

Fataburen 1980

Fataburen

1980



Tillverkning af Nationalgrupper till Paris Utställningen 1867

Fataburen



1980

Nordiska museets och Skansens årsbok

Redaktör: Ebbe Schön

Omslagsbilden: I Södermans ateljé.
Dockor tillverkas för Parisutställningen 1867.
Akwarell av Fritz von Dardel. Privat ägo.
Foto: Ulla Wåger, Nordiska museet.
Omslagsarrangemang: Håkan Lindström.

© 1980 Nordiska museet och respektive artikelförfattare.
Tryckt hos Bohusläningens AB, Uddevalla 1980

ISBN 91 7108 187 9

Skyttorp – bostadsbyggande och bebyggelseutveckling

Lena A:son-Palmqvist

Bygdens centrum – "Framtensta" och "Baktensta"

Under 1870-talet var Tensta socken fortfarande en utpräglad jordbruksbygd. Salsta slott, som fram till slutet av 1800-talet hörde till Tensta socken, dominerade helt den omkringliggande jordbruksbygden. I husförhörlängderna för 1870 var gruppen pigor och drängar den största tillsammans med jordtorpare och frälsebönder. Även fattighjon och inhysseshjon utgjorde en stor grupp av befolkningen.

Bortsett från de stora områden som hörde till Salsta bestod brukningsenheterna inom socknen främst av små och medelstora bondgårdar, som i regel innehades av självägande bönder, men det fanns också ett flertal arrendegårdar. I husförhörlängderna upptas även ett knappt tiotal akademibönder. Bland andra yrkeskategorier inom socknen märks: fyra skräddare, två skomakare, en lanthandlare, en kolare, fem gruvarbetare, en gruvdräng, tre tegelarbetare, fyra skogvaktare, sexton soldater, en sergeant, en korpral och en löjtnant samt socknens fjärdingsman och kyrkoherde.

Frälsebönderna i Åsby, området kring nuvarande Skyttorp, hade vid sidan av arbetet på den egna gården också skyldighet att göra dagsverken på Salsta. Många arbetade också med huggning och kolning, körslor i skogen, koltransporter till Vattholma, transporter av malm från Dannemora till Länna och Vattholma, järnforor samt tegeltransporter från Salsta tegelbruk till Uppsala. Dessutom körde man ofta till kvarnen i Vattholma och kombinerade resan med varuinköp i brukshandeln där.

Vid sekelskiftet, då Uppsala-Gävle järnvägen var öppen för trafik och stationen i

Skyttorp sysselsatte ett par anställda, hade Tensta socken drygt 1 300 invånare fördelade på 326 hushåll. I Åsby, Södergärde, Uggelbo och inom den övriga jordbruksbygden var befolkningsstrukturen i princip oförändrad, men i Skyttorp kan man skönja det uppväxande stationssamhället. Järnvägsstationen sysselsatte vid den här tiden en stationsinspektör, inflyttad från Stockholm, en stationskarl och ett kontorsbiträde. Jordbruksbygdens gamla centrum, kyrkbyn i Tensta med sockenskolan och prästgården, förblev i stor utsträckning skogsböndernas sockencentrum och benämns fortfarande i allmänt språkbruk "Framtensta". Stationssamhället Skyttorp, som allmänt ansågs ha lägre rang, benämndes "Baktensta".

Det nya stationssamhället förblev dock inte ett renodlat tjänstesamhälle utan gav snart upphov till industrietablering. De viktigaste näringarna i Skyttorp blev förutom skogsavverkningen med tillhörande transporter också trävaruhandel, tillverkning av träfiberskivor för byggnadsindustrin samt så småningom även tillverkning av monteringsfärdiga fritidshus och småhus. I många områden betydde stationssamhällets expansion att socknens gamla centrum kring kyrkbyn förflyttades till det snabbt växande stationssamhället. Inom Tensta socken förblev dock kyrkbyn jordbruksbygdens centrum även om invånarna i flera avseenden utnyttjade stationssamhällets tjänster.

Stationssamhället Skyttorp

Järnvägens betydelse för tätortslokalisering och bebyggelsestruktur är påfallande om man studerar sena 1800-talssamhällen



I samband med invigningen av järnvägen Uppsala–Gävle 1874 byggdes endast en banvaktstuga i Skyttorp. Först 1898 fick Skyttorp eget stationshus. Foto i Uppsala universitetsbibliotek.

och städer. En målsättning med järnvägsbyggandet blev efter långa diskussioner i ståndsriksdagen att järnvägarna skulle dras fram genom bygder som saknade kommunikationer och därmed stimulera näringslivets utveckling.

Förutsättningarna för stationssamhällets utveckling måste dock ses i förhållande till lokala särdrag. Betydelsefullt för bebyggelsestrukturen var topografin, äldre vägnät, markägoförhållanden etc. Om det rådde oenighet mellan markägarna och järnvägsstyrelsen kunde järnvägsbolaget vid framdragandet av järnvägen utnyttja den expropriationslagstiftning som syftade till att all obebyggd mark oavsett ägoförhållanden skulle vara framkomlig. För Skyttorps del var dessa problem knappast aktuella. Vattholma bruk, som under den här tiden hörde till Salsta slott, var ägare av all mark kring nuvarande Skyttorp. Här låg tidigare Åsby

by som omfattade fyra frälsehemman under Salsta. Omkring 1870 sammanslogs de fyra hemmanen till en brukningsenhet, Åsby 1–4, som omfattade 1½ mantal. Till byn hörde också torpen Uggebol, Åsbytorpet och Skyttorp. I husförhörlängderna för år 1880 redovisas sex hushåll i Åsby om totalt sexton personer. Flertalet var sysselsatta inom jordbruket. Alla, utom en, var födda i Tensta eller omkringliggande socknar.

För Vattholma bruk fick järnvägen stor betydelse. Tidigare var man tvungen att forsla malmen från Dannemora utmed landsvägarna till masugnen vid Länna i Almunge socken och vidare till järnverket i Vattholma. Genom järnvägen förbättrades transportmöjligheterna avsevärt.

När järnvägen Uppsala–Gävle invigdes 1874 byggdes bara en banvaktstuga vid Skyttorp. Senare tillkom också ett växelspår för utlastning av skogsprodukter och

torv. Redan ett år senare utlovade järnvägsbolaget att ordna last- och hållplats vid Skyttorp, om bönderna själva anlade väg från Vattholmavägen mot Viksta. Hållplatsen inrättades också 1878 och vägen byggdes troligen några år senare. Samtidigt tillbyggdes banvaktstugan med en väntsal. Förutom traktens befolkning var det framförallt invånarna i Viksta, Vendel och Björklinge som fick stor nytta av järnvägen. Successivt ökade antalet resande och godsmängden till Skyttorp. Örsmossens strötorvbolag, som hade torvtäkt väster om Skyttorp ordnade ett upplag genom att 1880 bygga en torvlada väster om järnvägen vid Skyttorps gård för utlastning av torven och byggde samtidigt en rälsbana ut till Örsmossen.

I takt med att järnvägens betydelse ökade växte också behovet av en riktig stationsbyggnad. Godstrafiken ombesörjde inte bara torvtransporterna utan var ett viktigt transportmedel även för skogs- och jordbruksprodukter. Under 1890-talet drev bönderna och godsherrarna i det omkringliggande området också stationsfrågan hårt och detta ledde till att man 1898 kunde inviga den nya stationsbyggnaden, för övrigt den största och ståtligaste utmed sträckan Uppsala–Gävle. Stationshuset är uppfört i två våningar i detaljrik tegelarkitektur. Vid den här tiden fanns det också planer på att låta Skyttorp växa ut till en större järnvägsknutpunkt, bland annat genom att bygga en järnväg i nordostlig riktning mellan Skyttorp och Harg, vilket dock aldrig genomfördes.

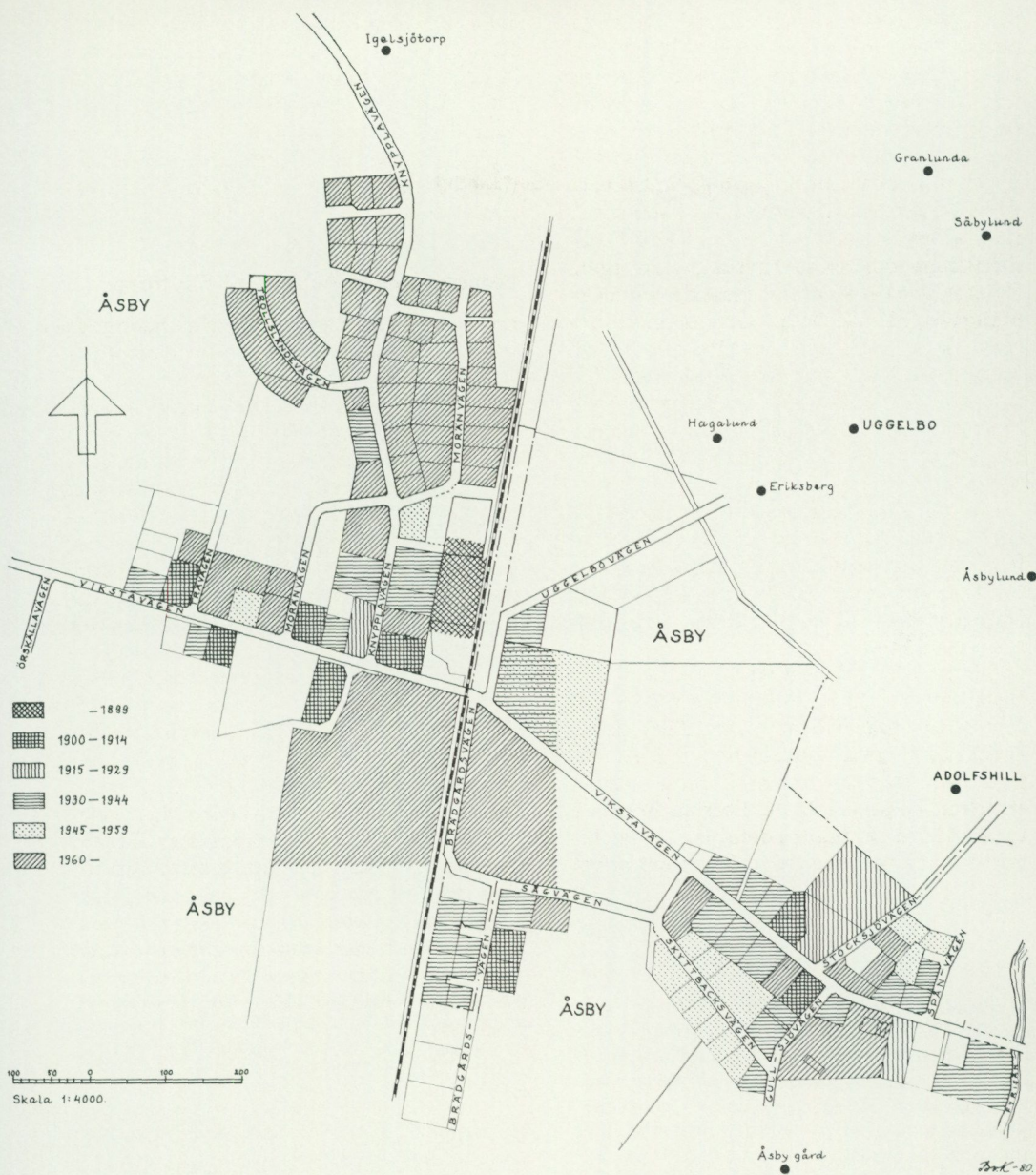
Vid upplösningen av Wattholma Bruks AB 1904 bjöds marken kring Skyttorp ut till försäljning och förvärvades av Kiholms AB, som drevs av de tre intressenterna Söderman, Johansson och Thellander. Marken kring Skyttorp fördelades på de tre delägarna så att Johansson förvärvade området kring Södergårde, söder om Åsby, och att Thellander fick ett mindre markområde i centrala Skyttorp, medan Söderman blev ägare till övrig mark samt Skyttorps gård. Mangårdsbyggnaden, som var belägen på nuvarande Nyckelhus industritomt, utgjor-

des av en parstuga som senare byggdes till. I ett av husets rum, den s k anderstugan, inredde Söderman Skyttorps första affär 1904. Tidigare var brukshandeln i Vattholma och lanthandeln i Viksta närmaste affärer. Redan 1905 byggde Söderman en ny affär, på andra sidan av nuvarande Vikstavägen, med bostad i andra våningen.

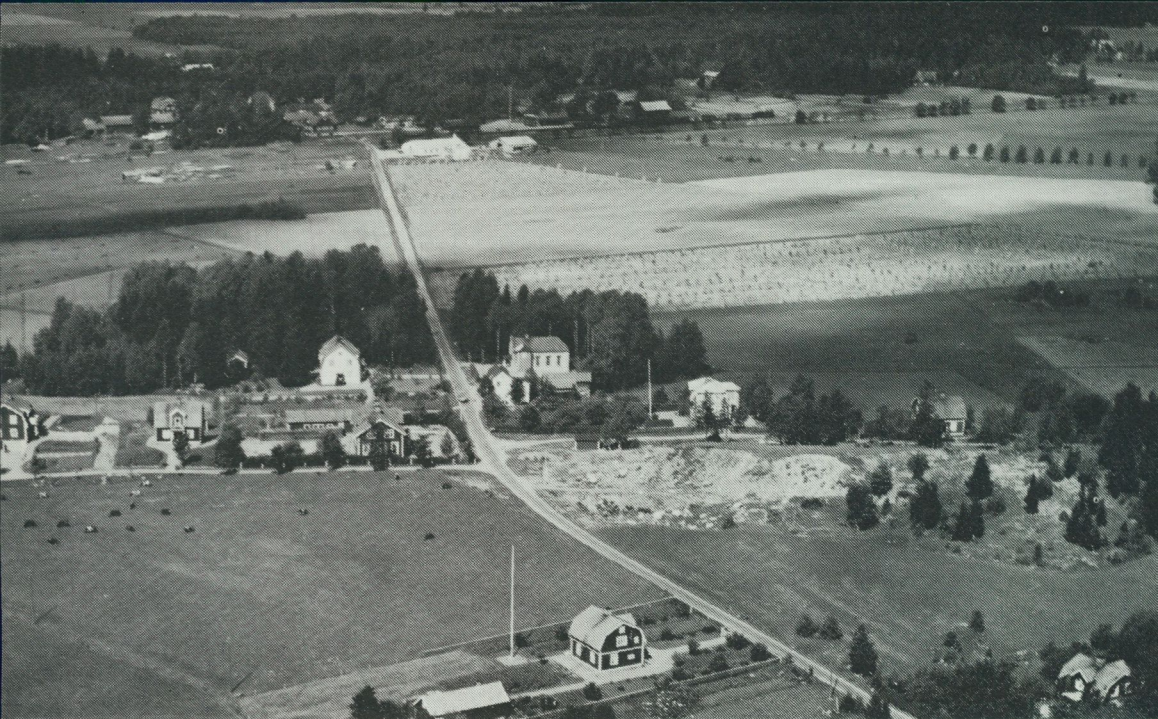
Bebyggelseutvecklingen i Skyttorp

Trots att Skyttorp vid sekelskiftet hade goda kommunikationer och långsamt började utvecklas till ett stationssamhälle kom det att dröja flera år innan bostadsbyggandet inleddes i större skala. Bebyggelsen växte upp i två grupper väster och öster om järnvägen. De äldsta bostadshusen lokaliserades som en gles vägkantsbebyggelse utmed nuvarande Vikstavägen. Vid västra delen av Vikstavägen uppfördes 1907 fastigheten Högalund med fyra bostadslägenheter. Här fanns senare också bageri. Under 1910-talet byggdes ytterligare ett par bostadsfastigheter utmed Vikstavägen samt i samhällets sydöstra del i området kring Åsby gård. Skyttorps gård utnyttjades också som bostadsfastighet sedan köpman Söderman byggt den nya affären på andra sidan vägen. I anslutning till Skyttorps gård låg torvladan, och 1911 startade köpmannen Edvard Larsson en cykelverkstad, som senare utvidgades till smides- och mekanisk verkstad. Verksamheten omfattade också montering av lantbruksmaskiner i mindre skala och 1918 lät Larsson uppföra ett maskinmagasin vid torvladan. Här inrymdes också järnhandel.

I sydöstra delen av samhället kring Åsby gård byggdes 1910 skolan med lärarbostäder. Tidigare gick barnen från Åsby–Skyttorp i skola i Salsta, där det fanns småskola, för att fortsätta i folkskolans klasser i kyrkskolan i Tensta. Mitt emot skolan i Åsby byggdes IOGT-lokalen 1912. Uppförandet av det nya ordenshuset finns beskrivet i en äldre uppteckning. Logelokalerna kom inte bara att utnyttjas av goodtemplarna utan hyrdes också ut till andra föreningar, eftersom den var Skyttorps första samlingslokal.



De senaste tjugo åren har varit den mest expansiva bostadsbyggnadsperioden i Skyttorp trots att järnvägen under denna tid helt förlorat sin betydelse. Inventeringskartan redovisar byggnadsår. (Kartan upprättad vid fältarbete 1980.)



Den tidiga bebyggelsen lokaliserades i två grupper väster och öster om järnvägen. Området i dalgångens lägsta delar lämpade sig inte för bostadsbebyggelse, vilket har resulterat i att de båda bebyggelsegrupperna successivt har utvecklats åt var sitt håll. Foto Sven Nilsson, Skyttorp, omkring 1930.

Till en början samlades man till möten hemma hos någon av logemedlemmarna, men i början av 1910-talet bestämdes att logen skulle bygga ett eget ordenshus.

Vi började med alla förarbeten. Vi bildade byggnadsförening och inbjöd till aktieteckning. Varje andel löd å tio kronor. Vi tiggde ihop en hel del pengar. Vi tiggde byggnadsmaterial, och givarna fick sina namn i orspresen. En av logens medlemmar som hade bättre skolunderbyggnad än vi andra skötte om köp av byggnadstomt och lagfartshandlingar, gravationsbevis o dyl.

Tidigt i april månad ett år påbörjades arbetena för den nya lokalen. Huset byggdes av tegel. Under de ljusa försommarmånaderna var det frivilliga som varje kväll var med och arbetade med jordfyllningar och dylikt. Vi fick låna hästar och skrovkärror. Logens kvinnliga medlemmar kokade kaffe och kom ut med till dem som gratis

arbetade med det nya huset. Strax efter midsommar var grunden och jordfyllningarna färdiga och uppmurningen av huset tog sin början. Det var tegelupplag och kalk som nu dominerade byggnadstomten. Fyra till sex karlar arbetade dagligen på husets uppförande. Det egendomliga var att på andra sidan om landsvägen höll de på med att uppföra en ny skolhusbyggnad, den första på platsen. Stationssamhället höll på att växa. (E U 41271.)

Markspekulationen i samband med stationssamhällets tidiga utbyggnad och ägar-koncentrationen medförde en stagnation i byggnadsverksamheten. Stationspersonalen, arbetarna vid torvfabriken och övriga skyttorpsbor hyrde i stor utsträckning in sig i redan befintliga bostäder. Under 1910-talet byggdes förutom redan nämnda bostadshus också två enfamiljshus strax öster om

IOGT-lokalen byggdes 1912 i området vid Åsby gård mitt emot skolbyggnaden som hade uppförts ett par år tidigare. Foto Jan Raihle, Nordiska museet, 1978.



Familjen Wennberg utanför sitt hus i Myrby beläget väster om Skyttorp. Foto omkring 1930, tillhörande Knut Wennberg, Skyttorp.





Lottas livs, den enda återstående livsmedelsbutiken i Skyttorp, är inrymd i en äldre fastighet vid Vikstavägen. Butikens utveckling från lanthandel till modern självbetjäningsbutik är fortfarande avläsbar i byggnadens exteriör. Foto Eva Fägerborg, Nordiska museet 1978.

järnvägen, söder om nuvarande såg- och snickerifabriken. Byggnadsverksamheten under 1900-talets första årtionden var framförallt lokaliserad till samhällets periferi. I skogsområdet nordost om Skyttorp uppfördes flera mindre jordbruksfastigheter av egnahemskaraktär.

Genom 1899 års egnahemskommitté föreslogs att enskilda låntagare skulle få utnyttja statliga lån för att bygga bostäder på landsbygden. De första egnahemsförfattningarna utfärdades 1904 och samtidigt beviljades lån åt de hushållningssällskap och föreningar som skulle administrera låneverksamheten. Fastigheternas värde fick för jordbruksfastigheter inte överstiga 5 000 kronor och för bostadsfastigheter 3 000 kronor. Belåningsgränserna sattes efter tidens förhållanden relativt högt. Egnahemslånebeloppet kunde uppgå till 5/6 av jordbruksfastighetens värde och 3/4 av bostadsfastighetens värde. Fastigheternas storlek begränsades genom lånen, men för att räknas som jordbruksfastighet måste gården kunna hålla minst två kor. Belåningsvärdet höjdes successivt och var 1946 maximerat till 18 000 kronor för bostadsfastigheter. Under 1940-talet upplöstes eгна-

hemsnämnderna och deras verksamhet övertogs av lantbruksnämnder och länsbostadsnämnder.

Egnahemslånen har inte bara varit normgivande för de mindre jordbruksfastigheterna i utkanten av Skyttorp, utan har också i stor utsträckning påverkat tätortens bebyggelse. Under början av 1920-talet omfattade tätbebyggelsen kring järnvägsstationen cirka 30 hushåll med sammanlagt drygt 90 personer. Bland yrkeskategorierna dominerade handlare och handelsbiträden, stationskarlar, träindustriarbetare, skogsarbetare och arbetare vid torvmossen. Åsby och Uggelbo omfattade under samma tid 27 hushåll med sammanlagt drygt hundra personer, av vilka de flesta arbetade inom jordbruket. Bland övriga yrkeskategorier förekom också träarbetare, skogsarbetare, murare, skomakare och slaktare.

Under 1910- och 1920-talen gjordes försök från utomstående företagare att etablera sig i Skyttorp. Bland annat undersökte borstfabriken i Tierp möjligheterna att bygga fabrik i Skyttorp, men köpman Söderman var inte intresserad av att sälja mark och förslaget avslogs. Först under slutet av 1920-talet inleddes en expansionsperiod i Skytt-

torp. 1927 startade fabrikör Elis Andersson från Alunda en snickerifabrik i Edvard Larssons gamla lokaler i den f d torvströfabriken. Möjligheterna att köpa tomtmark och uppföra bostadsfastigheter ökade i samband med att Söderman, tidigare den störste markägaren i Skyttorp, sålde affärsverksamheten liksom Skyttorps gård och även började sälja mark för att senare flytta till Uppsala.

Förändringen avspeglar sig tydligt i bebyggelsestrukturen. Under början av 1930-talet intensifierades byggnadsverksamheten och en rad egnahemsfastigheter uppfördes utmed Vikstavägen. Den äldre väggkantsbebyggelsen förtätades och under senare delen av 1930-talet och under 1940-talet började man bygga bostäder även i området väster om stationen samt sydost härom i området kring skolan.

Verksamheten vid snickerifabriken utvecklades snabbt och redan 1935 byggdes en ny fabrikslokal på andra sidan järnvägen, norr om Vikstavägen. Snickerifabriken såldes 1940 till byggnadsfirman Gottfrid Lind-

gren, som sedan dess har utvidgat sin rörelse i AB Skyttorps såg- och snickerifabrik med sågverk och tillverkning av byggnads-snickerier. Utvidgningen av fabriksbyggnaderna skedde först söder om Vikstavägen för att senare även omfatta fastighetens norra del. Byggnadsfirman Lindgren uppförde i början av 1940-talet två tjänstebostäder i området söder om snickerifabriken, närmast öster om järnvägen.

Att bygga eget hus – från egnahem till monteringsfärdigt kataloghus

År 1946 startade AB Wallit tillverkning av träullsplattor i den gamla snickerifabriken vid Skyttorps gård. Bostadsområdet söder om nuvarande snickerifabriken utvidgades med ett knappt tiotal bostadsfastigheter. Även i de två övriga områdena skedde en förtätning av bebyggelsen.

AB Wallit utvidgade produktionen av träullsskivor till att även omfatta tillverkning av manskapshus, raststugor och

AB Wallit startade 1946 tillverkningen av träullsplattor i den f d torvladan vid Skyttorps gård där tidigare snickerifabriken var inrymd. Foto, omkring 1930, efter vykort tillhörande Karin Lindén, Skyttorp.





*Familjen Maximowitz
hus byggdes av AB
Wallit 1969 och är en
föregångare till de s k
volymhus som fabri-
ken tillverkar idag.
Foto Jan Raihle,
Nordiska museet
1978.*



monteringsfärdiga fritidshus. Ett par av fastigheterna utmed Knypplavägen uppfördes som experimenthus av AB Wallit. En av villorna, uppförd under början av 1950-talet, har en stomme av gjutna cementblock. Till byggnadsstommen, med en väggdjocklek på 20 cm, gick det åt 20 kubikmeter ribbved och 37 säckar cement. Metoden utvecklades på Wallitfabriken och syftade till att utnyttja spillvirke vid framställningen av byggplattor och byggblock.

Wallit utvidgade senare produktionen med permanenttillverkning enligt den s k skivhusmetoden. Fabriken lät uppföra ett par byggnader av den här typen på Knypplavägen, vilka delvis utnyttjades som tjänstebostäder åt fabriken anställda. I dag finns bara ett av husen kvar.

Det uppfördes av Wallit 1969, tillverkat i en begränsad serie om 25 hus, som såldes till olika delar av landet. Husen har en yta av 72 m² och består av tre sektioner som monterades ihop på byggplatsen. Samtliga hus var komplett utrustade med kök, badrum etc när de lämnade fabriken. De var föregångare till de s k volymhus som Nyckelhusfabriken tillverkar idag.

1977 övertog Nyckelhus produktionen av monteringsfärdiga hus i Skyttorp. Fabriken tillverkar s k volymhus som byggs helt färdiga inomhus oberoende av årstider och väderlek. Konstruktionen bygger på masonitbalkar, som ger en lätt, stabil konstruktion och god isolering. I en del av fabriken tillverkas bjälklagen, samtidigt som man i andra delar av fabriken framställer ytter-

väggarna samt takkassetterna med fönstakupor och gavelspetsar. Så småningom monteras de olika byggnadsdelarna samman till en sk volym, som därefter inreds, för att vid leveransen vara tapetserad och målad och ha golven täckta av parkett eller heltäckande mattor. Köksinredning liksom badrumsinredning är också monterad. Den färdiga volymen, som väger 8–10 ton transporteras med lastbil till monteringsplatsen. På byggplatsen väntar den färdiga grunden samt en kran som kommer att lyfta de olika sektionerna på plats. På mindre än två dagar är väggsektioner och tak monterade och inom två veckor är huset inflyttningsklart. Det tar ungefär två och en halv vecka att tillverka ett hus och ungefär ett hus om dagen lämnar fabriken. De monteringsfärdiga husen säljs över hela landet och fabriken har sju egna monteringslag, som åker runt till olika platser och sköter monteringsarbetet.

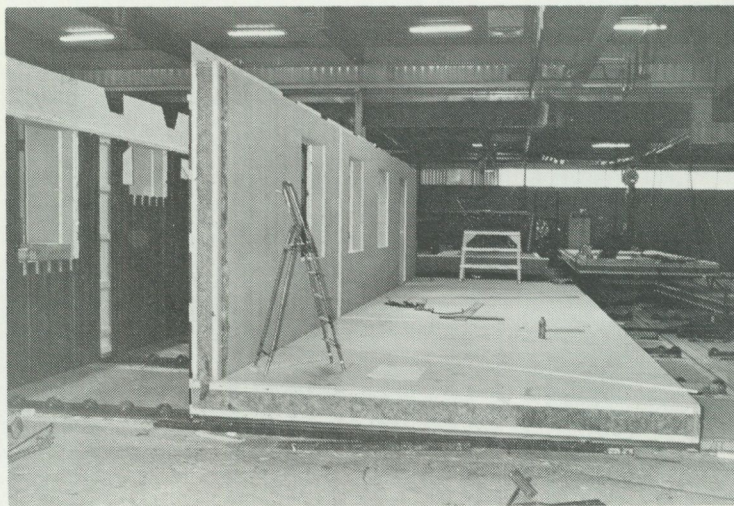
I Skyttorp finns ännu bara ett par nyckelhus. Bostadsbebyggelsen i samhället präglas nästan uteslutande av småhusbebyggelse. Flertalet villaägare har själva helt eller delvis uppfört sina hus, vilket kan förklara att man finner så få monteringsfärdiga hus i Skyttorp. De som finns vid

Trollsländevägen och utmed Knypplavägen är uppförda under senare delen av 1970-talet och bebos huvudsakligen av familjer som valt denna bostadsform framför bostadslägenhet i flerfamiljshus. Många unga familjer med anknytning till Skyttorp har under de senaste åren flyttat ut från Uppsala. Uppskattningsvis är omkring 60–70 % av samhällets knappt 600 invånare födda eller uppvuxna i Skyttorp. Dessutom ligger Skyttorp inom lämpligt pendlingsavstånd både till Uppsala och Österbybruk, vilket gör området attraktivt från bostadssynpunkt. Det finns ingen kommunal tomtkö i Skyttorp, men enligt uppgift har hittills alla intresserade kunnat erhålla tomtmark.

Byggnadsplaner

Skyttorp fick sin första byggnadsplan 1962. Efter det att grundkartan färdigställdes 1951 påbörjade man utarbetandet av ett första byggnadsplaneförslag. Detta planförslag innebar en successiv utbyggnad av de två områdena väster och öster om järnvägen samt i viss utsträckning vidare exploatering av området söder om snickerifabriken. Möjligheten att koncentrera vidare utbyggnad antingen till järnvägsstationens eller sko-

All tillverkning och montering vid Nyckelhusfabriken sker inomhus. Här sätts de panelklädda och isolerade väggsektionerna upp och monteras med golvsektionen. Foto Jan Raihle, Nordiska museet 1978.





De senaste tio årens bostadsbyggande i Skyttorp har varit koncentrerat till området nordväst om järnvägsstationen kring norra delen av Knypplavägen och Moränvägen. Foto Lena A:son-Palmqvist, Nordiska museet, 1980.

lans bebyggelse diskuterades i planförslaget, men eftersom det fanns lämplig byggnadsmark i båda dessa områden så föreslogs en fortsatt utbyggnad både väster och sydost om järnvägen. Planförfattarna behandlade också förutsättningarna för nybebyggelse öster om järnvägsstationen, vilket skulle syfta till att låta de båda bebyggelseområdena växa samman. Man menade emellertid att markbeskaffenhetsen i dalgångens lägsta delar inte lämpade sig för bostadsbebyggelse och dessutom behövde snickerifabriken expansionsyta. I planen reserverades mark för den nya skolan, tänkt att uppföras som granne till den gamla samt tomtmark för pensionärsbostäder vid Moränvägen väster om järnvägsstationen.

Enligt generalplanen från 1970 omfattade bebyggelsen kring stationen cirka femtio enfamiljshus, dessutom två flerfamiljshus, ett radhus med fem lägenheter och pensionärshem med tio lägenheter, samtliga fas-

tigheter uppförda under 1960-talet. Bebyggelsen kring skolan omfattade ett trettiotal enfamiljshus. Den gamla skolan ersattes 1950 med en nybyggd låg- och mellansta-dieskola, vilken byggdes ut under början av 1960-talet. Vid Uggebo nordost om stationen fanns vid den här tiden ytterligare ett tiotal enfamiljshus. Söder om snickerifabriken omfattade villabebyggelsen också ett tiotal fastigheter.

I generalplanen poängteras vikten av att framtida bostadsbebyggelse lokaliseras till samhällets sydöstra del, där skolan ligger. Skolans placering i denna del av samhället motiverades ursprungligen med att det största upptagningsområdet utgjordes av den omgivande glesbygden. Utbyggnaden av bostadsbebyggelsen i nordvästra delen av samhället har medfört att flertalet skolbarn i Skyttorp fått långa och ur trafiksynpunkt otillfredsställande skolvägar. I planen betonas att den fortsatta utbyggnaden

av bostadsbebyggelsen i Skyttorp bör lokaliseras till området öster om järnvägen och industrierna och därmed också närmare skolan. Väster om järnvägen föreslogs ingen ytterligare nybebyggelse. I stället finns i planen förslag på nybebyggelse i form av flerfamiljshus eller radhus vid Adolfshill nordost om Vikstavägen samt även söder om Vikstavägen i området vid skolan.

Bebyggelseutvecklingen i Skyttorp har inte helt följt intentionerna i generalplanen. De senaste tio årens utbyggnad är koncentrerad nordväst om järnvägsstationen. Tätortsbebyggelsen är dock mycket klart avgränsad. I väster utmed Vikstavägen bildar egna hemsbebyggelsen från 1930-talet gräns mitt för avtagsvägen till Örskällans fritidsområde. I norr utgör den nyuppförda villabebyggelsen gräns mot Igelsjötorpområdet. Norr härom är en fortsatt utbyggnad knappast trolig på grund av dåliga markförhållanden. I nordost vidtar åker- och

skogsmark, delvis småkuperad men väl lämpad för bebyggelse. Detta område vid Uggelbo utgör också ett tänkbart exploateringsområde för kommande bostadsbyggnad. I sydost bildar Fyrisån en klar avgränsning. Öster härom, vid vägskeppet mellan Vikstavägen och väg 290 mot Österbybruk, ligger en mindre bebyggelsegrupp om ett par bostadsfastigheter och en bensinstation. I sydväst vidtar ett område där markförhållandena i stor utsträckning inte varit lämpliga för bostadsbebyggelse. I sydost, söder om Åsby gård, följer jordbruksmarker tillhörande Södergårde.

Från stationssamhälle till industriort

Skyttorp har utvecklats från ett stations-samhälle med i första hand en begränsad tjänstefunktion till ett industrisamhälle med en dominerande träindustri. Skogen och torvmossen var tidigare viktiga

Tågen stannar inte längre i Skyttorp. Persontrafiken upphörde under 1968 och två år senare, vid årsskiftet 1970/71, lades även godstrafiken ner. Foto Lena A:son-Palmqvist, Nordiska museet, 1980.



näringskällor vid sidan av jordbruket. Många skyttorpsbor arbetade i skogen vintertid och vid torvmossen under sommaren. Genom järnvägens förbättrades transportmöjligheterna för godstrafiken, vilket resulterade i fler arbetstillfällen och därmed också en ökad inflyttning till Skyttorp. Den väntade utbyggnaden av området kring stationen kom dock att dröja och en mer omfattande utbyggnad av bostadsbebyggelsen skedde först i samband med träindustrietableringen.

Efter det att järnvägen byggdes 1874 dröjde det drygt femtio år innan den första träindustrin etablerades i Skyttorp. Skogsavverkning i området kring samhället hade naturligtvis förekommit tidigare, till och med före järnvägens utbyggnad, men innan snickerifabriken startade 1927 hade denna handel för Skyttorps del mest betytt att vissa områden vid järnvägen utnyttjades som timmerupplag. Först under slutet av 1920-talet fick träindustrin större betydelse för bebyggelselokaliseringen i samband med samhällets utbyggnad.

Jämför man bostadsbyggandet i Skyttorp under olika tider är det utan tvekan 1960- och 1970-talen som varit den mest expansiva perioden, trots att järnvägen under denna tid helt förlorat sin betydelse. Persontrafiken upphörde under 1968, och ett par år senare, vid årsskiftet 1970/71 lades även godstrafiken ned.

Skyttorp har till skillnad från många andra mindre stationssamhällen inte avfolkats i samband med stationens nedläggning. Gregor Paulsson karaktäriserar i *Svensk Stad* landets stationssamhällen efter fyra olika utvecklingstyper. Stations-samhället Skyttorp sammanfaller i stort med Paulssons andra grupp, som utgörs av det mindre stationssamhället utmed järnvägslinjen, som under 1900-talet inte utvecklats till mer än en klunga hus. I detta avseende överensstämmer beskrivningen med utvecklingen i Skyttorp, men ser man till orten som ett mindre industrisamhälle har utvecklingen varit en annan. Från början av 1930-talet då de första industrierna var fast etablerade i Skyttorp har befolk-

ningen och bebyggelseutvecklingen ständigt ökat. Idag har samhället knappt 600 invånare fördelade på cirka 285 hushåll.

Järnvägens betydelse för samhällsbildningen har onekligen varit avgörande, men ser man till den senare samhällsutvecklingen i Skyttorp är det snarare träindustrin som varit den viktigaste faktorn.

Källor och litteratur

Otryckta

Nordiska museet, Stockholm. Intervjuer och anteckningar från fältarbetet i Skyttorp våren 1978. Inventeringsmaterial från kompletterande fältarbete i februari 1980. Äldre uppteckningsmaterial, EU (Etnologiska undersökningen) 41271

Statistiska Centralbyrån, Stockholm. Befolkningsstatistiska tabeller.

Stadsarkitektkontoret och stadsarkivet. Uppsala. Plan- och byggnadshandlingar

Ekström, F., Tierp. Anteckningar om Åsby och Skyttorp, 1979.

Tryckta

Andersson, H. O., Tätorternas bebyggelsestruktur och förändring. Lund 1977.

Book, T., Stadsplan och järnväg i Norden. Meddelande från Lunds universitets geografiska institution. Avhandling nr LX Lund 1974

Ek, S. B., Stadens födelse. Eslövs museums skriftserie nr 3. Eslöv 1967.

Hellspång, M., Borlänge – en studie av ett bruks-samhälle. Dalarnas hembygdsbok 1973. Falun 1973.

Johansson, S., Stations- och träindustrisamhällen. Några nysamhällen utmed södra stambanan under industrialismens genombrottstid. Institutionen för konstvetenskap vid Lunds universitet, 1974.

Lundevall, H., Egnahemsverksamheten i Uppsala län. Sveriges bebyggelse, statistisk-topografisk beskrivning över Sveriges städer och landsbygd, del III, Uppsala län. Uddevalla 1947.

Olsson, M., Fägerborg, E., Raihle, J., Nordiska museet studerar svenska stationssamhällen. Nord-Nytt, ny serie nr 1, 1978.

Svensk Stad, del I-III. Red Gregor Paulsson. Stockholm 1950, 1953.

Åman, A., Städer som Karlskoga. Arkitektävlingar 1968:5/6.

Summary

Skyttorp – housing and community development

The importance of railways for the siting of communities and for the structure of building development is striking when one studies the communities and towns of the late 19th century. A goal of railroad construction was, as laid down after lengthy discussions in the parliament thereby, that railways should run through areas which lacked communications and stimulate the growth of industry.

The Uppsala–Gävle railway was opened in 1874. In the same year a lineman's hut was built at Skyttorp and a loading point and wayside halt followed one year later. With the growing importance of the railway the need for a station building became increasingly urgent and the Skyttorp railway station was opened in 1898.

The first wood-working industry in Skyttorp was established fifty years after the advent of the railway. During the first decades of the 20th century housing developments proceeded chiefly on the periphery of the community and it was only in the 1920's that the wood-working industry had a decisive importance for the siting of housing. Additional houses were built in the old

residential area by the road and two new housing areas grew up in the thirties and forties.

If one compares housing in Skyttorp at different periods, it is undoubtedly the sixties and seventies that have been the most expansive period, although during that period the railway had entirely lost its significance. Passenger traffic ceased in 1968 and a couple of years later, in 1970, the goods traffic was also closed down. The railway connection between Uppsala and Gävle is still open, but the trains no longer stop at Skyttorp.

Skyttorp has developed from a community with primarily a limited service function, into an industrial community dominated by the wood-working industries. From the early thirties, when the first industrial enterprises had become firmly established, the population has constantly grown to the present 600 inhabitants and 285 households. The railway has undeniably been of importance for the development of Skyttorp but it is rather the wood-working industry that has been the chief factor.