minskat med resultatet att många cisterner rivits och/eller flyttats. Mellan Oljehamnsvägen och Strömvägen står dock ett flertal fortfarande kvar. Av utrymme- och säkerhetsskäl kunde inte hanteringen av en kraftigt ökande handel med olja och petroleumprodukter under mitten av 1900-talet ske närmre staden. Detta är en av anledningarna till det renodlade industriområde vi ser idag.¹⁷



Öster om Sjöfartshuset ligger Victoriahamnen som utmärks av sina fyra kranar längs kajen. Victoriahamnen uppfördes i samband med att ett koksverk anlades 1975.

Även denna anläggning ägs av Luleå hamn och i miljön är tidigare nämnda behov av lagringsytor uppenbara.

Oljecisterner i Uddebohamnen väster om Sjöfartshuset.
Nbm.acc.nr. 2007.462.16

De många grova och brutala inslagen ger närmiljön en egen karaktär och påverkar upplevelsen av enskilda byggnader. Exempelvis kan bandgången för transport av kalk från kajpiren till Nordkalks silos nämnas. Eftersom tekniken visade sig nöta på kalken står den idag oanvänd.

Transportbandet för kalk. I bakgrunden Victoriahamnens kranar.
Nbm.acc.nr. 2007.456.04



¹⁷ Bergman, M. (2005) s.20 Råolja och petroleum är idag några av världens viktigaste handelsvaror och som främst transporteras sjövägen, de flesta handelshamnar i Sverige har oljecisterner för lagring av olja

Exteriör

Sjöfartshusets byggnadskropp sträcker sig i öst-västlig riktning längs vattenlinjen. Dess huvudentréer är vända mot vattnet i söder. Detta ter sig som en naturlig "framsida" för ett hus som inhyser verksamheter beroende av sjön. I vardera ände ansluter flyglar i nord-sydlig riktning. Flyglarna är tillbakadragna från byggnadens sydliga fasadliv vilket skapar mindre skyddade platser i hörnen.

Huset är fristående och uppfört i två våningsplan utöver bottenvåningen. Fasaderna har ett tämligen enkelt utförande med huvuddelen klädd av tegel i en gulbrun nyans. Den utbredda byggnadskroppen har nästan uteslutande rakt avslutade former. I fasadens nedre del finns en rusticerande sockel, vilken sträcker sig ungefär 50 cm upp till den nedre delen av bottenvåningens fönsterrad.



*Ovan, skyddande hörna i öster.
Nbm.acc.nr. 2007.456.08*

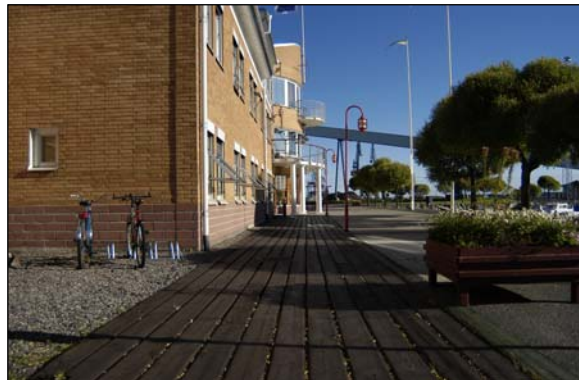
*Till höger, sydsidans utskjutande risalit.
Nbm.acc.nr. 2007.456.26*

*Nedan, Risalitens utförande på bottenvåning.
Nbm.acc.nr. 2007.456.02*



Byggnadens södra sida är symmetriskt ordnad. Tätt anlagda rader av enlufts-fönster bidrar till ordningen. Färgtonen och den uppbrutna fasaden ger det annars massiva tegelmaterialet en viss lätthet i uttrycket.

En utskjutande och svängd risalit är placerad centralt på denna sida. Den sträcker sig över hela byggnadshöjden men är utförd i avvikande utformning för varje våningsplan. På bottenvåningen återfinns sex spröjsade fönster i mörkt brunlaserat trä. Sex vita pelare i en halvcirkel bär upp terrassen på våningen ovan. Byggnadens huvudentré går via två separata portar placerade i denna del.



På den första våningen sträcker sig en terrass över hela mittrisaliten med sex enlufts-fönster. Det översta våningsplanet uppvisar liknande fönsterutföranden som våningen under, men med en mindre balkong som endast är förankrad i fasaden. Avslutningen av risaliten består av fasadtegel i mjuk avrundning.

Risaliten är en av de detaljer som gör anspråk på uppmärksamhet i den södra fasaden och med sitt glasade parti bryter den ett annars stramt klassiskt uttryck.

Den andra våningen är begränsad till en centralt placerad och framträdande byggnadskropp, också med öst-västlig orientering. Till viss del avslöjas en del av den inre funktionen genom denna, då våningen upptas av styrelserum, relaxavdelning och ventilationsanläggning. Exteriört uppvisar våningen en uppbrutet fasad. Via ett listverk i ljus vit kulör och tillsammans med ett ramverk med antydning till pilastrar, skapas formerna av sex grupperade fasadelement, tre på vardera sida om mittrisaliten. Listverket ansluter till första våningen och sträcker sig längs med hela den södra fasaden och pilastrarna har utskjutande överdelar likt betonade kapitäl – de senare utan funktion i konstruktionen. Fasadelementen eller -segmenten är vidare täckta av ett gallermonster, glas samt centralt av jalousier. De sistnämnda påminner om ventilationsgaller. Allt sammantaget framstår våningen som ytterligare ett märkbart element hos byggnaden och i stilen anstruken av postmodernism.¹⁸ En detalj som dock är tämligen svår att upptäcka i exteriören är att de tre jalousierna i den västra delen döljer fönsteröppningar som släpper in ljus till nämnda relaxavdelning. Styrelserummet är placerat bakom mittrisaliten.



*Andra våningens fönster- och/eller ventilationsjalousier.
Nbm.acc.nr. 2007.463.05 och 2007.463.01*

Byggnadens norra sida är även den symmetriskt utförd med balans mellan olika fasadelement. Varje flygel avslutas i norr med ett burspråk i överdrivet spetsig vinkel. Längst upp finns två runda fönster. Detta icke-klassicistiska utförande av fönster fortsätter längs hela den norra fasaden, dock fortfarande symmetriskt utfört. Ett centralt glasparti släpper in generöst med ljus i trapphus och lobby. Längs med bottenvåningen på den norra sidan finns ett fönstergalleri och en passage, vända ut mot den innergård som skapas av de två flyglarna. Vidare skapar denna passage en balkong/terrass på den första våningen. Till skillnad från den södra sidan så avslutas den norra sidan med en fronton och ett centralt placerat lunettfönster.

De klassiska elementen, det valmade taket men framförallt flyglarna ger byggnaden associationer till högreståndsanläggning. Samtidigt är Sjöfartshuset medvetet uppfört som en *avvikelse* eller ett *undantag* i de industriella omgivningarna. Ställd emot den omgivande miljön blir den med andra ord samtidigt ett andningshål och ett märkligt inslag – lätt att fascineras över.

¹⁸ Postmodernism är en stil (men även teori) som kan ses som samlad benämning på en framväxande kritik mot modernismens form och uttryck. En av flera centrala idéer var att skapa en associationsrik arkitektur (jmf. puritanska former) och inom riktningen fanns/finns även ett stort intresse för utformningen av just fasader

Kontrasterna kan enligt arkitekten förstärka upplevelsen av byggnaden. Dagens byggnad är likväl en "postmodern absurditet" genom sitt sammanhang och sin placering i en industriell hamn. Rhetoriskt kan man fråga sig hur byggnaden skulle betraktas om den lyfts ur sin miljö och placerades i ett annat landskap.¹⁹

Interiör

Byggnadens interiör stämmer väl överens med dess yttre framställning: utförd som en sammanhängande kropp och med en genomgående korridorslinga på botten samt första våning. Runt den slingan fördelas kontorsmoduler. Bruttoarean är runt 2000 m².

Innanför de två entrédörrarna finns vindfång som leder in till en öppen lobby och ett centralt trapphus som sträcker sig över två plan. Dessa rum är generöst belysta och de fönster som placerats i byggnadens norra fasad möjliggör genomsikt. I lobbyn finns en fristående och centralt belägen rundformig eldstad med välvd kåpa. Ett motiv vilket av arkitekten själv beskrivs som en "käpphäst" och en ofta återkommande företeelse. Eldstaden avviker från en annars ganska uniform nautisk miljö och utgör en kärna i byggnaden. De gemensamma lokalerna, såsom paus- och sammanträdesrum samt lobby är de som till största delen fått nautiska inslag i sin formgivning. Styrelserummet på andra våningsplanet bör särskilt omnämnas i detta sammanhang.



*Eldstaden i lobbyn, den centralt placerade trappan från första våning, lobbyn på andra våningen.
Nbm.acc.nr. 2007.463.09, 2007.456.41 och 2007.463.06*

¹⁹ Mats Öhman 2007-09-25 Angående byggnadens karaktär så antyder arkitekten att beställaren ställde sig tveksam till några tidigt uppritade förslag, förslag som var mer typiskt modernistiska, likt plåtkonstruktioner i Victoriahamnen

Trappan är en stålkonstruktion utförd med två löp från bottenvåningen, ett vilplan samt ett löp vidare till första våningen. Planstegen har ytbeläggning i trä. Trappan omgärdas med ett räcke i vitmålat järn med handledare i ett exklusivare trämaterial, möjligen teak. Trappan upplevs på samma gång som stabil och smäcker. Den andra våningen nås inte via den centrala trappan utan genom en närliggande spindeltrappa eller hiss. Detta påverkar tillgängligheten och gör att styrelserummet kan uppfattas som en mer avskild och privat miljö.

Planeringen av kontorsmoduler är medveten från arkitektens sida och ger ett tydligt avläsbart kontorslandskap. Det fanns en uttryckt önskan om att alla kontorsutrymmen skulle placeras längs med byggnadens långsida, det vill säga den som vetter emot sjösidan. Utsikten har på så sätt utnyttjats maximalt i utförandet.

MATERIAL OCH KONSTRUKTION

Hamnkontorets behov av att förflytta sig närmre den faktiska hamnverksamheten var en stark anledning till och styrde följaktligen också projekteringen av Sjöfartshuset. Byggnaden är präglad av rationalitet – hårt styrda ytor är viktiga inslag i ett så pass stort projekt som Sjöfartshuset. Generellt kan man iaktta en stor omsorg kring detaljer och material i byggnaden samt att dessa är anpassade till verksamheten och dess omväxlande administrativa och industriella karaktär.²⁰

Exteriör

Byggnadens betongfundament är anlagt direkt på mark, vilken enligt beskrivningen ovan är utfylld med restprodukter bland annat från muddringen av delar av Sandöfjärden. Inga uppgifter om grundläggningen har annars påträffats, men troligen har någon form av pålning varit nödvändig för att nå ett fastare jordlager. Byggnaden har en rusticerad sockel av mursten i infärgad rödbrun betong (Baskarpsten). Betongmaterial och även tegelsten från Norge (i fasaden) är exempel på val av stryktåliga material, vilka är nödvändiga i ett tämligen utsatt klimat. Murverket har konkava fogar av ljusgrått bruk. Fasaden är kompletterad med prefabricerade lätta väggelement. Utöver bottenvåningens och första våningens tegel är andra våningens fasad delvis utförd i plåt och aluminium. Det tidigare nämnda ramverket består av aluminium och troligen härdat plexiglas.



Som nämnts nås byggnadens huvudentré via två separata portar placerade i den södra fasaden. Portarna är utförda i rostfritt stål med stora glaspartier.

Terrassräcket på den första våningen har en front av laminerat glas och överliggare av teak.

*Terrass i söder, vy emot öster.
Nbm.acc.nr. 2007.456.43*

Byggnaden har uteslutande enluftsfönster i treglas-modell, utförda med trä och utvändigt brännlackerad aluminium. Det valmade sadeltaket är täckt med en plåt i bandtäckning och takfoten är även den inklädd i plåt. Avvattning från taket sker genom utanpåliggande stuprör.

*Den östra flygeln.
Nbm.acc.nr. 2007.462.44*



²⁰ Mats Öhman 2007-09-25

Interiör

Byggnadens interiör uppvisar material av hög kvalitet. Den bärande konstruktionen är ett pelardäck. Konstruktionen är delvis synlig i interiören och påverkar naturligtvis utformningen av de dominerande kontorsytorna. Kontormodulernas mellanväggar är täckta av faner i trä och avskiljare i glas. Väggar i interiören är delvis även täckta med vävtapet.

*Styrelserummet på andra våningen.
Nbm.acc.nr. 2007.463.02*



Golv i kontorslokalerna är belagda med linoleum och i trapphus samt lobby med ljus/lätt röda klinkerplattor. Undantag är lobbyn på andra våningen som har en matta lagd med korkplattor i mönstring och lobbyn på bottenvåningen som har en blandning av klinker och parkett med övergång i mässing. Vad gäller golv kan vidare nämnas att de i Sjöfartsverkets lokaler från uppförandet har ersatts av ett antistatgolv, på grund av att det höga antalet monitorer i sambandscentralen alstrar en stor del elektricitet.

I bottenvåningens korridor och lobby är takhöjden sänkt genom ett infört innertak.

*Genomgående korridor från det centrala trapphuset, första våning.
Nbm acc nr 2007 456 40*

Ventilationsanläggningar är placerade i en separat takutbyggnad överst på varje flygel, men som nämnts ovan även med en del i den andra våningens östra del. Byggnaden är ansluten till fjärrvärme med uppvärmning genom vattenburna radiatorer.

LANDSKAPSBESKRIVNING

Det finns åtminstone tre givna förutsättningar som landskapsarkitekten vid Sjöfartshuset har att hantera:

- Det klara ljuset, som är extra påtagligt vid stora vattenmassor.
- Den låga vattentemperaturen i norr sänker luftfuktigheten vilket gör skillnaden mellan himmel och hav mer distinkt.
- En naturtypologi.

Landskapet kring Sjöfartshuset är skulpturalt utformat. Denna formgivningstanke är bland annat inspirerad av de iögonfallande och ofta imponerande oljecisternerna i närmiljön.²¹

På den norra sidan om byggnaden finns två halvcirkelformade vallar/åsar med planteringar ovanpå. Likt jättearmar omsluter och inramar dessa ett eget rum i området – på samma gång ett hinder och ett motiv som ger samklang i miljön. Vallarna bidrar effektivt till att minska den väldiga skalan på omgivande bebyggelse: cisterner, silos och koksverk. Cisternerna är även de i sin tur omgärdade av vallar. Vallarna höjer sig sakta och övergår i mer plan gräsmatta på ett glidande sätt utan markerad kant. Det bör nämnas att växtligheten på vallarna skapar en helt sluten fasad medan vallarna i sig inte är helt slutna i sin utsträckning, ett utförande som syns redan på den första idéskissen (se illustration på s.17). Idag är en något ojämnt växande vallplantering det enda som bryter upp denna fasad.

Trots att anläggningen visar en uppbruten regelbundenhet i landskapet så hindrar inte det att den betraktas som en arkitektonisk landskapsanläggning. Det finns geometriska former och en rumslighet även i växtligheten, inte minst i nämnda vallar som skapar en upphöjd och en mjuk rumslighet. Landskapet ger byggnaden inramning och ett rofyllt lugn.

*Till höger ovan, trädplantering på vallar.
Nbm.acc.nr. 2007.456.14*

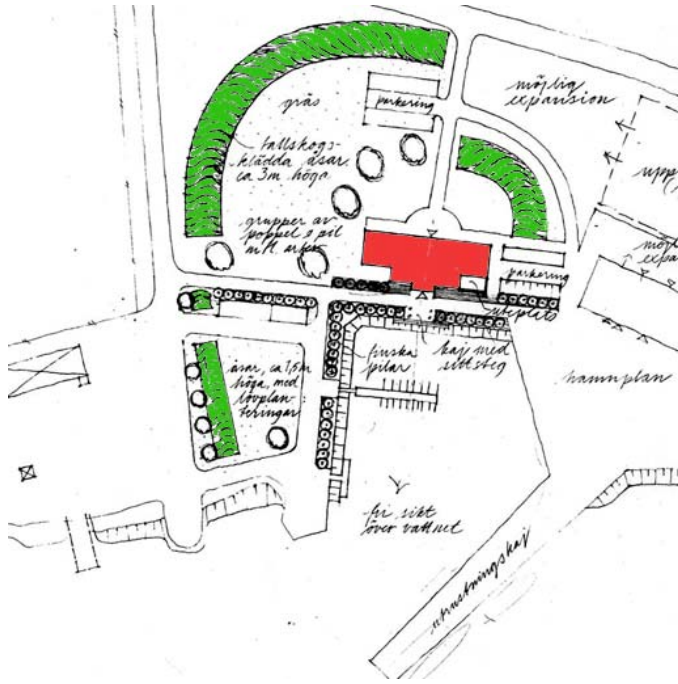
Till höger nedan, innergården. Nbm.acc.nr. 2007.463.14

Den stora gräsplanens enstaka samlade trädklungor ger också ett skulpturalt skuggspel som skiftar med solståndet.

I en central position mellan de två flygelbyggnaderna på Sjöfartshusets norra sida står en fyr från fryskeppet Norströmsgrund. Den flyttades från Norra hamnen och är bekant från en tidigare vinjett på Nordnytt. Sammanfattningsvis kan tre ideal identifieras i landskapets utformning: det arkitektoniska/rumsliga, det medelhavsinspirerade samt ett eftersökt renodlat uttryck.



²¹ Gudrun Åström 2007-09-26



Situationsplaner daterade från 1987.10.20 (ovan) samt 1988.10.27 (nedan).

Planerna visar hur kompositionen av Sjöfartshusets byggnadskropp (röd markering) såväl som landskapsanläggningens (grön markering är vallar) utsträckning ändrats. Idéskissen ovan visar att man vid någon tidpunkt planerat att anlägga en huvudentré och tillfart vid byggnadens nordliga sida. Och att man m.a.o. brottats med frågeställningen om vad som ska betraktas som en framsida hos Sjöfartshuset.



Socialt landskap

I en strävan efter att bryta den kringliggande industrimiljön och kompensera en annars tämligen monoton miljö, kan man se hur landskapsarkitekturen generellt utvecklats i samspel med delar av samhällsbyggandet under 1900-talet. I relation till Sjöfarthusets landskapsanläggning skulle följaktligen en milstolpe som Marabouparken i Sundbyberg, Stockholm (1937-1945) kunna nämnas – såsom ett uppdrag att skapa en rekreationsanläggning i industrimiljö. Marabouparken är uppförd av Sven Hermelin (1900-1984) som var nestor och kanske den viktigaste gestalten inom svensk landskapsarkitektur under 1900-talet. Hermelin var övertygad om landskapets påverkan på människans hälsa och välbefinnande.²²

Hamnbassängen

Sjöfartshusets södra sida står i kontakt med vatten via en hamnbassäng, helt enkelt det samlade vattenområdet invid kajen. Närmast byggnaden är Kajmiljön utformad i vad som för tankarna till ett båtdäck, bland annat med sina mörka nedgrävda trästockar. Planteringar domineras av trädader av Pil framför byggnaden samt längs hamnbassängens östra sida. Glacis, anläggningen av sten längs med slänterna bidrar till en mer naturlig övergång mellan land och vatten.



*Kajplats med stensatt slänt, sittgradänger och Pilar.
Nbm.acc.nr. 2007.456.31*

På grund av hårt bottenmaterial kring Strömören var man till en början tveksam till om spontning skulle vara möjlig för anläggande av hamnbassängens kaj och pir.²³ Pirens konstruktion är dock av vikt eftersom den fungerar som vågskydd för den inre hamnbassängen, där den samlade tjänstebåtshamnen finns. Arbetet med spontning av hamnbassängen utfördes inte i torrhet, det vill säga man började således med att avtäcka och sponta utifrån den på förhand existerande kajen och vattenlinjen. Vad gäller pirkajens tillkomst har man tydligen senare bedömt det möjligt att utföra den som en dubbelsidig spontad konstruktion längs hela pirlängden och det är resultatet vi ser idag. Konstruktionen har genomgående järnstag vilka stöttar upp pirens respektive sidor. Dessa stag är helt ingjutna och således inte synliga. Vidare är piren fylld med mellanliggande muddermassor med krav på hållfasthet etc. Småbåtspiren strax väster om hamnbassängen flyttades till dagens plats från Södra hamnen.

Nordisk landskapsstil

Enligt arkitekten själv anknyter anläggningen till en typiskt *nordisk landskapsstil*, och det är troligen inom den riktningen som den största källan till inspiration återfinns. Framst gäller det den väg som företrädades av C.Th. Sörensen (1893-1979) och som bejakar en mer arkitektonisk utgångspunkt i formande av landskapet. I sin verksamhet försökte Sörensen förena en

²² Caldenby, C. (1998)

²³ Minnesanteckningar 1987-08-25 (Luleå hamns närarkiv)

modernistisk stil med en mer nationell.²⁴ Av vikt är dock det faktum att stilen uppvisar en samstämd formgivningstradition som främst handlar om att förstärka och renodla redan givna egenskaper. Den nordiska landskapsstilen förknippas med många arkitekter i Sverige, delvis av ovan nämnda S.Hermelin som gjorde praktik i Danmark, men även genom Sven-Ingvar Andersson, till vilken Gudrun Åström själv ser anläggningen som en hyllning.



Det är på många sätt tydligt att den forminriktade stiltraditionen haft ett stort inflytande över landskapet kring Sjöfartshuset. Som exempel kan återigen anläggningen av den nordliga sidans vallar nämnas, som är tydligt inspirerade av arkitektoniska principer – ett påtagligt arbete med rumslighet.

I sammanhanget av tidigare uppräknade förutsättningar och de specifikt beskrivna formerna för Sjöfartshusets landskap är det passande att benämna formgivningen som en specifik nordisk landskapsstil. Eftersom fenomenet av danska influenser i den svenska landskapsarkitekturen är ett drag som framstår som generellt giltig under efterkrigstiden, så är det ytterligare relevant att tala om en gemensam landskapsstil.



*Överst, Landskap och byggnad.
Nbm.acc.nr. 2007.456.18*

*Ovan, Den vidsträckta gräsmattan är sparsamt planterad.
Nbm.acc.nr. 2007.456.48*

*Vänster, Även cisternerna är omgärdade av vallar.
Nbm.acc.nr. 2007.456.36*

²⁴ Andersson, T. (2000) En annan riktning hos den moderna landskapsarkitekturen i Norden företräds av G.N. Brandes och betonar växtlighet och växtprocesser

MATERIAL OCH KONSTRUKTION

Växtlighet

Växtligheten i landskapet har valts utifrån kraven på stryktålighet. I en tidig växtförteckning från 1989 nämns några exempel: Finsk pil, Sibirisk poppel, Al, Vårtbjörk, Asp, Hägg, Rönn och Rönnspirea. Vidare ges instruktion om att plantorna ska sättas i förband, med undantag för Al, Björk och Asp som fördelas slumpmässigt. Rönn planteras i grupper om 3-5 stycken. Hägg och rönnspirea planteras gruppvis utåt kanterna.²⁵

Den synliga vegetationen består idag av en blandning av Björk, Hägg, Blåtry (buskage), Poppel och Pil. Planteringen styrdes uppenbarligen av ledorden enkelhet, härdighet och skulpturalitet. En ytterligare faktor som styr dessa val och anläggandet av dem är föroreningarna som den industriella närmiljön ger upphov till.

Såväl de samlade trädklungorna som trädrader av Pil förstärker känslan av en Medelhavsmiljö. Landskapsanläggningen har ett utlagt och nedgrävt bevattningssystem med källa i Sandöfjärden.



*Växtlighetens skulpturala skuggeffekter samt en fyr-inspirerad armatur.
Nbm.acc.nr. 2007.462.40 samt 2007.456.07*

Övriga komponenter

Den nordliga sidans vallar är delvis uppbyggda av jord- och muddermassor och är liksom större delen av denna sida anlagda med gräs. För att mattans skulpturala effekt ska framträda finns ett behov av regelbundet underhåll.

Sjösidans kajmiljö har utformats som ett båtdäck. Närmast och längs med byggnadens fasad finns ett ungefär två meter brett ”däck” av nedlagd och mörkt tjärade stockar, troligtvis furu. Ytterligare trästockarna skapar ett mönster runt byggnaden. Framför mittrisaliten och entréerna är dock marken belagd med släta grå betongmarkplattor, mönsterlagda av typen S:t Eriks. Slänterna ner emot vattenlinjen är utförda med fiberduk och sprängsten, troligen för att fungera som erosionsskydd. Centralt framför byggnaden är dock slänten anlagd med sittgradänger i trä mot vattnet – som ett mellanting mellan trappsteg och stödmur. På gradängens sidor finns en fyrliknande röd armatur.

²⁵ Planterings- och utrustningsplan (1989-03-03). 2007-10-19

KULTURHISTORISKA, ARKITEKTONISKA OCH LANDSKAPSMÄSSIGA KVALITÉER

Inför Strömörenprojektet var en grundläggande fråga hur man skulle lyckas flytta och återskapa den anda som fanns hos såväl byggnad som verksamhet vid Varvsleden, och det med en industriell fond som förutsättning. Det är därför betydelsefullt att man i Sjöfartshuset förmått skapa en officiell klang i framtoningen, inte minst med tanke på att man flyttade verksamheten från en byggnad med rika anor. Generellt kan man iaktta en omsorg kring detaljer och material i byggnaden och att materialen är anpassade till verksamheten samt dess omväxlande administrativa och industriella karaktär.

Exteriör karaktärisering

Byggnaden har ett tämligen enkelt utförande, rakt avslutade former och med huvuddelen i gulbruna tegelfasader. Resultatet ger en varm, trygg och välkomnande karaktär – likt en officiell ambassadbyggnad.

Den centralt placerade och svängda risaliten med en terrass vilandes på en halvcirkelformad pelarrad är det mest avvikande men också karaktärsskapande inslaget i exteriören. Den från fasaden utskjutande balkongen påminner om en kommandobrygga och förmedlar ytterligare känslan av närhet till havet. Sjöfartshuset är en byggnad med flera symmetriskt sammanförda postmoderna inslag, men som slutligen och kanske framförallt blir postmodern genom sin placering i den omgivande miljön.

Interiör karaktärisering

I Byggnadens interiör finns ett visst mått av exklusiva material och påkostade formelement. Som exempel kan nämnas eldstaden i lobbyn och översta våningens styrelserum – vilket gör Sjöfartshuset till en glamorös bruksbyggnad.

Ett viktigt karaktärsdrag är de sydligt placerade kontorsutrymmena som ger en uppbruten fasad och samtidigt möjliggör ett maximalt utnyttjande av utsikten över Sandöfjärden.

Efter nästan 20 års brukande har lokalerna fortfarande en väl bevarad standard och står utan större ingrepp eller förändringar. Det bör nämnas att samma lokalvårdare har betjänat byggnaden sedan dess uppförande.

Karaktärisering av landskapet

Dokumentationen av Sjöfartshuset visar tydligt att även trädgård och landskap har en plats och roll inom det moderna projektet – vetenskap, teknik och rationalitet är alla aspekter som existerar i Sjöfartshusets närmiljön. Med påpekade förutsättningar samt de specifikt beskrivna formerna hos landskapsanläggningen kan det vara passande att karaktärisera formgivningen som ett uttryck för en *nordisk landskapsstil*. Sjöfartshusets landskapsanpassning är ett exempel på en avspänd men dock medveten gestaltning, i en tradition av nordisk-svensk landskaps- och trädgårdskonst som ofta förfar med storskaliga projekt i form av kungliga eller privata parker.²⁶ Likväl som kontakten med vattnet är en självklarhet för Sjöfartshuset så utgör dess landsidor förmedlande zoner. Landskapet bör betraktas som en oskiljbar del i sjöfartshusets komposition.

²⁶ Relationen mellan trädgårds- respektive landskapsarkitektur är sällan självklar

KÄLL- OCH LITTERATURFÖRTECKNING

Otryckta källor

Luleå kommun – Stadsbyggnadskontor och Stadsarkiv:

Fastighetsinformation Svartön 18:20. 2007-09-13
Plankarta och Planbeskrivning (1971). 2007-09-13
Sammanträdesprotokoll Hamnstyrelsen (1987-06-09). 2007-09-13

Luleå hamn – Närarkiv:

Minnesanteckningar Hamnstyrelsen (1987-08-25). 2007-09-26
Idéskiss landskap (1987-10-20). 2007-09-26
Planterings- och utrustningsplan (1989-03-03). 2007-10-19

www.lulea.se/meromlulea/fakta/luleashistoria.4.6ebed23a109d954a359800027625.html 2007-10-04

Informanter:

Sven Luthström, anläggningsingenjör, Hamnkontoret 2007-09-15
Lotta Rova, ekonomichef, Hamnkontoret 2007-10-19
Gudrun Åström, landskapsarkitekt, WSP Samhällsbyggnad 2007-09-26
Mats Öhman, arkitekt, MAF Arkitektkontor 2007-09-25

Tryckta källor

Ahlstrand, Jan Torsten. "Arkitekturtermer" (1976) Lund: Studentlitteratur

Andersson, Thorbjörn. m.fl. "Svensk trädgårdskonst under fyrahundra år" (2000) Stockholm: Byggförlaget

Bergman, Maria. "Sjöfartsmiljöer". (2005) Stockholm: Riksantikvarieämbetet och Statens maritima museer

Caldenby, Claes. "Att bygga ett land. 1900-talets svenska arkitektur" (1998) Stockholm: Byggeforskningsrådet

Hultin, Olof. "Arkitekt i Norrbotten" artikel i *Arkitektur 1983/10*

Lindblom, Else-Britt. "Önamnstudier i Luleå skärgård" artikel i *Norrbottens museums årsbok 1980-81*. (1982) Luleå: Norrbottens hembygdsförbund och stiftelsen Norrbottens museum

Norrländsk Uppslagsbok – ett uppslagsverk på vetenskaplig grund om den norrländska regionen. Band 3 (1995) Umeå: Norrlands Universitetsförlag

Risfelt Hammargren, Anna. "Från Lastageplats till logistikcentrum". (2006) Stockholm: Förbundet Sveriges hamnar