

M Ö N S T E R S T A D E N K I R U N A

h i s t o r i a o c h f r a m t i d

I. Ett samhällsbygge och kulturarv utöver det vanliga

Aktuella samhällsbyggnadstyper

Kiruna är inget vanligt gruvsamhälle. Vi anar det redan genom alla smeknamn som staden har fått. Den har kallats mönsterstaden, världens bästa samhälle, den demokratiska staden, den konstnärliga staden, världens största stad osv. Det finns inga liknande omdömen om våra andra viktigare gruvsamhällen Grängesberg, Malmberget, Dannemora, Boliden eller för den delen Norberg, Falun och Sala. För att bättre förstå vilken samhällsbyggnadstyp som Kiruna representerar måste man söka förklaringen i de alternativ som stod till buds omkring år 1900.

Under andra hälften av 1800-talet inleddes en storskalig exploatering och förädling av de svenska råvaruresurserna. Det handlade om skogshantering, gruvdrift och runt sekelskiftet 1900 också om vattenkraftsutbyggnad. Verksamheten involverade stora arbetarskaror och rekryteringen från närliggande jordbruksbygder räckte sällan till. För att bereda arbetarna och i många fall även medföljande familjer härbärge ställdes exploatörerna inför valet att i högre eller lägre grad själva agera byggherre. Om verksamheten bedrevs långt ifrån större befolkningscentra måste bostadsbyggande och i vissa fall till och med samhällsbyggande räknas som en oundgänglig stödfunktion för själva kärnverksamheten. Det gällde då ofta att kunna locka till sig kompetent och attraktiv arbetskraft. När bolagen under dessa och liknande förhållanden själva sörjde för bostäder och service skapades förutsättningar för välreglerade samhällsbildningar. Exempel på detta fanns sedan lång tid tillbaka vid bruksanläggningar, bergverk och manufakturver. Genom anlitan av arkitektoniskt kompetenta krafter kunde i synnerhet de större svenska järnbruken som ex. Leufsta, Forsmark och Gimo framstå som förvånansvärt genomplanerade och välbyggda **mönstersamhällen**. Möjligheten att själva leda och organisera all byggnadsverksamhet utgjorde en stark drivkraft till ett fördjupat engagemang i olika samhällsbyggnadsfrågor. Vissa bruk kom därför i fysisk och visuell mening att likna de idealsamhällen som inte anlagts för ekonomisk vinning utan av religiösa och politiska skäl. Samtidigt förblev dessa förindustriella öar i det svenska jordbrukssamhället just genom sina paternalistiska styren länge slutna, hierarkiska och tämligen odemokratiska samhällen.

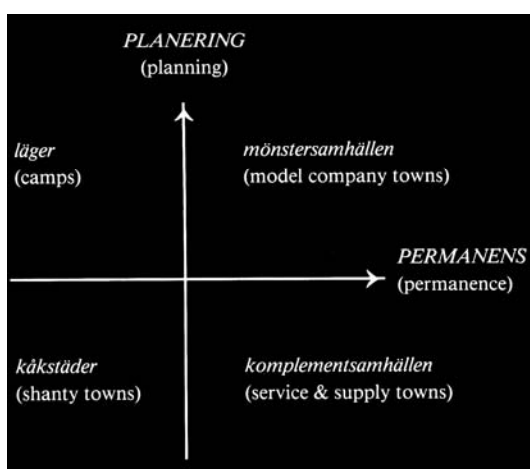
Eftersom bruken var inriktade mot råvaruförädling med hjälp av masugnar, hyttor, hamrar och verkstäder permanentades de. Vid råvaruexploatering däremot, räknade man normalt inte med

några längre exploateringsperioder vilket skapade dåliga förutsättningar för mer stadigvarande samhällsbyggen. Här handlade det mer om att skapa provisoriska **bolagsläger** som var lätta att riva och flytta. För exploateringen av de enorma skogstillgångarna längs Nordamerikas västkust byggdes t.ex. på sina håll särskilda pråmläger som bogserades fram till de olika avverkningsplatserna. Även inom gruvnäringen var fyndigheterna vanligen spridda över relativt vidsträckt områden vilket med tanke på de bristfälliga transportmöjligheterna manade till en form av lägerbyggande i direkt anslutning till brytningsplatserna; järnvägsbyggandet möjliggjorde dock en viss samordning av verksamheterna.

De mest kända svenska bolagslägren är de anläggarsamhällen som växte upp på isolerade platser i samband med järnvägs- och kraftverksbyggande. Bolagslägren var ofta planerade med en likartad sammanhållen bebyggelse. Särskilt vid högkonjunkturer tillkom ibland en närliggande, mer eller mindre olaglig och oreglerad **kåkbebyggelse**. Även handlare, hantverkare och andra entreprenörer sökte sig gärna till området, särskilt i samband med avlöningstillfällena. Etableringen av enkla stånd, skjul och kåkar kunde ske med bolagets goda minne men riskerade också att urarta och skapa problem med oordning och oreda. Den beryktade kåkstaden i Malmberget var ett sådant exempel.

I Malmberget och vid exempelvis många sågverksplatser längs norrlandskusten där behov fanns av en mer stadigvarande service inleddes och reglerades så småningom kåkbebyggelsen. I dessa **komplementsamhällen** gavs utlopp för ett friare liv och en friare åsiktsbildning; att vara hyresgäst i ett bolagshus var nämligen oftast förenligt med ett strikt reglemente.

Vid tiden för Kirunas etablering fanns det således i huvudsak fyra olika typer av samhällsbyggen för ansvariga att ta ställning till och hantera vid en industrietablering: mönstersamhälle, bolagsläger, kåkstad och komplementsamhälle. I ett försök att definiera dessa samhällstyper och relatera dem till varandra skissade jag tillsammans med min kollega Mats Ahnlund för många år sedan på en enkel modell med glidande skala för huvudparametrarna planering och permanens; planering användes då i vid bemärkelse och innefattade både miljögestaltning och social organisation. Vi kom fram till att om man gav de fyra samhällstyperna varsin kvartil i modellen så skulle man med tillräcklig kunskap kunna pricka in en position för de flesta industrisamhällen, en position som givetvis kunde förändras över tiden.



Schematisk modell som visar de fyra huvudtyper av samhällsbyggen som fanns att ta ställning till vid tiden för planeringen av Kiruna. Den väg man valde skulle här göra att Kiruna hamnar längst upp i högra hörnet. Ur Ahnlund & Brunnström 1987.

Inspirationskällor och förutsättningar

Bolagsbyggandets problematik framstod tydligt för många grupper i samband med anläggandet av Kiruna. Med färsk exempel från utvecklingen i Malmberget varnades i dagspress och riksdagsdebatter för en utveckling som liknade det kaotiska kåkstadsbyggandet som hade växt upp kring guldfyndigheterna i nordamerikanska Klondike. Men kritik riktades också mot samtidens mest kända mönstersamhälle Pullman City utanför Chicago, döpt efter bolagsherren George M. Pullman. I Pullmanfabrikerna, där ungefär 20% av arbetsstyrkan på 1890-talet var födda i Sverige, tillverkades de lyxigaste järnvägsvagnarna och samhällsbygget stod inte långt efter. Pullman själv betraktade skönheten som en företagsekonomisk investering och anställde ett flertal arkitekter för att hjälpa honom bygga "an American utopia" som staden kallades på sina håll. Efter en vildsint strejk 1894 som t.o.m. krävde presidentingripande uppdagades den s.k. paternalismens avigsidor, just detta att arbetsgivaren vid varje steg gav sin makt till känna. Pullman tvingades efter domstolsutslag att bit för bit sälja av fastigheterna till de boende. Lika många som hade hyllat staden före 1894 aktade sig noga efteråt för att associeras med den. En Pullmanstad ville man inte ha.

Exploateringen av de norrbottniska malmfälten var en nationell angelägenhet där den offentliga makten utövades av riksdag, regering och länsstyrelse. Även om det naturligtvis förekom partipolitiska skiljaktigheter vågar man nog hävda att den offentliga meningen, understödd av en flitig pressbevakning, var att fyndigheterna skulle betraktas som nationens skattkammare. Den järnväg som var tvungen att byggas för åtkomsten och malmutförseln liksom gruvinvesteringarna och medföljande samhällsbygge var en långsiktig satsning som inte fick störas av strejker eller andra oroligheter. Mot denna lugna och tålmodiga exploateringstakt ställdes det privatägda (efter 1907 halvstatliga och 1957 helstatliga) gruvbolaget LKAB:s intressen där styrelse och finansärer krävde en så rationell utvinning som möjligt, maximerad vinst och minimerad skattebelastning.

I spänningsfältet mellan dessa krafter agerade LKAB:s disponent i Kiruna som hade det övergripande ansvaret för både gruvdrift och samhällsbyggande. Hans namn var Hjalmar Lundbohm, uppenbarligen rätt man på rätt plats i rätt tid. Lundbohm var väl insatt i både den svenska brukstraditionen och de berömda amerikanska samhällsbyggnadsexperimenten. Han hade också god kännedom om de bästa europeiska samhällsbyggena, inte minst de omtalade mönstersamhällen som under 1800-talets andra hälft och ännu i början av 1900-talet byggdes i anslutning till familjen Krupps fabriksanläggningar i tyska Essen. Lundbohm studerade Krupps välfärdsinrättningar på plats hösten 1900 och var visserligen imponerad men tyckte samtidigt att ordningen och den stränga disciplinen gick till överdrift. I ett brev hem till LKAB:s vd Arvid Lindman förklarade han varför: "..."Die Hausordnung innehåller 48 paragrafer och förbjuder allting, t.o.m. att kasta snöboll" och fortsatte: "Fy fn hvad detta folk är tråkigt. Är det icke en orättvisa af försynen, att de ändå ha det så bra och äro så belåtna?" Hjalmar Lundbohm var en ny sorts företagsledare som var lika mycket humanist som naturvetare.

När Lundbohm engagerades av LKAB var han en framstående geolog, specialist på svensk stenindustri men också konstintresserad, duktig tecknare och väl insatt i samtidens byggnadskonst. Många av hans nära vänner fanns bland arkitekter och konstnärer, vilket i hög grad påverkade hans inställning och insikter när det gällde samhällsbyggnadsfrågor. De han

valde att samarbeta med i uppbyggnadsarbetet var två kamrater från studietiden vid Chalmers i Göteborg, byggnadsingenjören Bengt Lundgren och arkitekten Gustaf Wickman. Bland hans förtrodda fanns konstnärer som Karl Nordström, prins Eugen och Christian Eriksson. Det finns många bevarade brev där Lundbohm snarare uttrycker en romantisk än en rationell inställning till det landskap och den samiska ursprungsbefolkning som gruvbrytningen ska komma att påverka. Hans ambivalens mellan estetiken och mammon föranledde stundtals styrelsens påpekande att bolagets uppgift trots allt var att bryta malm på platsen och inte bedriva kulturverksamhet. Mot detta kunde han utifrån sina erfarenheter från långa USA-vistelser argumentera för reklamens betydelse och vikten av att Kirunas varumärke blev starkt och hållbart.

Men även om man ställde resurser till förfogande och rekryterade de bästa av medarbetare var förutsättningarna för det nya samhällsbygget långt ifrån optimala. Det fanns många hinder att överbygga. Platsen låg ovanför odlingsgränsen vilket gjorde det synnerligen svårt att bedriva jordbruksrörelse, något som brukade vara ett stående inslag i t.ex. brukssamhällets överlevnadsstrategi. Klimatet var tuffare än man någonsin stött på tidigare och dessutom skulle all infrastruktur byggas upp från början. Att bebygga Kiruna var med andra ord en ansträngning fullt i paritet med att få öknens att blomma.

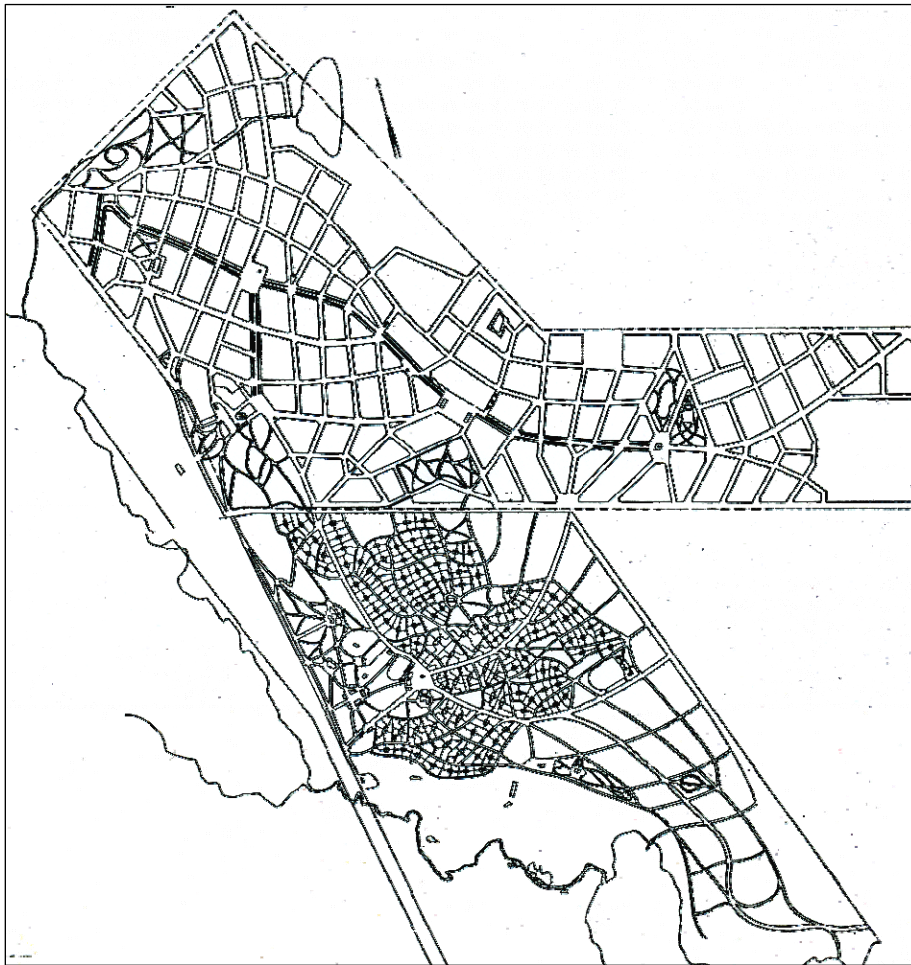
Mönsterstaden tar form

Många var på sin vakt när det 1898 var dags för LKAB att förhandla om förvärv av kronomark i anslutning till gruvfyndigheterna i Kiruna. Hela 326 ha ville bolaget köpa för att bygga bostäder, administrationsbyggnader, sågverk, kraftverk mm. I Malmberget hade gruvarbetarna just gått ut i strejk för att hindra gruvbolaget AGM att lägga under sig all byggnadsmark runt malmbergsgruvorna. Remissinstanserna var därför ytterst tveksamma till att ett enskilt bolag skulle få lägga under sig ”/.../snart sagdt allt land mellan rikets största och mäktigaste malmberg/.../”. LKAB fick därför avstå ett område som ansågs behövt som byggnadsplan för enskilda; som kompensation fick man genom köp och arrende oinskränkt hegemoni över ett betydligt större markområde i Kiruna. Därigenom var grunden lagd för ett framtida tudelat samhällsbygge, en i och för sig ganska vanlig företeelse vid den här tiden både i svenska och internationella industribygder. Det speciella med Kiruna var att man redan på planeringsstadiet tänkte sig ett kombinerat bolagssamhälle och komplementsamhälle.

Nationens blickar var riktade mot framtidslandet i norr och Sveriges största industrisatsning. Etableringen fick bara inte gå fel. Den kåkbebyggelse som oundvikligen följde i järnvägsbyggandets spår gavs ett mycket kortvarigt andrum vid stoppet i Kiruna. Inför kung Oscar II:s invigning av malmfältsbanan och besiktning av samhället 1903 var allt bortrivet med hänvisning till att det fanns lediga tomter att köpa på det noggrant utstakade komplementsamhället (den s.k. Stadsplanen) som låg i omedelbar anslutning till bolagsområdet och SJ:s stationsområde. Just där markerade bolaget tydligt, med statsmakternas goda minne, i vilken riktning man ville styra den kommande utvecklingen.

Kiruna skulle bli ett mönstersamhälle. Det hade bestämts redan under åren 1899-1900 då Kirunas inofficiella stadsarkitekt Gustaf Wickman tog hjälp av nordens främste stadsplaneauktoritet Per O. Hallman för att rita planen över Kiruna. Det var en plan som ur ägandesynpunkt bestod av tre alldeles intill varandra liggande men ändå sammanhängande områden. För att motverka oordnade förhållanden lades för säkerhets skull extra ambition på Stadsplanen som skulle styckas i tomter, upplåtas till enskilda med äganderätt och fastställas av Kungl. Maj:t. Där planerades för bredare gator och fler konstfulla platsbildningar till

skillnad mot bolagsområdets mer informella och pittoreska karaktär. Det var också två olika stadsplaneideal från tiden som här fogades samman, ett centraleuropeiskt mer stadsmässigt ideal på Stadsplanen och ett anglosachsiskt trädgårdsstadsideal på bolagsområdet.



Per O. Hallmans och Gustaf Wickmans plan för det nya gruvsamhället Kiruna från 1899-1900. Den vinklade norra delen överst på bilden är komplementersamhället ("Stadsplanen") medan den södra delen utgörs av LKAB:s bolagsområde. SJ:s järnvägsområde är den markerade men odetaljerade västra remsan längs sjön Luossajärvis strand. Renritning ur Brunnström 1981.

Det märkvärdiga med planen var att den för första gången i Sverige (bortsett från ett par villastadsplaner utanför Stockholm) på ett medvetet och konstnärligt sätt tog hänsyn till terrängens naturliga förutsättningar, inte bara till 1800-talets krav på brandsäkerhet, prydighet och ordning. Men målet var också att skapa intimitet och en ombonadskänsla i stadskroppen. För Stadsplanens del medförde det ett brutet gatunät som hindrade nordanvindarna från att ta fart på berget Haukivaaras sydvästsluttning och flera omväxlande och slutna platsbildningar. Vidare att vegetationen så långt som möjligt sparades och även kompletterades med inplanteringar.

Lika viktig som planen var bostadsfrågan. Målet för LKAB var att så tidigt som möjligt lösa denna och styra upp byggandet. Wickman fick omedelbart i uppdrag att skissa på olika bostadstyper som uppfördes och utvärderades såväl beträffande byggnadsmaterial som byggnadsteknik och stil. Men Lundbohm vidtalade även ett flertal andra kända svenska arkitekter att göra förslagsritningar till framför allt arbetarbebyggelsen. I första hand satsade man på familjebostäder med minimum ett rum och kök. Målet var fyrfamiljshus och egnahem

men efter några år stannade man för ett sexrumshus som huvudtyp innehållande två små familjelägenheter och lika många ungarlarshus en trappa upp. Ungkarlshotell och baracker ville man försöka undvika så långt som möjligt. Lundbohm hade även förhoppningar om att i Ellen Keys anda kunna bidra till att utveckla arbetarnas goda smak när det gällde inredningen av bostäderna. Han menade att de möbler som tillhandahölls av en snickerifabrik i Umeå var ”till den grad fula att man mår illa af att befinna sig i samhället” och bad därför arkitekten Carl Westman att förse fabriken med nya modeller.

Det privata byggandet på Stadsplanen hade bolaget mindre möjligheter att styra men med länsstyrelsens hjälp fick man till stånd en byggnadsstadga och en fungerande byggnadsnämnd redan i samband med de första tomtförsäljningarna. Och LKAB:s byggnadsansvarige Bengt Lundgren blev ordförande. Reglerna för byggandet var tuffa och nämnden hade ovanligt vidsträckt befogenheter. Eftersom bara större hus tilläts att resas i gatulinjen garanterades en viss lägstanivå på bebyggelsen och om paragraferna inte följdes var nämnden inte sen med tillrättavisningar. Lundbohm tog hjälp av Gustaf Wickman för att påverka utformningen av vissa större, viktigare byggprojekt. LKAB såg även till att majoriteten av gemensamhetsanläggningarna hamnade på gränsen till Stadsplanen, men inom bolagsområdets domäner. SJ:s bebyggande av sitt område behövde bolaget däremot inte bekymra sig om, det sköttes på ett föredömligt sätt av chefsarkitekten Folke Zettervall vid SJ:s kontor i Stockholm.

Så snart markfrågorna var lösta inleddes en intensiv verksamhet för att göra den obanade terrängen i det svåra och oberäkneliga klimatet byggbar. Vägdragningar och utdikningar var prioriterade, men det gällde också att betvinga mörkret. Redan år 1900 ordnades elektrisk belysning till de industriella verksamheterna och LKAB:s tjänstemannaområde medan Stadsplanens gator lystes upp med fotogendrivna gatuarmaturer från 1903. Två år senare påbörjades arbetena med vatten- och avloppsledningar och samma år försågs hela SJ:s område med elbelysning. Allt detta var ovanligt ambitiösa mål för tiden och i synnerhet för en plats så långt norrut i sameland. Men det märkvärdigaste var ändå den 1907 invigda elektriska spårvägen som gratis transporterade arbetarna fram till gruvberget. Där anslöt sedan en hiss bana upp till arbetsplatserna på berget. Spårvägen, som hade utlovats av Lundbohm redan i samband med ett besök av den statliga egnahemskommittén år 1900, var inte bara den enda norr om Uppsala utan också världens nordligaste. Med hjälp av snöplogar och dubbla uppvärmningssystem lyckades man upprätthålla trafiken året om.

Många andra av målsättningarna infriades också även om lantmätaren, van vid gamla rutnätsplaner, menade att Stadsplanen var ”en ohygglig plan att staka ut”. Men det var mödan värt för genom ett antal visionära grepp i planen kom samhället att präglas av ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet. Planen gjordes på en gång vinterstadsanpassad och trädgårdsstadslig, den skapade genom sin decentraliserade struktur möjligheter till möten mellan människor och en närhet till exempelvis skolor. Klimatet skulle innan centraluppvärmning infördes sätta stopp för arbetarbostäder byggda i tegel, men detta betydde inte så mycket eftersom man framgångsrikt prövat sig fram med flera fullgoda träbyggnadskonstruktioner. God hjälp hade man av det sågverk som var bland det första som anlades. Det började med liggtimmer, fortsatte med stående timmer och förädlades med stående plankkonstruktioner som lätt kunde sättas samman och monteras isär. Många besökare uttryckte sin beundran för de välbyggda arbetarbostäderna, till och med den socialdemokratiska partiordföranden Hjalmar Branting när han besökte samhället 1906. De var pittoreskt målade i röda, gula och gröna kulörer med en matchande dekorativ listornamentik. I liknande stil, fast spatiösare, uppfördes sedan förmans- och

ingenjörsbostäderna. Lundbohm själv nöjde sig med en tillbyggd parstuga, utan någon maktsymbol i form av torn som var så vanligt i samtida direktörsboställen.



Ett exempel på en sexrums arbetarbostad i Kiruna (s.k. Bläckhorn) som ritades av arkitekten Gustaf Wickman och byggdes i ett stort antal för två familjer och två ungarlar. Byggnaden på bilden uppfördes 1907. Listornamentiken har senare delvis avlägsnats och övermålat. Foto © Lasse Brunnström

Överhuvud taget var detaljrikedomen och omsorgen om de visuella uttrycken ovanligt stor, speciellt med tanke på den i detta avseende i övrigt så påvra landsändan. LKAB och framför allt Lundbohm personligen engagerade sig därtill kraftfullt i det offentliga byggandet och såg till att även här med penningbidrag och arkitekt hjälp hålla uppe kvaliteten. Det gällde en svit rymliga, vitmålade och för sin tid föredömliga skolor men också godtemplarhus, polisstation med tingssal, kyrka, brandstation m.m. Denna visuella och funktionella kvalitetsmedvetenhet har efter stadsbildningen 1948 hyggligt väl förvaltats av de kommunen, framför allt manifesterat i det magnifika stadshuset. Under högmodernismens glansperiod fram till 1960-talet bjöds toppkrafter in av både LKAB och kommunen. Det var inte bara arkitekterna Artur Schmalensee och Alvar Aalto i konkurrens om utformningen av stadshuset utan LKAB engagerade t.ex. arkitekten Hakon Ahlberg i flera viktiga projekt och konstnären Pierre Olofsson som färgkonsult. I kommunens omfattande arbete med centrumomdaningen intog dessutom arkitekten Ralph Erskine en huvudroll.

En bidragande orsak till kvalitetstraditionen torde ha varit den konstnärliga och estetiska medvetenhet som grundlades i samhället redan på Lundbohms tid bl.a. genom ett antal utställningar av svensk samtidskonst som visades för arbetarbefolkningen. Utställningarna som åtföljdes av föreläsningar var anordnade i bildningssyfte och redan den första utställningen 1904 drog närmare 1000 besökare. ”För första gången i Sverige har en konstutställning blivit ett helt samhälles inträse och tillgodogjorts af alla samhällsklasser” rapporterades bl.a. i Uppsala Nya Tidning. Den socialistiska agitatorn Kata Dalström, som hade besökt samhället, såg framför sig Kiruna som ett blivande kulturcentrum.

Vad är det då sammanfattningsvis som konstituerar begreppet mönsterstaden Kiruna. Fanns det inte fler svenska industrisamhällen som hade arkitektritade stadsplaner och vackra, ändamålsenliga monumentalbyggnader? Förvisso, men det fanns knappast några som genomsyrades av en sådan estetisk helhetssyn, där ribban sattes så högt för varenda vår av samhället och detta utan någon ”Hausordnung”. Det gällde nämligen att inte bara kunna locka arbetarna till Kiruna utan också att behålla dem. Bedömningen att malmen skulle räcka i kanske hundratals år gjorde Kiruna unikt inom kategorin råvarulokaliserade samhällen där man normalt räknade med relativt kortvariga exploateringsperioder. Gruvdriften var dessutom koncentrerad till en enda plats och inte som exempelvis vid de samtidigt exploaterade

fyndigheterna i USA:s största järnmalmsfält Mesabi Range i nordöstra Minnesota spridd över flera brytningsplatser på flera mils avstånd från varandra. Det här skapade förutsättningar för en långsiktighet i samhällsinvesteringarna. Och när bolaget satsade på kvalitet och permanens i planering och byggande så smittade det naturligtvis av sig på resten av invånarna. Kiruna blev genom alla satsningar på en god infrastruktur och välfärdsinrättningar ovanligt snabbt ett komplett och förebildligt samhälle.

Det fanns utöver de fysiska företrädena också några andra omständigheter som bidragit till beskrivningen av Kiruna som ett mönstersamhälle. Lönerna i gruvan var höga. En genomsnittlig gruvarbetarlön var t.ex. dubbelt så hög som inom jordbruket (när man höll sig med egen kost) och som ortdrivare kunde man tjäna nära tio gånger mer än att gå som dräng. Till skillnad från sågverksindustrin vid kusten, som också drog folk, så var det i Kiruna inga utpräglade säsongsarbeten utan verksamheten bedrevs året runt. Kiruna lockade också med en hög grad av modernitet, inom både gruvbrytningsteknologi och samhällsbyggande; att vara gruvarbetare i Kiruna var länge att betrakta som ett högstatusjobb. Genom den intensiva massmediabevakningen även på nationell nivå utvecklades en anständighetskultur i samhället som skapade balans mellan bolag och arbetarbefolkning. Graden av social interaktion och organisation var även beroende av de initiativ som arbetarbefolkningen själva tog. I Kiruna växte det snabbt fram en tradition av starka solidaritetsyttringar och föreningsaktiviteten var högre här än kanske på någon annan plats i landet. Bildning och biblioteksverksamhet sattes i högsätet, både för barn och vuxna, vilket bidrog till en god artikuleringsförmåga och vilja till debatt och dialog.

II. Att tillvarata och utveckla den lokala identiteten

Ett kulturellt hållbart Kiruna

Med dagens frihetspretentioner och goda kommunikationer måste mönstersamhällena betraktas som ett avslutat kapitel, åtminstone för västvärldens del. Exempel från Canada, där råvaruexploateringar bedrivs i riktigt perifera lägen, visar att bolagen numera satsar på ett modernt och bekvämt lägerboende där personalen flygs in och ut efter regelbundna scheman. Det blir därför desto viktigare att bevara, vårda och dokumentera de fundament som ännu återstår av mönstersamhället Kiruna, att betrakta kulturarvet som en släktklenod som knyter samman det förflutna med framtiden. Motiven har en angelägenhetsgrad långt utöver både det lokala och det nationella perspektivet. Kiruna är utan tvekan ett av världens bästa exempel på hur ett industriföretag i samverkan med myndigheter och lokalbefolkning skapar ett mönstersamhälle med tydliga, bestående visuella och funktionella kvaliteter.

Kiruna är ett av de tydligaste exemplen på det moderna välfärdssamhälle som växer fram under 1900-talet. Men de fysiska avtryck och historiska belegg som fortfarande återstår utgör inte bara ett stycke svensk välfärdshistoria utan är även en del av konsthistorien. Det som i positiv mening förenade de tre samhällsbyggarna amerikanen George M. Pullman, tysken Friederich Alfred Krupp och svensken Hjalmar Lundbohm var deras tro på skönhetsens kraft. De menade att skönheten hade ett kommersiellt värde som gav igen mångfalt på insatt kapital. De förstod att attraktiviteten i närmiljön var avgörande när det gällde att locka till sig kompetent arbetskraft, besökande och stärka varumärket.

Det blir allt viktigare att vi anlägger ett hållbarhetsperspektiv på våra åtgärder inför framtiden. Flytten av Kiruna handlar om ett ställningstagande till ett extraordinärt kulturarv med hög grad av hållbarhet. På många platser runt om i världen har det lagts ner mycket gemensamt kapital i byggnader, infrastruktur och sociala aktiviteter för att locka till sig industriell, personalkrävande verksamhet. Alltför ofta har verksamheterna enbart värnat kapitalägarnas intressen och snart jagat vidare till nya platser med intressantare exploateringsmöjligheter, lägre skatter eller billigare arbetskraft. Det är mycket ovanligt med ett långsiktigt ansvarstagande av den art som utvecklats i Kiruna. Det är därför utomordentligt viktigt att även den framtida hanteringen av Kirunas kulturarv präglas av en respekt för gjorda ekonomiska, sociala och ekologiska investeringar. Men det är minst lika viktigt att respektera skönhets- och upplevelsevärdena i det byggda kulturarvet och den identitetskänsla det skapar. Det är detta som kulturell hållbar utveckling handlar om. Om denna dimension försummas uppnås i enlighet med Agenda 21 ingen hållbar utveckling.

Kulturellt ansvarstagande

För ganska precis tio år sedan antog den svenska riksdagen ett handlingsprogram för arkitektur, formgivning och design där man kom fram till att kulturhistoriska och estetiska värden i befintliga miljöer måste stärkas och breddas. Men det kanske viktigaste av allt var att man fastslog att kvalitet och skönhetsaspekter inte fick underställas kortsiktiga ekonomiska överväganden, särskilt inte inom offentligt och offentligt stött byggande. Och här är själva grundbulten när det gäller Kirunas framtid där ett betydelsefullt kulturarv nu hotas av sprickbildningar i samband med en eskalerande gruvbrytning. Vem ska ta ansvaret för konsekvenserna, för en flyttning av byggnader och andra kulturvärden, för en dokumentation av det som måste rivas och för det nya Kiruna? Det offentliga är det självklara svaret, men vem är egentligen det offentliga?

På Hjalmar Lundbohms tid hade svaret på frågorna varit ganska självklart – bolaget. Då utgjordes Kirunas varumärke både av gruvan som en lockande arbetsplats och samhället som en attraktiv plats att vistas i. Den paternalistiske Lundbohm betraktade Kiruna metaforiskt som ett barn av LKAB och har i olika sammanhang uttryckt ett tydligt föräldransvar. När nu Kiruna i bokstavig mening är på väg att flytta hemifrån och stå på egna ben så är det normalt för en förälder att hjälpa till med flytten och låta barnet ta med sig det som är viktigt för dem, det som betyder något. Ett inte ovanligt föräldrabetende är dessutom att erbjuda sig att hjälpa till med att ställa iordning och snygga till på det nya stället. Lundbohm hade i liknande frågor att brottas med en styrelse som till stora delar utgjordes av privata vinstintressen. Sedan omkring femtio år tillbaka är LKAB helstatligt, ett offentligt ägt bolag, så svaret på frågorna om vem som idag tar det långsiktiga föräldransvaret borde vara ännu mer självklart – bolaget. Men vi lever i en tid när gamla fasta värden håller på att upplösas. Vad vi ser idag är att ett tidigare samhällsbärande företag som LKAB har splittrats på mindre bolag med olika särintressen och att delar av verksamheten har flyttat utomlands. I samma takt förefaller också bolagets engagemang för närmiljön/ursprungsmiljön ha minskat.

Mönsterstadens bärande tanke om långsiktighet i samhällsinvesteringarna var att om föräldern, bolaget, i handling gick före och satsade på kvalitet och permanens i planering och byggande så smittade detta av sig på övriga samhällsmedlemmar, då fick man framtidstro. Men idag lyder även det mest statliga av svenska bolag under snöda ägardirektiv. Det har gjort att LKAB:s i likhet med de flesta andra svenska bolags intresse för det kulturarv man skapat stannar vid ytan, vid det som direkt går att omsätta i kommersiellt syfte.

LKAB håller på att separera från Kiruna, man anser sig inte längre vilja eller kunna axla Lundbohms mantel och ta sitt föräldraansvar. Man hävdar att LKAB inte längre är Kiruna; samtidigt kämpar Kiruna för att kunna stå på egna ben och i sin tur i goda tider hävdar att Kiruna inte bara är LKAB. Det framstår allt tydligare att LKAB har skurit av sina känslor och bara lämnar bidrag till Kiruna under hot om lagsökning, dvs. efter prövning av minerallagen. Men kan man frånsäga sig sitt föräldraansvar? Nej, naturligtvis inte, det är ett livslångt åtagande, känslomässigt men faktiskt också inom rimliga gränser ekonomiskt.

Under senare år har råstålsproduktionen fullkomligt exploderat. LKAB går bättre än någonsin och produktionen på nuvarande höga nivå förefaller säkrad till åtminstone år 2050. Värre är det med mönsterstaden Kirunas fortbestånd som i dagsläget inte är lika säkrad.

Ett hållbart framtidsscenario

Att flytta delar av en stad till en ny plats och komplettera med en förmodligen omfattande nybebyggelse väcker många och stora frågor där alla kompetenta krafter måste engageras. Ett beprövat sätt att diskutera och prova ut nya idéer när det gäller byggande och boende är att anordna en större utställning eller mässa. Det slagkraftigaste som har gjorts i den vägen i vårt land var Stockholmsutställningen 1930 som under ca fyra månaders öppethållande hade fyra miljoner besök och än idag präglar mycket av vårt sätt att värdera upplevelser och visuella kvaliteter. Stockholmsutställningen var en nationell manifestation som markerade nya politiska vindar och funkisens genombrott i Sverige. De senaste årens så kallade bostadsmässor kan ses som mindre pretentiösa uppföljare av Stockholmsutställningen och den efterföljande Helsingborgsutställningen 1955 (H55). Tema och upplägg har varit ungefär desamma men inriktningen mer lokal eller regional. Starten skedde i Upplands Väsby 1985 (Bo85) och den senaste i raden av större bomässor var Bo01 i Malmö.

Ingen stad i Sverige har just nu ett bättre utgångsläge än Kiruna att stå som värd för en ny stor bomässa där olika aktörer bjuds in och där man iscensätter de idéer och kvaliteter som konstituerar mönsterstaden. Om man sätter målet för en utställning några år framåt i tiden, tidigast 2015, så kan det vara möjligt att hinna förverkliga och visa upp de första husflyttningarna. Det möjliggör också byggandet av en första etapp av det nya Kiruna och där visa på olika hållbara lösningar inom planering och byggande. Fokus kan läggas på olika energilösningar, på växtodling i subarktiskt klimat, på att lyfta fram estetiska och sociala kvaliteter inom byggandet etc., det vill säga att förädla allt sådant som mönsterstaden Kiruna så framgångsrikt har utvecklat genom åren. Som värd för utställningarna brukar kommunerna stå. Kirunas unika belägenhet och attraktionskraft motiverar en mer omfattande utställning där värdskapet bör ske i samverkan med starka finansiärer, i första hand LKAB, Näringsdepartementet och Statens fastighetsverk.

Vägen fram till Bo15 i Kiruna bör kantas av seminarier och workshops i samarbete med landets universitet och högskolor. Här ges unika möjligheter att fördjupa kunskapen om samtliga aspekter på begreppet hållbar utveckling. Denna kunskapsutveckling tillämpad på en stad som befinner sig i ett sådant skarpt läge kommer tveklöst att ge en rad bestående positiva effekter, inte bara för Kiruna. Arbetet skulle komma att påverka utvecklingen för lång tid framåt, både nationellt och internationellt. Under själva utställningsperioden skulle dessutom världens blickar i än högre grad riktas mot Kiruna och Sverige.

Källor

Ovanstående text bygger till största delen på de studier som jag själv eller tillsammans med min kollega fil.dr. Mats Ahnlund har gjort kring Kirunas bebyggelsehistoria. De viktigaste är följande:

- Winter City Planning in Kiruna – Architects Visions and Harsh Reality. *Proceedings of Winter Cities Forum*. Aomori, Japan 2002 (handlar om hänsynen till och utnyttjandet av det bistra vinterklimatet i Kiruna)
- Det modernistiska Kiruna, om arkitektur och samhälle under den andra storhetstiden. *Kiruna, staden som konstverk*, Waldemarsudde, Stockholm 1993 (om stadshusbygget, efterkrigstidens bolagsbyggande och citysaneringen med Ralph Erskines insatser)
- Bolagssamhällen i Norden – från brukstid till nutid (tillsammans med Mats Ahnlund). *Bebyggelsehistorisk tidskrift nr 25*, Stockholm 1993 (en utvidgning av uppsatsen på engelska nedan)
- The Company Town in Scandinavia (tillsammans med Mats Ahnlund) *The Company Town. Architecture and Society in the Early Industrial Age* (ed. John S Garner). Oxford University Press. New York, Oxford 1992 (ger en översikt av industrin som samhällsbyggare under 1600-1900-talet med utgångspunkt från olika näringar)
- Från Dawson till Pullman, Nordamerikanska bolagssamhällen – en översikt (tillsammans med Mats Ahnlund). *Bebyggelsehistorisk tidskrift nr 13*, Stockholm 1987 (inleds med en teoretisk genomgång av bolagsbyggandets terminologi och systematik och fortsätter med exemplifieringar)
- Forskning kring Nordamerikanska bolagssamhällen (tillsammans med Mats Ahnlund). *Bebyggelsehistorisk tidskrift nr 8*, Stockholm 1984 (en överblick av forskningsläget i USA och Canada)
- *Kiruna – ett samhällsbygge i sekelskiftets Sverige*. Diss. Umeå universitet, del I och II. Dokuma, Umeå 1981 respektive 1980 (del I ger en inrängande bild av Kirunas uppbyggnad från de första planerna till ett fullt fungerande municipalsamhälle, del II ger detaljkunskap kring alla byggnader år för år från 1890-1910).

Dessutom vill jag lyfta fram mina medförfattare Sverker Sörlins och Fredric Bedoires uppsatser i den ovan angivna boken *Kiruna, staden som konstverk* samt
Andrén, Brit-Marie 1989. *Konsten i Kiruna. Patriarkalism och nationalromantik 1900-1914*. Lic.avh. Umeå: Konstvetenskapliga institutionen
Eriksson, Ulf 1991. *Gruva och arbete: Kiirunavaara 1890-1990*. Diss. Uppsala