



Transporthistorisk forskning i Sverige

Rapport från en workshop

Per Widén & Anna Lindgren

STATENS MARITIMA OCH TRANSPORTHISTORISKA MUSEER

Marinmuseum

Sjöhistoriska museet

Vasamuseet

Järnvägsmuseet



Transporthistorisk forskning i Sverige Rapport från en workshop

Per Widén & Anna Lindgren

Statens Maritima och Transporthistoriska museer
Stockholm 2021

Omslagsbilder: Väghistoriska samlingen i Kjula, Foto Johan Sommar,
SMTM, samt loket F1200, Foto Anders Jansson, Järnvägsmusei vänner.

Innehåll

Mot en svensk transporthistorisk forskningsöversikt – inledning	2
Deltagande forskare och presentatörer på workshopen 2019	4
Bakgrund	5
SMTM:s transporthistoriska samlingar	6
Workshopen: teman och tendenser i den transporthistoriska forskningen	10
Slutord	16
Bilaga. Program för workshop 23/10 2019	18

Mot en svensk, transporthistorisk forskningsöversikt – inledning

Den 23 oktober 2019 ordnade Statens maritima och transporthistoriska museer (SMTM) en forskningsworkshop på temat ”Transporthistoria”. Efter att myndigheten 2018 tog över ansvaret för de statliga väghistoriska, järnvägshistoriska och flyghistoriska samlingarna i landet har det funnits en önskan om att få kontakt och överblick över den transporthistoriska forskningen i Sverige och skapa en överblick över fältet för myndigheten, på liknande sätt som man sedan tidigare har kontakt med och överblick över den maritima forskningen i landet och workshopen var ett första tillfälle att förverkliga detta.

Workshopen samlade drygt 20 presentatörer från SMTM och från olika forskningsområden och ett tiotal övriga deltagare. Den var mycket lyckad på så vis att den sammanförde forskare från en rad områden som kan kallas ”transporthistoriska” men som inte vanligtvis samlas under den etiketten och som inte nödvändigtvis kände till varandra eller varandras forskning sedan tidigare. Diskussionen blev därför spännande för många, som kanske fick sitt område kommenterat från lite andra håll än vanligtvis. Övriga deltagare kom från ArbetSam, Trafikverket, Järnvägshistoriska riksförbundet, Järnvägsmusei vänner, KMV Forum, Centrum för Näringslivshistoria och SMTM.



Transporthistoria kan vara många saker. Vägarbete på landsväg, mitten av 1900-talet. Fotograf okänd, Järnvägsmuseets bildsamling.

Syftet med workshopen var att få en överblick över det transporthistoriska forskningsfältet i Sverige och undersöka vilket intresse det fanns för myndighetens samlingar och eventuella samarbeten framöver. Efter en inledande genomgång av svenska lärosätens webbplatser inom ämnen som ekonomisk historia, historia, teknik- och vetenskapshistoria, idéhistoria, kulturgeografi, kulturvård, etnologi, konstvetenskap och arkeologi identifierades ett trettiotal



Vägskyltar från olika tider i SMTM:s väghistoriska samlingar i Kjula. Foto Johan Sommar, SMTM.

forskare som fick inbjudan till workshopen samt en fråga om de hade tips på andra forskare som kunde tänkas vara intresserade. På så vis identifierades ytterligare forskare med transporthistoriska forskningsområden.

Workshopen planerades som ett tillfälle att ses och höra på korta presentationer av de inbjudna forskarna. Varje talare fick tio minuter på sig att kortfattat redogöra för sin forskning och helst också göra en kortare reflektion av vad transporthistoria är och vad det transporthistoriska fältet kan vara.

Till workshopen den 23 oktober 2019 var 22 forskare från tolv ämnen vid elva lärosäten och tre övriga organisationer anmälda: Historia, Ekonomisk historia, Företagsekonomi, Etnologi, Teknik och vetenskapshistoria, Teknikens ekonomi och organisation, Idé- och lärdomshistoria, Kulturgeografi, Teknikhistoria, Arkeologi, Kulturvård och Konstvetenskap. Forskarna kom från Stockholms

universitet, Uppsala universitet, Lunds universitet, Södertörns högskola, Chalmers, KTH, Umeå universitet, Luleå tekniska universitet, SLU, Handelshögskolan och Göteborgs universitet samt Centrum för näringslivshistoria, Motorhistoriska Riksförbundet och Alingsås museum.

Transporthistoria är alltså på intet sätt ett sammanhållet fält utan något som kan sägas utövas av forskare från en rad olika discipliner, med olika intressen och olika infallsvinklar, men samtidigt ett fält med både stor spridning och stor potential. Tyngdpunkten ligger inte oväntat i historiska discipliner (även om de ibland utövas inom teknisk fakultet), men samhällsvetenskapliga ämnen som företagsekonomi och ekonomisk historia finns representerade. Ett tydligt resultat av workshopen är att den visar på att SMTM genom att stödja ett ökat nätverkande på området transporthistoria med exempelvis kontaktskapande och workshops som denna skulle kunna spela en stödjande och uppmuntrande roll för den transporthistoriska forskningen i Sverige.

Deltagande forskare och presentatörer på workshopen

Lena Andersson-Skog, Ekonomisk historia, Umeå universitet
Per Dahl, Motorhistoriska Riksförbundet
Christer Eldh, Etnologi, Lunds universitet
Jan Fredrikson, Ekonomisk historia, Uppsala universitet
Leif Grundberg, Överintendent, SMTM
Charlotte Hagström, Etnologi, Lunds universitet
Mikael Hammelev, Kulturvård, Göteborgs universitet/Alingsås museum
Björn Hasselgren, Ekonomisk historia, Uppsala universitet
Anders Houltz, Centrum för Näringslivshistoria
Thomas Högberg, Historia, Uppsala universitet
Per Högselius, Teknik och vetenskapshistoria, KTH
Ulf Jansson, Kulturgeografi, Stockholms universitet
Lars-Eric Jönsson, Etnologi, Lunds universitet
Erik Lakomaa, Företagshistoria, Handelshögskolan
Anna McWilliams, Arkeologi, Södertörns högskola
Leos Müller, Centrum för Maritima studier, Stockholms universitet
Tiina Männistö-Funk, Teknikens ekonomi och organisation, Chalmers tekniska högskola
Sophie Nyman, Avdelningschef, Form och innehåll, SMTM
Patrik Olsson, Kulturgeografi, Sveriges Lantbruksuniversitet
Jan Ottosson, Ekonomisk historia, Uppsala universitet
Fredrik Svanberg, Enhetschef, Kulturarvsheten, SMTM
Roine Wiklund, Teknikhistoria, Luleå Tekniska universitet
Olle Wilson, Konstvetenskap, Uppsala universitet



Flygplan ur Arlanda civilflygsamling. Foto Johan Sommar, SMTM.

Bakgrund

I januari 2018 tog Statens Maritima Museer, som då bestod av Marinmuseum, Sjöhistoriska museet och Vasamuseet, över ansvaret för ytterligare tre statliga, transporthistoriska samlingar, vilket också fick till följd att myndigheten 2019 bytte namn till Statens Maritima och Transporthistoriska Museer. Bakgrunden var att Banverket och Vägverket med egna verksamheter samlades i den nya myndigheten Trafikverket 2010, dit också de flyghistoriska samlingarna från Luftfartsverket fördes över.

Järnvägsmuseet har sedan 1970 haft lokaler och verksamhet i Gävle, men har funnits sedan 1915 då det öppnade i anslutning till SJs huvudkontor på Vasagatan i Stockholm. Utöver en stor samling föremål var det alltså framförallt en fullt fungerande museiverksamhet som 2018 lades till de tre marinhistoriska museerna. Järnvägsmuseet har för närvarande stängt sina utställningslokaler för renovering, men hade 2019 en fortsatt verksamhet i ett öppet magasin och en omfattande utåtriktad verksamhet på olika platser i landet då man bland annat kör delar av det lok- och vagnmaterial som finns i samlingarna.



Bild från den väghistoriska samlingens magasin i Kjula. Foto Kjell Åström, SMTM.

Vägsamlingen i sin tur har även den sitt ursprung i ett verksmuseum, men med en lite mer diffus historia. Någon form av historisk utställningsverksamhet verkar ha drivits i Vägverkets regi sedan mitten av 1960-talet, även om museitankarna har funnits sedan 1910-talet. Från 1991 till mars 2010 drev Vägverket Vägmuseum i Borlänge, en verksamhet inom Trafikverket som lades ned 2012. Samlingarna magasinerades då i en nedlagd vägstation i Kjula öster om Eskilstuna, en plats som använts som magasin för de väghistoriska samlingarna sedan 1980-talet. Samlingarna i Kjula inventeras nu av SMTM för

att utreda vad som finns i samlingarna och vad som ska inregistreras som museiföremål och vilken inriktning verksamheten ska ha i framtiden.

De civilflyghistoriska samlingarna har inte som de väg- och järnvägshistoriska samlingarna varit inordnade i en professionell museiverksamhet, men har sedan Luftfartsverket började samla historiskt flygmaterial under 1950-talet visats på frivilligbasis sedan åtminstone 1973. Från 1982 och framåt visas samlingen i lokaler på Arlanda i samarbete med frivilligorganisationer.

SMTM:s transporthistoriska samlingar

Järnvägsmuseet

Järnvägsmuseets samlingar består av drygt 300 fordon, över 20 000 föremål, en halv miljon bilder och ett mycket omfattande arkiv bestående av järnvägsföretagsarkiv, person- och föreningsarkiv. Tidsmässigt består samlingarna av föremål, fordon och dokument från mitten av 1800-talet och framåt. Verksamheten bedrivs i två lokaler i Gävle. Utställningarna är för

närvarande under ombyggnad och planerar att öppnas igen 2023 men publik verksamhet bedrevs 2019 i ett öppet fordonsmagasin där även arkiv och bibliotek finns. Järnvägsmuseet har också en omfattande tågtrafikverksamhet med bokade resor i historiska vagnar. Verksamheten bedrivs både i egen regi och i samarbete med researrangörer och körs med museets egna lok och vagnmaterial. Resorna går över hela landet och kan till exempel vara i form av charterresor med mål som de svenska fjällen eller västkusten, men man genomför också resor till olika typer av evenemang som till exempel Classic Car Week i Rättvik, Nostalgiafestivalen i Ronneby och julmarknaden på Jamtli i Östersund. Tågmaterial som körs anpassas till sammanhanget så att man kör diesellok till Classic Car Week och äldre el- och ånglok till Jamtli och Nostalgiafestivalen.



Arkivmaterial är också en del av transporthistorien. Pannjournaler för ånglok i Järnvägsmuseets arkiv. Foto Robert Herpai, SMTM.

Vägsamlingen i Kjula

Det tidigare vägmuseets samlingar i Kjula består av omkring ett 100-tal fordon och ca 10 000 föremål med anknytning till det tidigare Vägverkets verksamhet. Fordonsmaterialet utgörs av allt från traktorer och lastbilar till mer specialiserade fordon som vägskrapor, vältrar, grävare, asfaltläggare med mera.

Föremålssamlingen består i sin tur av större och mindre föremål med anknytning till Vägverket som arbetskläder, skyltmaterial, spadar och hackor, men också större föremål som plogar med mera som hör ihop med olika fordon.



Ånglok på väg, NBJ lok 16 med godståg. Foto Anders Karlsson. Järnvägsmuseets bildsamling.



Vägstationen i Kjula, anlagd 1938. Foto Emma Kristina Stilje, SMTM.

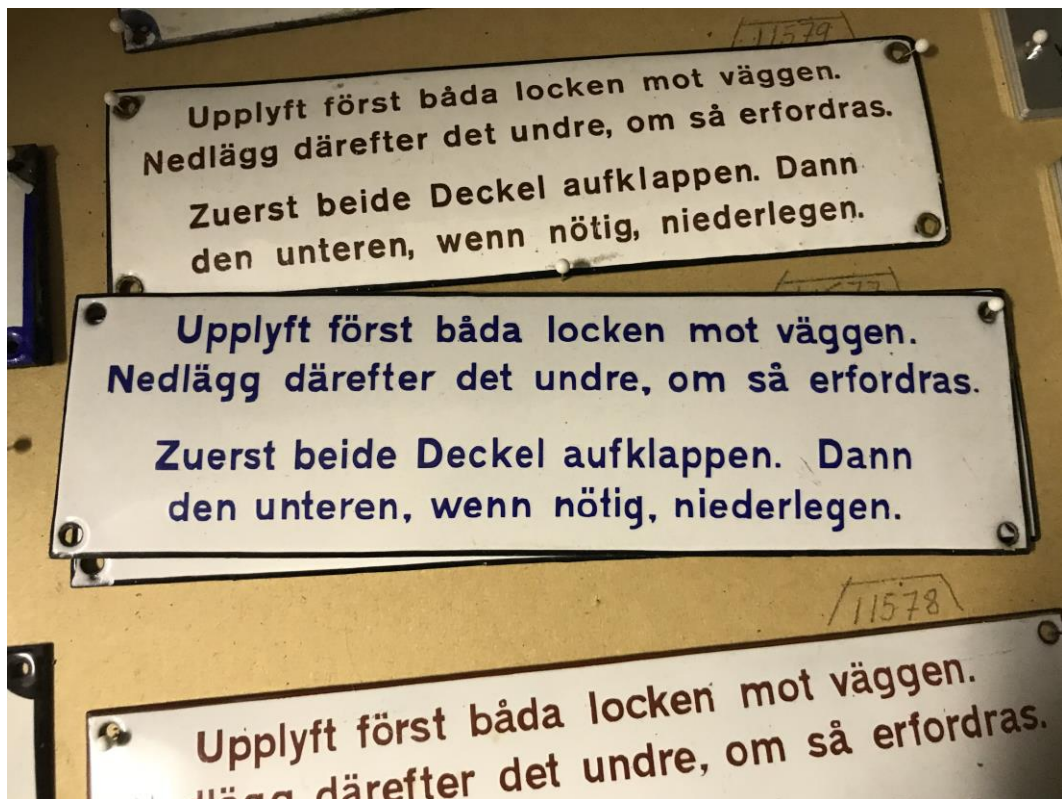
Till samlingen hör också ett omfattande arkiv bestående av främst väghistoriskt tryck och en stor pressklippsamling, men också arkivmaterial från olika väghållningsdistrikt. Liksom Järnvägsmuseet så har Vägverket använt delar av det rullande materialet för publika event både på plats i Kjula och som deltagare på andra festivaler med mera.

Flygsamlingen på Arlanda

Arlanda flygsamlingar består av 49 flygplan, ett 20-tal flygmotorer, omkring 3200 föremål samt ytterligare sex flygrelaterade fordon och lika många flygsimulatorer. Föremålen utgörs av allt från flygplansmodeller, verkstadsutrustning och reservdelar till radio- och radarutrustning, konst, uniformer, dräkter och andra föremål med anknytning till olika flygbolag. Till



Caravelle i Arlanda flygsamling. Foto Kjell Åström, SMTM.



Emaljerade skyltar i Järnvägmuseets samling. Foto Kjell Åström, SMTM.

samlingen hör också en större arkivsamling om ca 300 hyllmeter bestående av bland annat ritningar, affischer, personarkiv och olika föreningsarkiv samt en fotosamling om ca 100 000 bilder. Samlingen har under flera år i begränsad omfattning hållits öppen för allmänheten av föreningen Arlanda flygsamlingars vänner som också har fått ett begränsat ekonomiskt stöd för detta. Utöver öppethållandet har föreningen även utfört visst underhåll och renoverat ett 20-tal av samlingens flygplan.

Workshopen: teman och tendenser i den transporthistoriska forskningen

Många transporthistoriska ämnen och perspektiv presenterades och diskuterades under workshopen. I det följande har vi försökt att beskriva innehållet tematiskt istället för presentation för presentation (se bilaga), eftersom huvudsyftet är att försöka bidra till en översikt över fältet transporthistoria och vad det kan tänkas omfatta.

Trafiksystem

Flera olika forskare hade presentationer som helt eller delvis kan sägas falla under rubriken trafiksystem, även om det inte alltid var deras huvudsakliga ämne. Tiina Männistö-Funks longitudinella studie av Åbos trafiksystem och hur det förändrats från tidigt 1900-tal till idag är ett exempel. Genom att studera drygt 3500 gatufotografier från Åbo har hon kunnat analysera hur stadens trafiksystem utvecklats under seklet och hur olika fordon dominerat under olika perioder. Metoden har dessutom möjliggjort analyser av gående vilket annars är mycket svårt att hitta källmaterial till. Ett annat resultat är att bilens totala dominans över stadsplaneringen synliggjordes.

Per Högselius presenterade en mer övergripande infallsvinkel där transnationella perspektiv och frågan hur olika länders transportsystem hänger ihop med varandra stått i centrum. Hur har framväxten av vägar, järn- och vattenvägar, flyg och energiförsörjning hängt ihop transnationellt? Hur har gränser och rörlighet över dem påverkat transportsystemen? Högselius ställde också frågan om hur olika transportsystem hänger ihop med andra systembyggare som militära och industriella men också ekologiska system? Högselius tog även upp hur transporter och transportsystem har betydelse för möjligheter att exploatera naturresurser som energi, mineraler med mera. Transportsystem var också ett tema i Christer Elds presentation. Hans forskning har handlat om teknik och föreställningar om risk med särskilt fokus på maskulinitet där en av studierna fokuserat på intendenturens roll och status i säkerhetsarbetet på passagerarfartyg.

Lena Andersson-Skog har undersökt transporter och kommunikationer ur ett institutionellt perspektiv och försökt se transportinfrastruktur och samhälls-



I den väghistoriska samlingen finns ca 100 fordon och större maskiner. Foto Kjell Åström, SMTM.

omvandling ur bredare perspektiv än bara rent tekniska. Hennes forskning har bland annat handlat om vågor av centralisering och avreglering under 1800- och 1900-talen med bland annat järnvägstrafik och telekommunikation som exempel. Hon har också undersökt samspelet mellan regionalt och nationellt, som hur inlandsbanan som egentligen var ett regionalt projekt fick betydelse för hela landet när Norrlands inland knöts ihop med resten av landet. I det samspelet finns politiska såväl som ekonomiska intressen som samverkar och lokala initiativ kan få nationell verkan som i lanseringen av Ådalsbanan/Botniabanan där lokala företag började driva den process som senare blev ett stort nationellt projekt.

Roine Wiklund redogjorde för sin forskning om den svenska järnvägens elektrifiering och hur den började med Riksgränsbanan längst upp i norr. Anledningen var för att undersöka teknikens möjligheter, staten hade genom att man gått in som ägare i LKAB ekonomiska intressen i sträckan och det kända klimatet gjorde att man kunde testa tekniken under svåra omständigheter. Wiklunds forskning har också behandlat sociotekniska system och tekniska förändringar och senast kyl- och frysvarnar som transportsystem.



Museiområdet på Järnvägsmuseet i Gävle. Foto Kjell Åström, SMTM.

Ett annat specifikt exempel på utvecklingen av ett infrastruktursystem gavs av Björn Hasselgren i Göta Kanal. Hasselgren talade om samspelet mellan teknologi, ekonomi (och finansiering), politik och kultur i relation till kanalprojektet, inte minst utifrån fördelningen mellan offentliga och privata medel och samverkan däremellan vid finansieringen av projektet. Kanalen var del av ett internationellt fenomen mellan 1750-1850 och hade förberetts genom politiskt lobbyarbete långt innan den påbörjades på 1810-talet. Aktiebolaget som skapades och drev kanalverksamheten hade ägare över hela landet och kanalen öppnade 1832.

Ulf Jansson redogjorde för forskning om hastigheter och avstånd. Hur lång tid tar det egentligen att färdas, och hur lång tid har det tagit historiskt? Här begränsar källorna möjligheterna till forskning, men svar kan fås av äldre kartor och rekonstruktioner av resmönster. Jansson redogjorde för analyser av transporttider och hur det påverkat jordbrukets produktion. Hur förhöll sig till exempel oxkärrans hastighet till den hästdragna?

Anna McWilliams forskning har inte främst rört transportsystem i sig, även om hon också studerat hur järnvägsspår gjorts om till cykelväg, men hur transportsystem och rörelsemönster har påverkat hur landskapet människor rört sig i. Spåren av rörelsemönster och transporter utgör ett kulturarv som behöver undersökas och förvaltas. Thomas Högberg undersöker i sin forskning om väghållning och hur vägnätet underhölls genom väglotter som underhölls av bönder innan bilismens genombrott. Systemet medförde minimala kostnader för staten och upprätthöll ett slags lägstanivå men gav ingen vidare bra vägstandard. Det gjorde också nya vägdragningar svåra att genomföra då det krävde en omfördelning av det befintliga vägunderhållet. Systemet var dock stabilt under lång tid.

Vägar som kulturarv idag men också hur det påverkat landskapet var i fokus även för Patrik Olssons presentation. Hans forskning har handlat om alléer, vägar och landskap i Skåne. Vägarna och framförallt de kantade av alléer har strukturerat och påverkat landskapet. Markerat gränser och förändrat och förskönat landskapet. Allén kunde tjäna som gräns och som markering av väglotter, men kunde också estetiskt markera ingången till en stad eller ett gods.

Transporter

Precis som när det gäller trafiksystem så var transporter ett ämne som flera forskare berörde till stor eller liten del. Erik Lakooma forskar främst om hur företag hanterar nya regleringar, men använder ofta transporthistoriskt material. Lakooma har främst forskat på landsvägstransporter och om hur dessa historiskt förhåller sig till järnvägstransporter. Till skillnad från järnvägen som är beroende av beslut fattade för länge sedan (spårdragningar osv) är landsvägstransporter mer flexibla, men övergången från järnväg till lastbil tog ändå lång tid i Sverige jämfört med andra länder.

Lena Andersson-Skog har bland annat undersökt timmertransporter och hur skiftet från flottning till andra transportsätt gick till, men också om järnvägstrafik och vägtransporter. Senast har hennes forskning handlat om sjöfart, sjötransporter, färjetrafik och isbrytning. Ulf Jansson har också analyserat transporttider i jordbruksproduktionen historiskt och hur faktorer som vägar och dragdjur påverkat detta.

Äldre tiders materiella förutsättningar för transporter var också något som Mikael Hammelev kom in på i sin presentation. Utifrån material i Alingsås museums samlingar diskuterade Hammelev transporter under 1700-talets andra hälft och hur de var beroende av teknik och klimat.

Cykling

Charlotte Hagström och Lars-Eric Jönsson redogjorde för sitt cyklingshistoriska projekt, om vilka idéer som kopplades till cykeln och cyklande under början av 1900-talet. När säkerhetscykeln, det vill säga den cykelmodell vi i princip fortfarande använder, lanserades var ett stort fokus på hastighet och på hur långt man kunde cykla. Kunde man till exempel cykla jorden runt, hur fort kunde man cykla i relation till tåg, hästtransport och i förlängningen bilen, och hur långt kunde man cykla på en dag var frågor som ställdes och som olika kampanjer byggdes upp kring. Cykeln fick en roll som frihetssymbol och blev genom att retoriskt kopplas samman med ”den nya kvinnan” också en symbol för kvinnlig frigörelse.

Cykeln och cykelns roll i stadens transportsystem var ett tema i Tiina Männistö-Funks ovan nämnda presentation av sin forskning om Åbos trafiksystem. Cykeln var fram till och med 1950-talet det absolut dominerande



Trafikrestaurangers arkiv till vänster och ellokjournaler till höger, i Järnvägmuseets arkiv. Foto Robert Herpai, SMTM.

trafikslaget, men från 50-talet till 80-talet kunde en kraftig minskning av cyklandet avläsas.

Den stora minskningen skedde på 1970-talet och cykeln blir därefter helt marginaliserad i förhållande till bilen, inte minst då flera stora cykelstråk gjordes om till motorleder vilket tvingade bort cyklister till andra och längre vägar.

Bilar och bilkultur

Per Dahl diskuterade bilens kulturhistoria och bilen som livsstilsobjekt. Motoriseringen var en av de stora grundläggande samhällsomvandlingarna som påverkade precis allt och alla. Motoriseringens stora samhällsomvandling var också synlig i Tiina Männistö-Funks presentation där bilstråkens stora förändring av Åbo stad synliggjordes. Dahl lyfte fram hur bilen på många sätt var demokratisk och blev tillgänglig för alla, den gav frihet för individen och förändrade fritiden samt bilen som statusmarkör och som konst- och designobjekt.

Olle Wilson lyfte fram bilens kulturella innebörd och dess existentiella dimensioner. Bilen, menade Wilson är motsägelsefull och signalerar både mjuka och hårda värden, även om den traditionellt oftast varit maskulint kodad.

Historiskt har bilen också påverkat hur vi ser på naturen och bilen har i sin tur laddats med dessa värden. Bilens kulturella betydelse lyftes också av Jan Fredrikson som talade om "retromotorism" och det stora intresse för historiska bilar och andra äldre fordon som finns i landet och som samlar ett par hundratusen personer.

Anders Houltz lyfte perspektivet från det individuella till det nationella utifrån hur bilindustri och bilar knutits till nationell identitet. Houltz redogjorde för bilfabriken som modern ikon och hur många länder satsade på egen biltillverkning efter modell av Fordfabriken i Detroit. I Sverige blev Volvo ett nationellt projekt som knöts till folkhemsidéen och Torslandafabriken framhölls som en nationell stolthet när den öppnade 1964. I dagens Sverige fortsätter Volvo att spela en stor roll för den svenska självbilden trots att det numera har utländska ägare, vilket Houltz tydligt visade med hjälp av Volvos reklamfilmer med fotbollsspelaren Zlatan Ibrahimovic.

Besläktat med Wilsons, Fredriksons och Houltz forskning var Charlotte Hagströms och Lars-Eric Jönssons presentation av deras gemensamma forskningsprojekt om cykeln som materialitet, gräns och rum. Projektet studerar hur cykeln är identitetsskapande och hur den används olika under olika faser i livet. Cykeln står enligt Hagströms och Jönssons forskning för ett antal olika värden och teman där de tydligaste är självständighet, frihet och välbefinnande. De konstaterar också att man i Sverige förväntas kunna cykla och att inte kunna det är tydligt avvika från normen, oavsett vad anledningen – sjukdom, rädsla, trafikmiljö, tradition eller kultur – är. Cykeln ger här frihet och möjlighet till nya intryck (precis som bilen), och en del av forskningen har varit att undersöka Cykelfrämjandets projekt "Frihet på cykel", cykelkurser för vuxna som ännu inte lärt sig cykla.

Flyg

Jan Ottosson påpekade att det finns mycket forskning om järnväg och järnvägstransporter inom det ekonomihistoriska fältet som han själv tillhör, men mindre om det civila flyget. Ottossons forskning har handlat mycket om hur staten agerat i förhållande till civilflyget, inte minst när det kommer till den tidiga historien, innan andra världskriget. Han har bland annat forskat om interaktionen mellan stat och privata intressen i bildandet av SAS, som skapades som ett unikt samarbete mellan flera nordiska stater, men också om de tidiga civila flygbolagen som AB Aerotransport och vilka aktörer som var drivande i

skapandet av dem. Här kom både den civila och den militära staten in med olika intressen.

Anna McWilliams har studerat flyghistoria från ett mer påtagligt materiellt perspektiv genom att undersöka lämningar av flygplansvrak både i vatten och på land. Ett arbete som bland annat har resulterat i att vraket efter ett tidigare tyskt militärflygplan som förolyckades utanför Karlskrona 1947 fornlämningsförklarades av Riksantikvarieämbetet och blev därmed Sveriges yngsta fornminne.

Järnväg

Mikael Hammelev diskuterade källor till järnvägshistoria och järnvägsresande utifrån ett lokalt perspektiv utifrån material i Alingsås museums samlingar. Bland annat noterades klassamhällets manifestation i järnvägen i form av väntsalar, vagnar och biljettsystem, men också hur den absoluta majoriteten av alla biljetter som såldes var i tredje klass. Roine Wiklund presenterade som nämnts ovan forskning om järnvägens elektrifiering och järnvägens roll i gruvindustrin. Wiklunds senaste projekt som precis påbörjats behandlar kyl- och frysvagnar och hur sådana öppnade upp för nya marknader och möjligheter för livsmedelsproduktion och distribution.

Slutord

Under dagen framfördes flera generella kommentar till fältet och hur olika möjligheterna till forskning är för olika transportslag. Olika transportsystem har till exempel olika arkivsituationer. Stora företag eller myndigheter som SJ har stora arkiv medan till exempel små speditorsfirmor kanske inte efterlämnar något arkivmaterial alls (Erik Lakooma). Däremot finns andra typer av organisationer med stora arkiv, till exempel fackförbund, som gör att man kan komma åt även mindre organisationer så att säga bakvägen. Cyklister och gångtrafikanter är mer svårundersökta än bilister (Tiina Männistö-Funk). Ett annat problem som ventilerades av flera deltagare är att mycket av det fysiska materialet i samlingarna, som till exempel flygsamlingen på Arlanda, kan komma att bli mycket mer svårbegripligt då det snart inte finns kvar människor med förstahandserfarenhet av tekniken. Det pågår ett generationsskifte.

Något som var tydligt under dagen var att vi sammanförde flera olika forskningsfält som inte alltid hade kännedom om varandra, men att det fanns en stor nyfikenhet både på varandras forskning och på myndighetens samlingar och museer. Flera deltagare föreslog någon form av nätverk och även uppföljande workshoppar. Här diskuterades också hur en sådan uppföljande workshop skulle vara organiserad. Den här workshopen hade en inventerande uppbyggnad med korta presentationer men ett uppföljningstillfälle kanske borde organiseras annorlunda. Olika tematiska upplägg föreslogs och enigheten var stor om att ett annat upplägg krävdes för ett sådant möte. Flera deltagare framhöll också vikten av att bibehålla det tvärvetenskapliga mötet mellan mjuka och hårda värden, mellan makroperspektiv och mänskligt-kulturella perspektiv, men det påpekades även att bredden kan bli ett hinder.

Sedan tidigare delfinansierar SMTM Centrum för maritima studier (CEMAS) vid Stockholms universitet, lett av historikern Leos Müller. CEMAS bedriver forskning inom det maritima fältet med utgångspunkt i ämnena historia, etnologi och arkeologi och har genom sin koppling till SMTM bidragit till att museerna kan skapa spännande utställningar. Ett konkret exempel bland flera är den utställning om Ostindiska kompaniet som står på Sjöhistoriska museet idag som är framtagen i samarbete med dåvarande doktoranden vid CEMAS Lisa Hellman och som delvis baseras på hennes forskning. CEMAS fördes fram som en tänkbar modell för ett framtida samarbete. Det finns dock samtidigt påtagliga skillnader mellan det maritima området och det transporthistoriska. Medan CEMAS fyller ett tomrum och det inte skulle finnas så mycket maritimt inriktad forskning förutom det i Sverige, är det transporthistoriska området annorlunda.

Som workshopen visar så har det inte tidigare varit ett sammanhållet område utan är snarare en ny skärningspunkt för flera olika forskningsområden. Till skillnad från förhållandena inom det maritima området så saknas inte forskning som kan kallas "transporthistorisk", det är bara det att den forskning som pågår på olika håll inte förts samman med just denna "skärning". Så snarare än att skapa ett nytt forskningscentrum, eller utvidga CEMAS uppdrag, skulle SMTM:s framtida roll i relation till sitt nya transporthistoriska uppdrag kanske snarare kunna vara att genom nätverkande, workshops, samarbeten och liknande föra samman och uppmuntra en fortsatt transporthistorisk forskning inom olika ämnen och att genom den sortens nätverksarbete verka för ökad kunskap inom området.

TRANSPORTHISTORISK WORKSHOP | 23 OKTOBER. HÖRSALEN, SJÖHISTORISKA MUSEET

PROGRAM:

09.15 – 10.00	Ankomst till Sjöhistoriska museet, kaffe.
10.00	Välkomna. Överintendent Leif Grundberg.
10.10	SMTM:s transporthistoriska samlingar och vårt uppdrag. Avdelningschef Sophie Nyman.
10.30 – 11.30	Tiominuterspresentationer av aktuell forskning.
11.30	Gemensam lunch på Sjöhistoriska museet.
12.30 – 14.40	Tiominuterspresentationer av aktuell forskning.
14.40	Kaffe.
15.00 – 16.10	Tiominuterspresentationer av aktuell forskning.
16.10 – 16.30	Slutdiskussion. Det transporthistoriska områdets gränser och innehåll. Framtiden.
16.30	Slutord från arrangörerna.

10.30 – 11.30

Jan Ottosson
Ekonomisk historia, Uppsala universitet

Tiina Männistö-Funk
Teknikens ekonomi och organisation, Chalmers

Ulf Jansson
Kulturgeografi, Stockholms universitet

Olle Wilson
Konstvetenskap, Uppsala universitet

Per Högselius
Teknik och vetenskapshistoria, KTH

12.30 – 13.30

Anna McWilliams
Arkeologi, Södertörns högskola

Erik Lakomaa
Handelshögskolan, Stockholm

Charlotte Hagström
Etnologi, Lunds universitet

Lena Andersson-Skog
Ekonomisk historia, Umeå universitet

Lars-Eric Jönsson
Etnologi, Lunds universitet

Per Dahl
Teknikhistoria/Idé- och lärdomshistoria

13.40 – 14.40

Patrik Olsson
Kulturgeografi, SLU

Karin Gustavsson
Etnologi, Lunds universitet

Anders Houltz
Centrum för Näringslivshistoria

Jan Fredrikson
Ekonomisk historia, Uppsala universitet

Thomas Högberg
Historia, Uppsala universitet

Björn Hasselgren
Ekonomisk historia, Uppsala universitet

15.00 – 16.10

Roine Wiklund
Teknikhistoria, Luleå tekniska universitet

Mikael Hammelev
Kulturvård, Göteborgs universitet/Alingsås museum

Gunnar Alexandersson
Handelshögskolan, Stockholm

Christer Eldh
Etnologi, Lunds universitet

Leos Müller
Centrum för Maritima studier, Stockholms universitet

STATENS MARITIMA OCH TRANSPORTHISTORISKA MUSEER

Marinmuseum Sjöhistoriska museet Vasamuseet Järnvägsmuseet