

Turism

Hållbar platsutveckling Gamla Svinesundsbron

Kartläggning skyltprogram

Interreg

Sverige – Norge



Medfinansieras av
EUROPEISKA UNIONEN



HALDEN
KOMMUNE



STRÖMSTADS
KOMMUN



VÄSTRA
GÖTALANDSREGIONEN

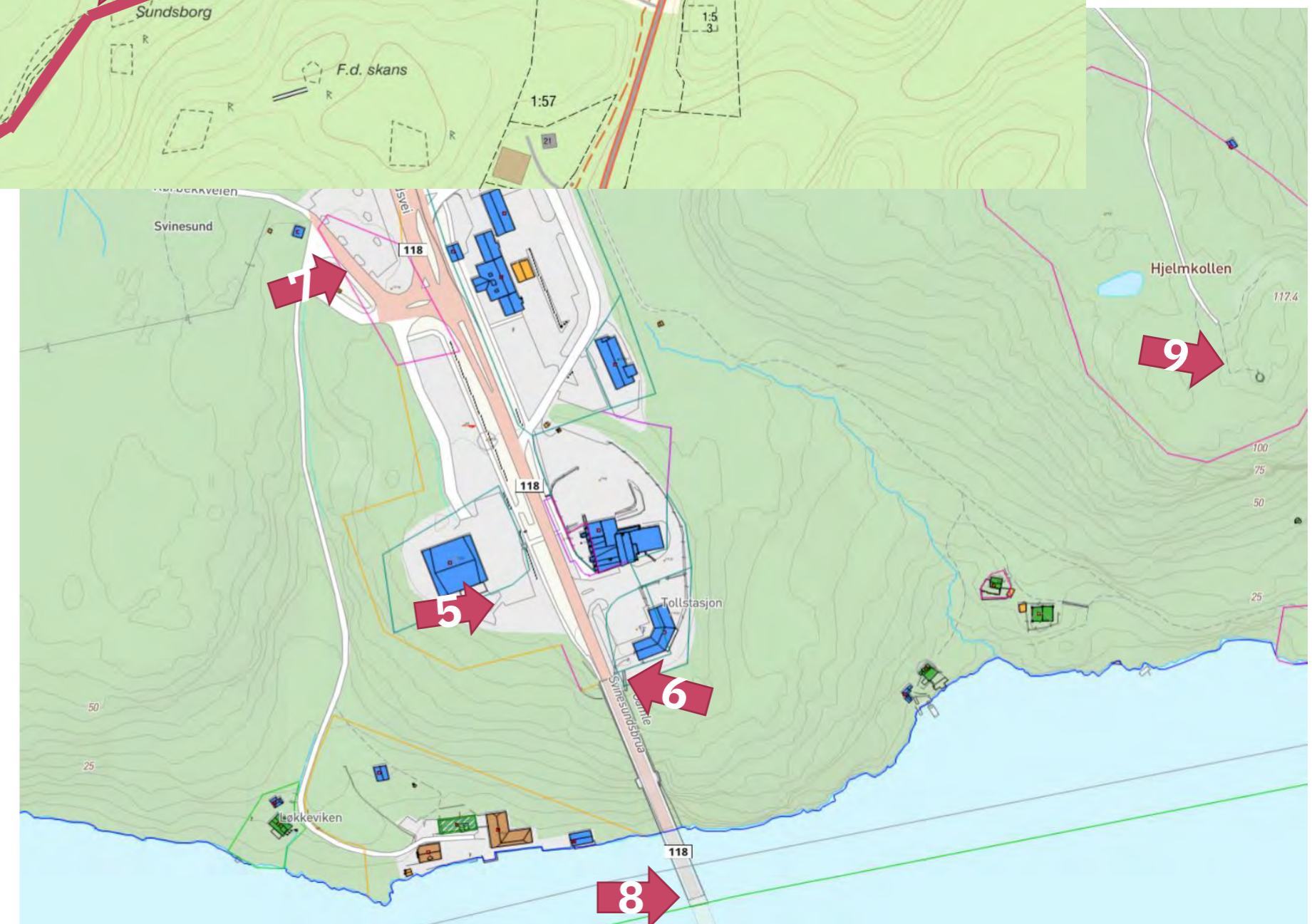
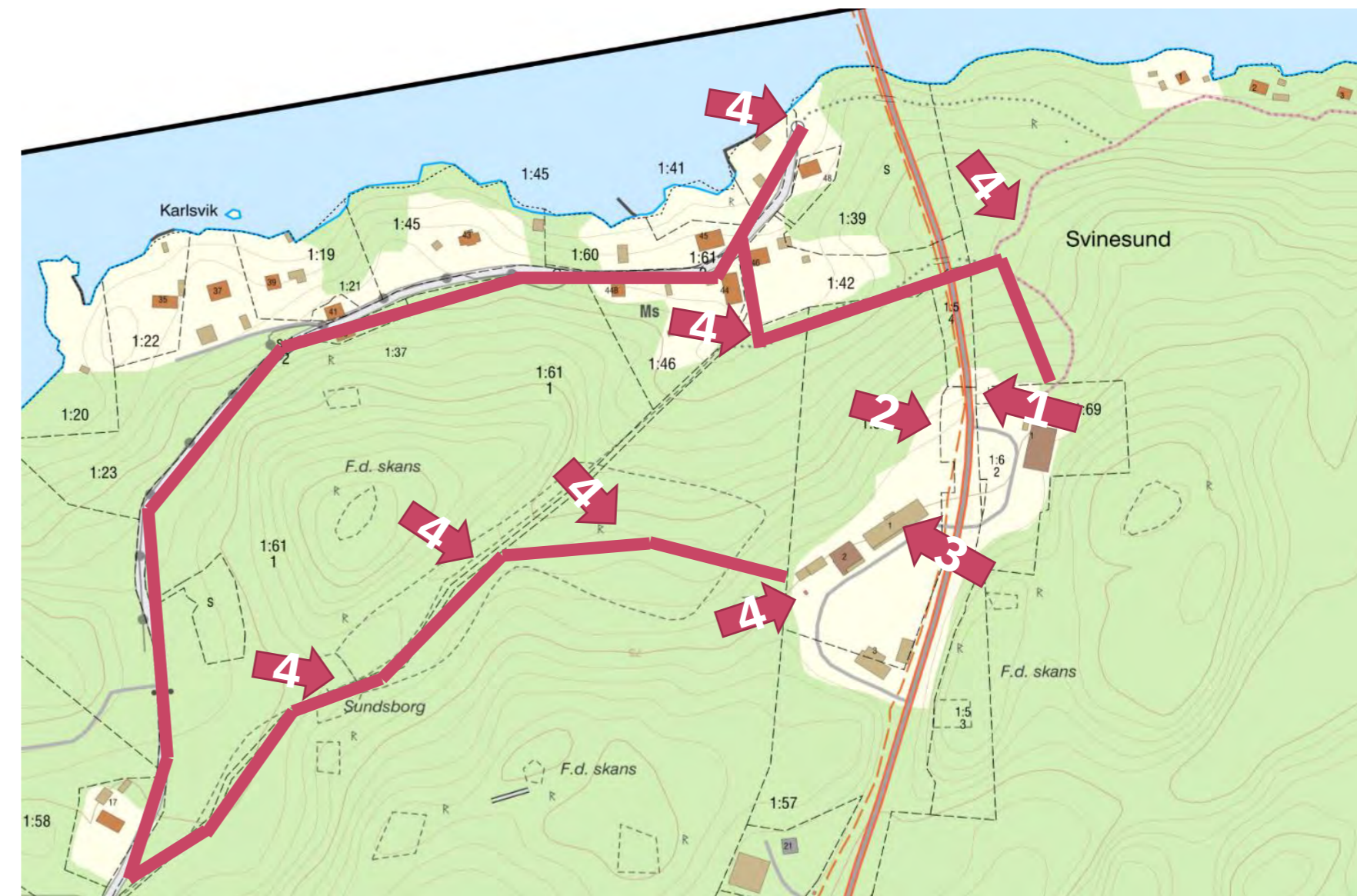
Generella behov

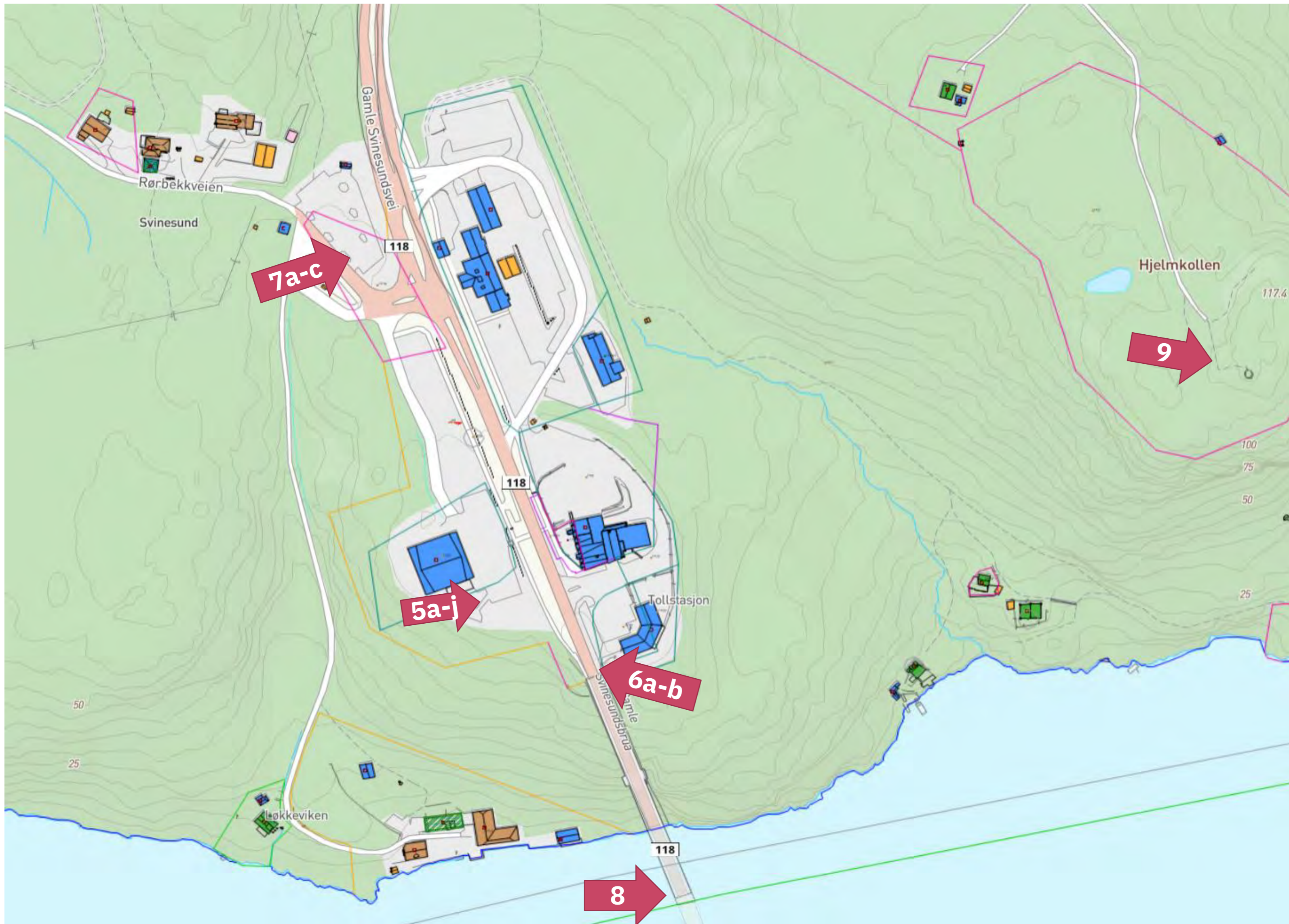
Kartläggningen hör ihop med Kartläggning skyltprogram B

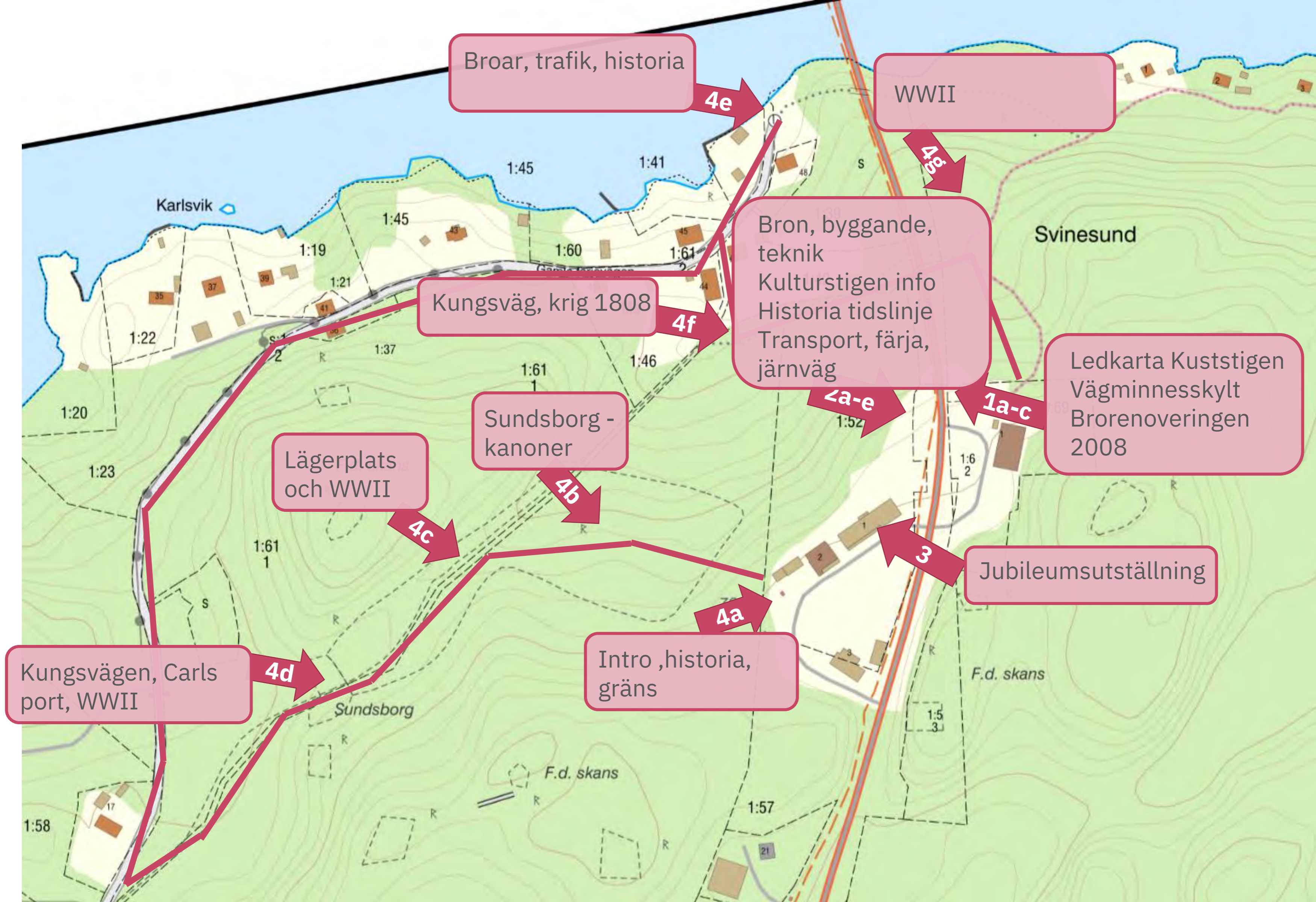
Flera av skyltarna har **överlappande information** och en del är inte aktuella längre. Innehållet behöver ses över och placeras där det ger störst mening. Det innebär att flera skyltar kan behöva uppdateras.

Det saknas ett **sammanhängande skyltprogram** för området som styr hur skyltarna utformas, produceras och placeras. I nuläget har flera olika aktörer vid olika tidpunkter utformat och producerat egna skyltar. Detta gör att området upplevs som mer osammanhängande än det behöver göra.

Skyltning som saknas: Orienteringsskylt över området, vägvisande skyltar mot toalett, servering liksom Kulturstigen och Hjelmkollen.







Broar, trafik, historia

WWII

Bron, byggande, teknik
Kulturstigen info
Historia tidslinje
Transport, färja, järnväg

Ledkarta Kuststigen
Vägminnesskylt
Brorenoveringen 2008

Kungsväg, krig 1808

Lägerplats och WWII

Sundsborg - kanoner

Jubileumsutställning

Kungsvägen, Carls port, WWII

Intro ,historia, gräns

4e

4a

4f

2a-e

1a-c

4b

4c

4a

4d

3

Karlsvik

Svinesund

Sundsborg

F.d. skans

F.d. skans

1:20

1:23

1:61

1:61

1:57

1:58

1:22

1:37

1:45

1:45

1:41

1:60

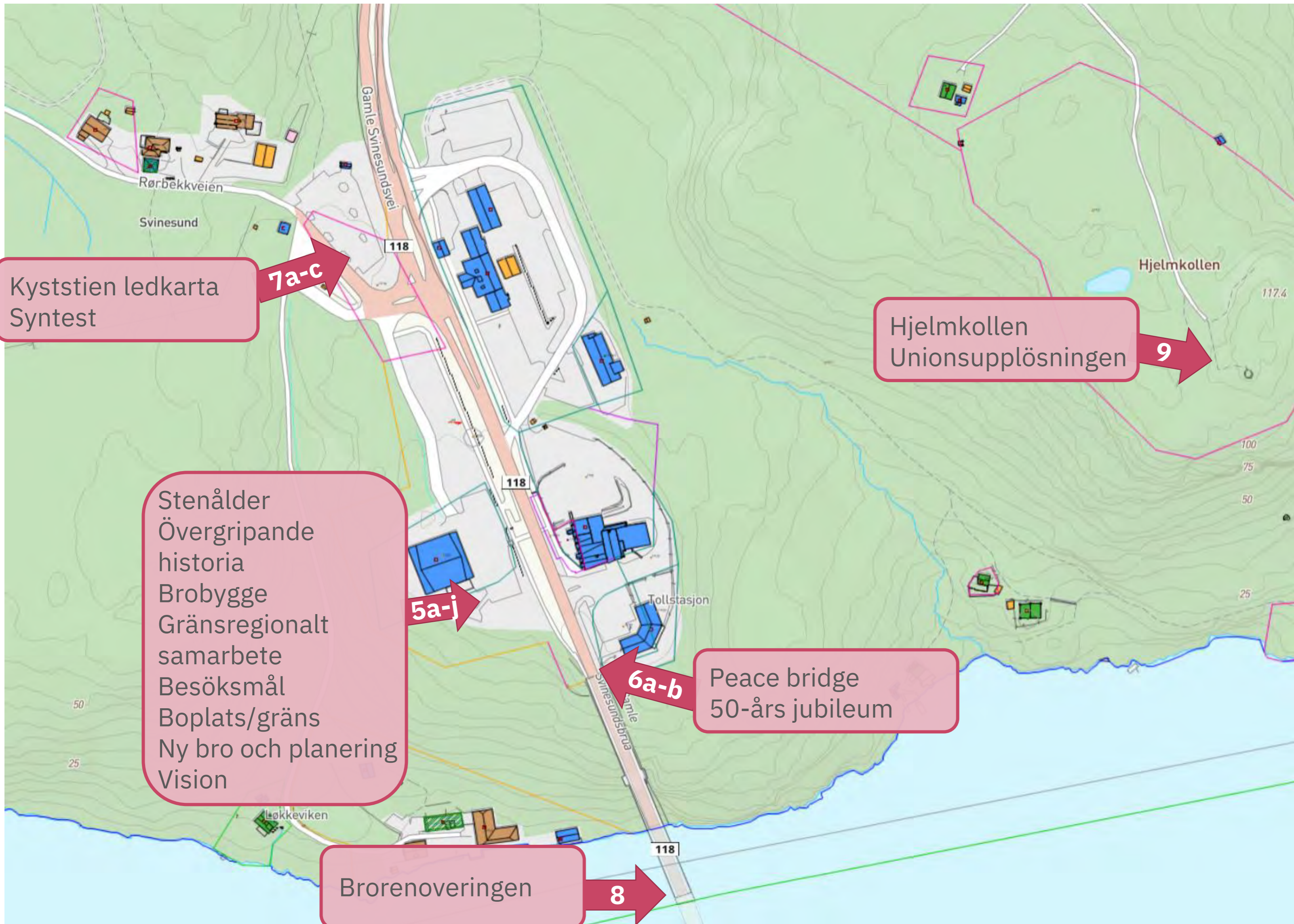
1:61

1:46

1:52

1:6

1:5



Kyststien ledkarta
Syntest

7a-c

Hjelmkollen
Unionsuppløsningen

9

Stenålder
Övergripande
historia
Brobygge
Gränsregionalt
samarbete
Besöksmål
Boplats/gräns
Ny bro och planering
Vision

5a-j

Peace bridge
50-års jubileum

6a-b

Broreoveringen

8



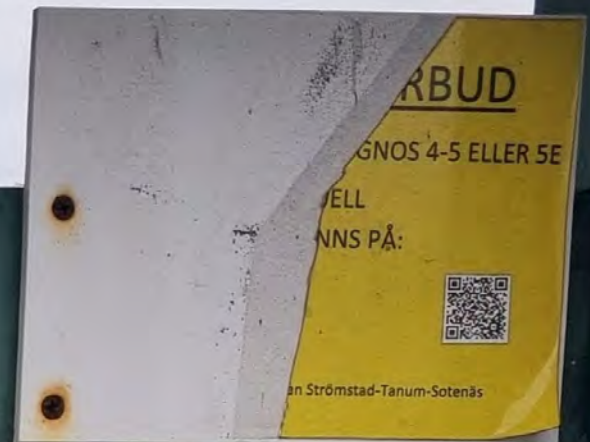
1a

Led-och informationskarta för Kuststigen.

Ansvarig:
Strömstad kommun/
Västkuststiftelsen

Fastighet/markägare:
Skogar 1:65, Nordby
köpcenter eller 1:69
Gamla gränsbron AB.
Alternativt Trafikverket
som äger vägen.

Behov:
Ersätt nuvarande
ledkarta med en
uppdatera för
Kuststigen. Måla om
stativ



Kuststigen genom Bohuslän och Østfold

Kuststigen Bohuslän och Kyststien Østfold är en vandringsled i det kustnära landskapet mellan Uddevalla i söder och Moss i norr. Leden går omväxlande fram i kulturlandskapet en bit från kusten och ibland alldeles längs kustlinjen med spännande passager och vacker utsikt för att ge bästa tänkbara naturupplevelse. Där det varit möjligt och intressant har det också skapats naturliga rundlingor som lämpar sig för kortare vandringsturer över dagen.

Kuststigen/Kyststien har enhetlig märkning med blå färg och egna märken och längs leden lämnas information vid intressanta platser och objekt. Ett karthäfte med beskrivningar av ledens olika etapper finns att köpa på turistbyråerna.

Genom sin anslutning till Bohusleden på flera platser har Kuststigen också kopplingar till Nordsjöleden, som länkar samman olika vandringsleder genom länderna kring Nordsjön.

Kuststigen Bohuslän och Kyststien Østfold har planlagts och ordningsstälts av 15 kommuner i Bohuslän och Østfold. Leden har finansierats av Europeiska regionala utvecklingsfonden, norska staten, Västra Götalandsregionen, Østfolds fylkeskommun och kommunerna Uddevalla, Stenungsund, Orust, Lysekil, Munkedal, Sotenäs, Tanum, Strömstad, Halden, Sarpsborg, Hvaler, Fredrikstad, Råde, Rygge och Moss.

Välkommen på vandring!



The Coastal Path through Bohuslän and Østfold

The Coastal Path through Bohuslän and Østfold is a hiking trail through the coastal landscape between Uddevalla in the south and Moss in the north. The path runs through the cultivated landscape alternately off the coast and sometimes right on the actual shoreline, and includes exciting passages and spectacular views for the best possible scenic experience. Wherever possible, or interesting, natural circular paths have also been laid out, suitable for short, one-day hikes.

The Coastal Path is uniformly marked and signposted with blue symbols. Information is provided at sites and objects of interest along the path. A booklet of maps, describing the path section by section, can be bought at the nearest tourist office.

By joining up with the Bohusleden trail in many places, the Coastal Path is also connected to the North Sea Trail, which links together many hiking trails through the countries around the North Sea.

The Coastal Path through Bohuslän and Østfold was planned and prepared by the fifteen participating municipalities. The trail was financed by the European Regional Development Fund, the Norwegian state, the Västra Götaland Region, the Østfold fylkeskommun and the municipalities of Uddevalla, Stenungsund, Orust, Lysekil, Munkedal, Sotenäs, Tanum, Strömstad, Halden, Sarpsborg, Hvaler, Fredrikstad, Råde, Rygge and Moss.

Welcome on a hike!

När du vistas i naturen var hänsynsfull mot den!

- Du är välkommen i naturen. Men tänk på att inte störa och inte förstöra.
• Welcome to the countryside! Remember: Do not disturb, do not destroy.
- Tänk på att aldrig elda direkt på klippor och när det är torrt i markerna. Släck roga.
• Remember never to light a fire directly on rocks or when the ground is dry. Make sure you extinguish the fire thoroughly.
- Du får inte köra med motorfordon i terrängen! För naturens skull.
• You may not drive motor vehicles off-road in the terrain - for the sake of the nature.
- Du får tälta tillfälligt på annans mark. Men inte för nära så att du stör dem som bor intill.
• You may put up a tent temporarily on someone else's land - but never so close that you disturb the people living nearby.



Vandra Kuststigen i Strömstads kommun!

Kuststigen i Strömstads kommun bildar tillsammans med Bohusleden och Kyststien på norska sidan en slinga runt den vackra Idefjorden. Mellan Svinesundsbron och Löveråsfjället följer leden det kuperade fjordlandskapet genom ett vackert natur- och kulturlandskap. På Löveråsfjället ligger Björnerödspiggen som är Bohusläns högsta berg (222 m ö h). På toppen finns ett utsiktstorn från vilket utsikten är vacker. Vandringen längs Idefjorden är en upplevelse som bl a uppvisar många spår från Karl den XII:s belägring av Fredrikstens fästning i Halden.

Hällesmörk (fornborg och information om Karl den XII:s galärtransport) och Krokstrand (stenhuggarsamhälle med Sveriges äldsta Folkets Hus). Från Löveråsfjället/Björnerödspiggen fortsätter Bohusleden till Strömstad. Kuststigen gör där en slinga ute på den natursköna halvön Nötholmen. Här finns även ett vindskydd med grillplats.

På naturreservatet Nord-Långö finns Kuststigen med en slinga om 3 km. På ön ligger Hilma Svedahls trädgårdsanläggning Alaska från 1930-talet. Båtförbindelse från Strömstad sommartid.

Bländ sevärdheterna längs leden kan nämnas gamla Svinesundsbron, Dragonkullen med utsiktstorn,

Walk along the Coastal Path in the municipality of Strömstad!

The Coastal Path in the municipality of Strömstad forms a beautiful circular path around the scenic Ide Fjord, together with the Bohusleden trail and the Norwegian Kyststien. Between the Svinesund Bridge and Löveråsfjället, the trail follows the hilly scenery on the fjord through a beautiful natural and cultural landscape. On Löveåsfjället, you will find Björnerödspiggen, the highest mountain peak in Bohuslän (222 m above sea level). It has a vantage point with a spectacular view. The hike along the Ide Fjord is an experience presenting, for example, traces from when King Karl XII besieged the Fredriksten fortress in Halden.

(an ancient castle and an information board about the galleys transported by King Karl XII) and Krokstrand (a stone-cutting village with Sweden's oldest Folkets Hus - people's community centre).

From Löveråsfjället/Björnerödspiggen, the Bohusleden trail continues to Strömstad. Here, the Coastal Path does a circle around the scenic Nötholmen peninsula, where you will find wind-shelters and barbecue spots.

In the nature reserve at Nord-Långö, the Coastal Path does a 3 km circle. On this island, you will also find Hilma Svedahl's gardens, Alaska, from the 1930s. During the summertime the island can be reached by boat.

Among the places of interest are the old Svinesund Bridge, Dragonkullen with a vantage point, Hällesmörk

- Du får plocka svamp och vilda bär och blommor. Däremot inte ta grenar, kvistar eller bark från träd och buskar.
• You may pick mushrooms, wild berries and flowers - but you may not take branches, twigs or bark from trees and bushes.
- Lämna djurens bon och ungar i fred! Och låt inte hunden springa lös i naturen.
• Leave the young and the dwellings of wildlife in peace. Do not let your dog run loose in the countryside!
- Lämna din rastplats så som du själv vill finna den. Självklart tar du med dig skräpet hem eller till soptunnan.
• Leave your resting-place the way you want to find it your self. Naturally, you take your rubbish home or to the nearest rubbish bin.
- När du vill fiska, ta reda på vilka regler som gäller innan du kastar ut reven.
• When you want to go fishing, first find out what rules apply before you cast your fishing-line.



1b

Skylt som satts upp i samband med renovering av bron.

Ansvarig:
Trafikverket

Fastighet/markägare:

Skogar 1:65, Nordby köpcenter eller 1:69 Gamla gränsbron AB. Alternativt Trafikverket som äger vägen.

Behov:

Informationen finns på flera platser och Vägverket har bytt namn. Formspråk som skiljer sig från resten av området. Ta bort.



GAMMAL BRO BLIR SOM NY

Vägverket Region Väst och Statens vegvesen Region øst renoverar tillsammans Gamla Svinesundsbron



Gamla Svinesundsbron går en trevlig pensionärs-tillvaro till mötes. Nu får den en välbehövlig ansiktslyftning efter 60 års tjänst som enda förbindelse över Idefjorden. På grund av trafikbelastningen är det först sedan den nya fyrfiliga bron invigts som det är möjligt.

Reparationsarbetet beräknas pågå i två år och fram till slutet av 2008 då renoveringen är klar kommer bara ett körfält att hållas öppet.

Miljöanpassning och kulturvård

På den nya bron tillåts inga fotgängare, som får desto mer utrymme här på gamla bron efter reparationen. Ytterligare åtgärder för ökad trivseln är sänkt hastighetsgräns och förbud mot tung trafik förutom bussar.

Sedan 2005 är bron statligt byggnadsminne. Det innebär att brons kulturhistoriska värden ska bevaras och att renoveringen görs med känslig hand. Efter skymningen framhävs brons vackra linjer genom belysning. Arbetet dokumenteras av Bohusläns museum.

Vandringsleder och historia

På båda sidor bron finns vandringsleder och skyltar som berättar mer om Idefjordens historia.



Då small det

Sommaren 1942 small det. En explosion skadade två valv på svenska sidan. Officiellt hade biten antänds en sprängladdning som svenska försvaret anbringat för nödfallslagen. Tyskarna stod trots allt på andra sidan bron. Reparationerna fick vänta på freden och först 15 juni 1946 kunde kung Haakon och kronprins Gustav Adolf klippa banden.

Svenskarna får över och handlade billigt mjöl och smör och fick se sig för. I Norge rådde ju högertrafik. Men trafiken på bron var till en början byggam. I Norge var bilarna efter kriget säljnytt på grund av rationering av privata bilar.

Men 1963 för 2.400 bilar över här varje dag. När bron fylde femtio 1996 var alltså 8.000, och strax innan nya bron öppnades 2005 var trafiken uppe i 15.600 fordon.

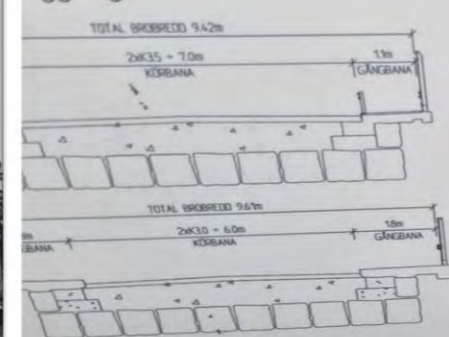


Old bridge to look like new

...aste: en bågbro i betong
granit och betong.

...CH EFTER

...visar tvärsnitt av brons tillfartsspänn
...efter renoveringen.
...breddas och körbanan minskas
...äggnig.



in Norway were infrequent in postwar years due to rationing. But 1963 2.400 vehicles per day were making the crossing, 1996 8.000, and just before the opening of the new bridge 2005 15.600 vehicles.

Tourist trails and history

On either side of the bridge are local history trails, signposting the history of Idefjorden.

Some facts

Building began in the spring of 1939
Inauguration day was 15 June 1946
Total length 420 m
Main arch span 155 m
Sill-free height 60 m
National listed structure since 2005

Renovated 2007-2008:

- Wider footpaths
- Narrower traffic lanes
- Resurfacing
- Lower speed limit imposed
- Heavy vehicles prohibited (except coaches)
- Maintenance check below bridge and internally
- illumination of arches and internally
- Project management: Vägverket Region Väst
- Carried out by Vägverket Produktion
- Jointly financed by Norway and Sweden

Information: Vägverket Region Väst kundtjänst 0771-119119

GAMLA SVINESUNDSBRON

Byggstart våren 1939
Invigning 15 juni 1946
Total längd 420 m
Spännvidd huvudspänn 155 m
Segelfri höjd 60 m
Statligt byggnadsminne sedan 2005

Renovering 2007-2008:

- Bredare gångbanor
- Smalare körbanor
- Ny vägbeläggning
- Lägre hastighetsgräns
- Förbud för fordon över 3,5 ton med undantag för bussar
- Översyn av brons undre och inre delar
- Belysning av valv och körbanor
- Projektleddning: Vägverket Region Väst
- Entreprenör: Vägverket Produktion
- Kostnaderna delas mellan Norge och Sverige



1c

Skylt som markerar brons status som kulturminne

Ansvarig:

Trafikverket
/Bohuslänsmuseum

Fastighet/markägare:

Skogar 1:65, Nordby köpcenter eller 1:69 Gamla gränsbron AB.
Alternativt Trafikverket som äger vägen.

Behov:

Sliten. Informationen överlappar med andra skyltar i området. Ta bort eller ersätt med annan skylt.





2a

Skylt som markerar brons status som Sri Chinmoy Peace Bridge

Ansvarig:
Trafikverket
Väst/Fyrbodal

Information om Sri Chinmoy Peace Bridge:
<https://www.srichinmoy.org/service/peace-blossoms>

Fastighet/markägare:
Statens Fastighetsverk

Behov:
Bör bytas ut/restaureras och kompletteras med information om vad utmärkelsen innebär





2b

Informationsskyltar vid rastplatsen på svenska sidan.

Ansvarig:
Trafikverket
Statens vegvesen

Fastighets/markägare:
Statens Fastighetsverk

Behov:
Inget men formspråket skiljer sig från resten av området och innehållet är delvis överlappande.

GAMLA SVINESUNDSBRON

Svinesundsbron är den stiliga, fyrfiliga skapelse du ser i väster. När den invigdes 2005 hade Gamla Svinesundsbron gjort tjänst i nästan 60 år. Nu har den övergått till en mer stillsam pensionärstillvaro för fotgängare, personbilar och bussar.

Broförbindelsen hade dryftats i 40 år när beslutet togs 1938. Olika konstruktioner vägdes mot varann och man fastnade för en kombination av betong och sten. Arbetsmarknadspolitiska skäl i Sverige blev avgörande. Bohusläns stenarbetarna behövde sysselsättning och Sverige tog därför på sig nästan hela kostnaden, 3,4 miljoner kronor.

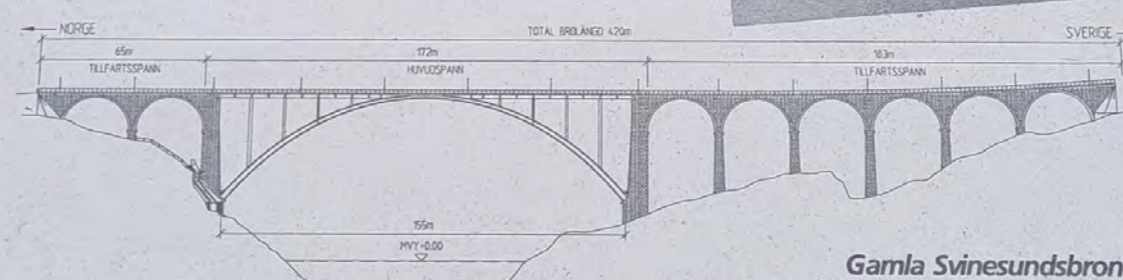
Med byggstart våren 1939 räknade man med att bron skulle stå färdig sommaren 1941. Men efter ett år invaderade tyskarna Norge. Arbetet fortskred under tysk inspektion och bron var nästan klar, när ett av valven på svenska sidan sommaren 1942 skadades av en explosion. Bron var, som broar vanligtvis är i krigstid, minerad och olyckan skyldes på blixten. Senare uppgifter tyder dock på sabotage. Den kungliga invigningen fick vänta till 15 juni 1946.

Gammal bro blev som ny

I både Norge och Sverige är Gamla Svinesundsbron sedan 2005 förklarad som byggnadsminne. Det innebär att så mycket som möjligt av den ursprungliga konstruktionen ska bevaras. Reparationsarbetet som utfördes 2007–2008 har därför präglats av kulturvård men också miljöanpassning. Eftersom tung trafik nu är förbjuden har vägbanan minskats för att ge mer plats åt fotgängare och hastighetsgränsen har sänkts. Kostnaden för underhållsarbetet delas lika mellan Statens Vegvesen i Norge och Vägverket i Sverige.



Bilder: Vägverket



Svinesund Bridge is the four-lane feat of architectural engineering to your west. It was inaugurated in 2005, when the old bridge had been in service for almost 60 years. The decision to build a bridge was made in 1938. It was to be a combination of cement and stone, since the stone quarries of Bohuslän needed the work. Sweden accordingly assumed responsibility for most of the 3.4 million crowns it cost. The two-year building plan, started in the spring of 1939, did not allow for the outbreak of war and later occupation of Norway. Nevertheless work went on and was nearly complete when, in summer 1942, an explosion that could well have been sabotage damaged an arch on the Swedish side. Eventually the royal inauguration took place on 15 June 1946. Since 2005 the old bridge has been a protected monument under both Norwegian and Swedish legislation. Repairs carried out in 2007 and 2008 had therefore to conform to cultural and environmental criteria. Heavy lorries are now prohibited, a narrower roadway gives more room to pedestrians, and the speed limit is lower. Maintenance is undertaken by the road network authorities of Norway and Sweden in concert.

GAMLA SVINESUNDSBRON

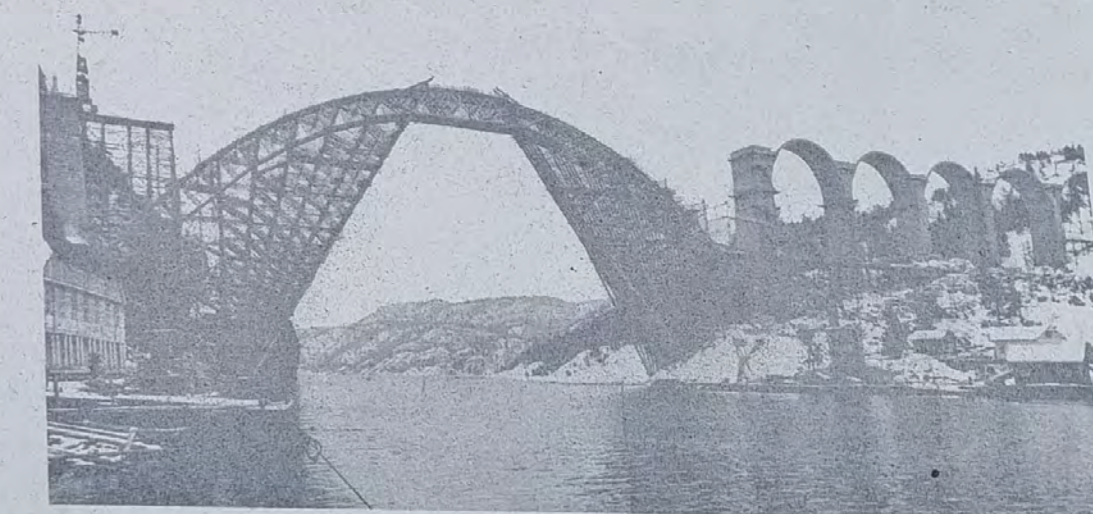
Total längd: 420 m
Spännvidd, huvudspänn i betong: 155 m
Segelfri höjd: 60 m
8 granitpelare (sex på svenska sidan)
Byggstart: 1 april 1939
Invigning: 15 juni 1946
Kostnad: 3,4 miljoner kronor
Byggnadsminne 2005

Miljöanpassning 2008:

Bredare gångbanor
Smalare körbana
Belysning av valv och körbana
Sänkt hastighetsgräns
Max fordonsvikt 3,5 ton,
bussar undantagna

Gamla Svinesundsbron invigdes 1946, en konstruktion i betong och granit som gav Bohusläns stenarbetare jobb.

Old Svinesund Bridge was opened in 1946, a cement and granite construction that gave employment to the quarrymen of Bohuslän.





2c

Informationsskyltar vid rastplatsen på svenska sidan.

Ansvarig:
Trafikverket
Statens vegvesen

Fastighets/markägare:
Statens Fastighetsverk

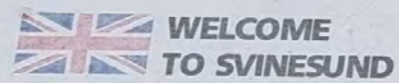
Behov:
Formspråket skiljer sig från resten av området och informationen är delvis överlappande. Ta bort?



VÄLKOMMEN TILL SVINESUND

På båda sidor bron finns vandringsleder med skyltar med texter om traktens kulturhistoria. Det finns olika vägar att välja bland och det tar omkring en timma att gå runt. Du går bitvis på naturstigar, så Du bör vara rejält klädd. På några ställen finns bänkar för vila och under bron bord för kaffepaus.

Området ägs av privata markägare och är därtill på båda sidor sundet skyddat genom respektive lands kulturvårdsstiftning. Färjeläget är ett av Vägverkets vägminnesområden. Lämna inget skräp och ta hänsyn till växter och djur. All vandring sker på eget ansvar. Trevlig tur!

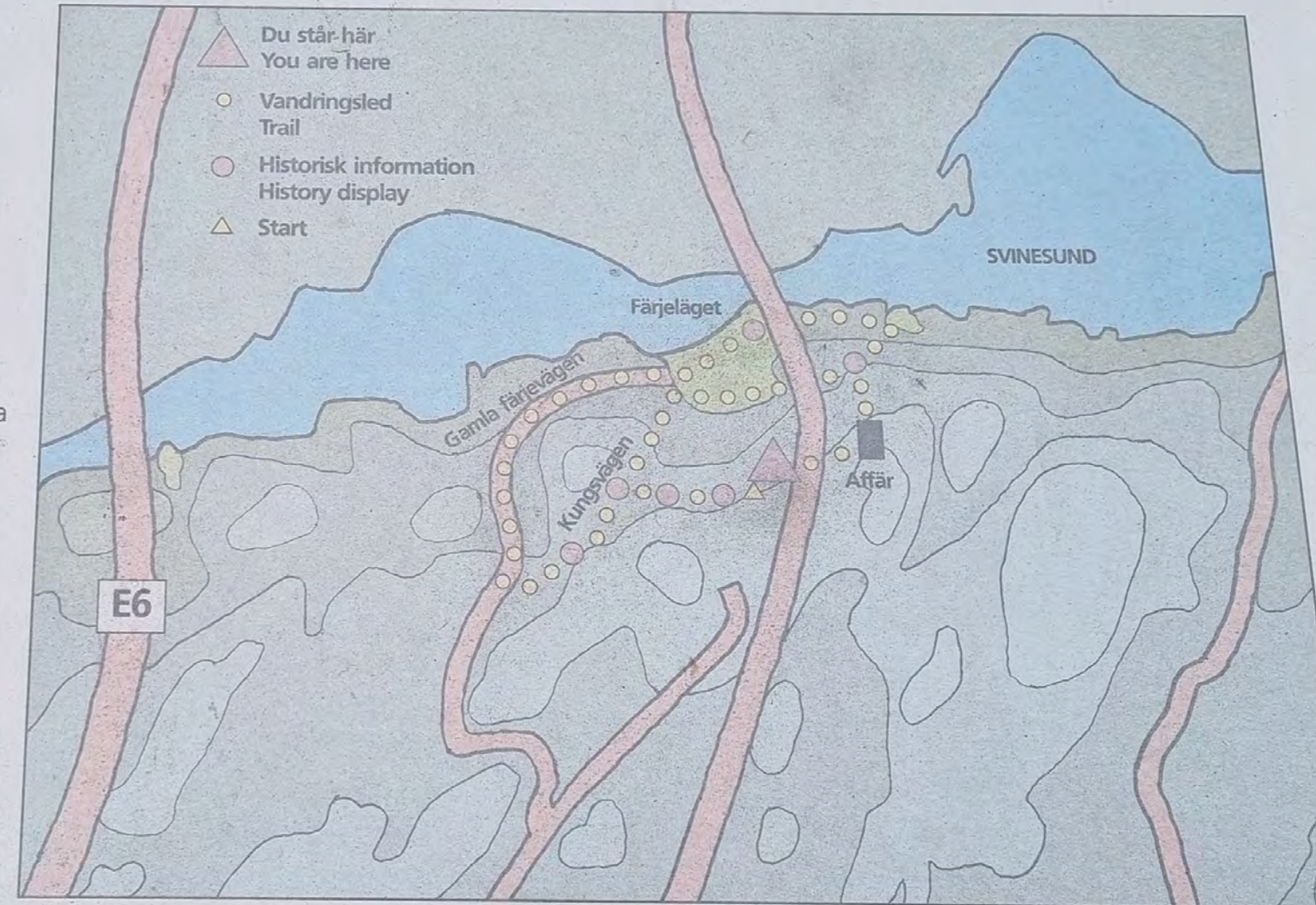


Along the trails on either side of the bridge are displays with information about the history of this place. Make sure you are properly equipped for a long hike. The trail takes an hour to complete. There are benches to rest on and under the bridge tables for a picnic.

The land is privately owned and also protected on both sides of the Sound under cultural legislation by the respective governments. The old ferry jetty is a national road monument. Remember to leave no litter and to respect the plants and animals. All walking is at your own risk. Enjoy your tour!



Gravyr av J. Clark, 1826

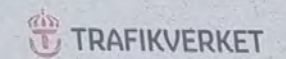


Området kring Svinesund har en spännande historia. Över sundet gick den gamla Kungsvägen som förenade Kristiania (Oslo) med huvudsätet Köpenhamn, precis här låg Karl XII:s Sundsborg och Gamla Svinesundsbron byggdes under brinnande krig.

Namnets ursprung är höljt i dunkel, men var förmodligen gammalt redan när det dök upp i den isländske historikern Snorre Sturlasons skrifter från 1200-talet. Längs vandringsleden i området hittar du skyltar som berättar mer.

The area of Svinesund has a fascinating history. Across the Sound ran the old Kingsway, linking Oslo with the capital, Copenhagen. Down here was Charles XII's fortified camp of Sundsborg, and the first Svinesund Bridge was built in the heat of war.

The name is shrouded in mystery, older even than the first mention we have of it in the 13th-century writings of an Icelandic chronicler, Snorre Sturluson. Displays you find along the trail will tell you more.





2d

Informationsskyltar vid rastplatsen på svenska sidan.

Ansvarig:
Trafikverket
Statens vegvesen

Fastighets/markägare:
Statens Fastighetsverk

Behov:
Inget men formspråket skiljer sig från resten av området och är delvis överlappande.

GAMMALT GRÄNSLAND

Svinesund är med sina branta klippränder en naturlig gräns. Snorre Sturlason berättar i Olav Trygvasons saga att svenske kung Olav tillskansade sig "fyra fylken i Tråndheim, Nordmøre, Sunnmøre och Raumsdal samt österut Ranrike från Göta älv till Svinesund".

När Bohuslän blev svenskt blev sundet en lättförvarad nationsgräns. Och bråkigt blev det. Danmark fann sig inte i villkoren och norra Bohuslän härjades svårt i flera omgångar under Gyldenlöwefejden.

Av Karl XI:s planer på en fästning vid Svinesund blev det dock ingenting. Karl XII var mer beslutsam. Hans första försök att ockupera Östfold avbröts sedan Tordenskiold förstört svenskarnas förråd i Dynekilen. Trupperna retirerade över Svinesund på en pontonbro men sattes strax i arbete med att bygga upp Sundsborg just här i slutningen kring denna utsiktsplats.


Här förskansade sig 800 soldater med ett femtiotal kanoner bakom jordvallar och skansar av sten och timmer med skyttegravar emellan. En hel liten stad växte upp med baracker, tält, krutkällare, gästgiveri, kyrka, gravplats och verkstäder med smeder, tunnbindare, skraddare och skomakare. Projektet som aldrig blev mer än ett förskansat läger slutade med kungens död och anläggningen revs.

Den franske marskalken Bernadotte som valdes till tronföljare i Sverige lyckades bättre. Han vände sig mot Napoleon och tvingade genom Kielfreden Danmark att avstå Norge till Sverige. På sina inspektionsresor passerade han flera gånger Svinesund.

Inför unionsupplösningen 1905 blev det oroligt kring gränsen med militär uppladdning på båda sidor sundet. Men några skärmytslingar blev det aldrig här, inte heller under tyskarnas ockupation av Norge. Då var känslorna och rösterna sannolikt mer upprörda i bilkön med svenskar som handlat billigt mjöl och smör efter kriget.



1658 blev Svinesund riksgräns och flera gånger fann man på båda sidor anledningar till militär uppladdning.
In 1658 Svinesund became the national frontier; several times since then both sides have threatened military action.

 Svinesund's steep cliffs constitute a natural frontier, mentioned in a 13th-century Icelandic saga. The peace of Roskilde in 1658 made Bohuslän part of Sweden and the Sound a national frontier. Denmark contested these conditions and during the subsequent period fighting frequently raged in northern Bohuslän. Charles XI never realised his plans for a fort at Svinesund. Charles XII was more determined. His attempt to occupy Östfold began with the building of a fortifications around the vantage point where you are standing. Here a force of 800 soldiers and about 50 cannon were posted behind redoubts of stone, timber and earth, interlinked by trenches. A miniature town grew up, with barracks, tents, powder stores, guest-house, church, cemetery, and workshops for smiths, coopers, tailors and cobblers. One year after the death of the king in 1718 everything was demolished. The peace of Kiel in 1814 forced Denmark to surrender Norway to Sweden. The dissolution of this Union in 1905 led to military build-ups on both sides of the Sound. But no shots were fired in anger at Svinesund, neither then nor during the German occupation of Norway.

- 1200-talet** Svinesund nämns i Snorres Sturlasons Kungasagor
- 1658** Roskildefreden, Bohuslän svenskt
- 1675-1679** Gyldenlöwefejden
- 1716** Karl XII inleder ockupation av Östfold. Sundsborg börjar anläggas
- 1718** Karl XII skjuten i Halden
- 1719** Sundsborg rivs
- 1810** Franske marskalken Jean Baptiste Bernadotte tronföljare i Sverige
- 1814** Kielfreden Norge i union med Sverige
- 1905** Unionen upplöses
- 1940** Tyskarna ockuperar Norge Byggandet av Svinesundsbron fortsätter
- 1945** Fred Låga livsmedelspriser lockar stora skaror svenskar till Norge



Foto början 1950-talet, Vägverkets museum



2e

Informationsskyltar
vid rastplatsen på
svenska sidan.

Ansvarig:
Trafikverket
Statens vegvesen

Fastighets/markägare:
Statens Fastighetsverk

Behov:
Inget men formspråket
skiljer sig från resten av
området och är delvis
överlappande.

enskt

iv
nlaggas

on

ge



Statens vegvesen

BILAR, MEN INGEN JÄRNVÄG

1906 roddes den första bilen över Svinesund och 1917 invigdes den första bilfärjan, en flotte dragen av motorbåten Snäckan. Två bilar åt gången var tillräckligt för grannlänernas blygsamma bilpark. Men de branta backarna ned till vattnet fick man stå ut med, på samma sätt som resande fått göra i alla tider.

Över Svinesund gick den gamla Kungsvägen som förenade Kristiania (Oslo) med huvudsätet Köpenhamn. När sundet blev gräns mellan Norge och Sverige upprättades här tullstationer, postkontor, färjelägen, gästgiverier och skjutshäll. Det vita posthuset fick sitt nuvarande utseende 1814.

Det året tvingades Norge i union med Sverige och när den nye kungen Karl XIV Johan drog ut på inspektionsresor tog han inte utan skräck vägen över Svinesund. 1821 kom han med 25 vagnar och 80 hästar i följet och hans vagn, stor som en buss, började kasa utför utan kontroll. Med rep och stockar lyckades män hjälpligt bromsa ekipaget. Kungen beordrade en ny väg undan de värsta backarna.

På 1930-talet började färjeförbindelsen bli ansträngd. En bro hade länge diskuterats. De pontonbroar som tidvis förenat stränderna var bara tillfälliga. 1938 kom svenskar och norrmän överens. Skeptikerna i Halden övertygades om att höjden var tillräcklig för sjöfarten. Svinesundsbron började byggas strax före kriget och invigdes 1946.

Trafiken var blygsam. I Norge var bilar efter kriget sällsynta på grund av rationering av privatköp. Varor som smör och mjöl var däremot subventionerade, oemotståndliga för svenskarna som kom i stora skaror i nya bilar. Men de fick se sig för. På andra sidan rådde högertrafik.

Bohusbanan försågs med osedvanligt stiliga stationshus i tegel. En förlängning av järnvägen över Svinesund till Oslo sågs som given. Men unionsupplösningen 1905 fick intresset att svalna och vid brobygget fanns ingen järnväg med. Bilen tar desto mer plats. Den konstant ökande trafiken ledde till beslut om en ny, fyrfilig bro, invigd 2005. Tåget till Oslo går fortfarande över Dalsland.



Foto, 1930-talet. Strömstaads museum



Foto, 1915. Strömstaads museum

Sedan urminnes tider har man rott och stakat sig över Svinesund. Problemet var de branta stränderna.

For ages people have rowed and poled across the Sound at Svinesund. The problem was the steep approach.



Foto: Trafikverket

- 1658 Bohuslän blir svenskt
- 1814 Norge i union med Sverige
- 1879 Järnvägen klar över Kornsjö och Dalsland
- 1905 Unionen upplöses
- 1906 Första bilen rors över Svinesund
- 1909 Bohusbanan Göteborg-Strömstad klar
- 1917 Första bilfärjan
- 1936 10.000 bilar färjas över
- 1938 Beslut om brobygget
- 1939 Svinesundsbron börjar byggas
- 1940 Norge ockuperas av tyskarna
- 1946 Bron invigs
- 1963 2.400 fordon kör över bron varje dygn
- 2004 16.000 fordon per dygn
- 2005 Nya Svinesundsbron öppnas för trafik
- 2007 17.000 fordon (varav 5.000 över gamla bron)



In 1906 the first car was ferried over at Svinesund. Boats have been rowed across Svinesund since time immemorial but the cliffs and steeply sloping sides of the Sound made a barrier the Kingsway between Oslo and Copenhagen had to pass. When Norway was forcibly united with Sweden in 1813, the new king Charles John XIV passed the sound on his inspection tour. His coach, as big as a bus, began to slide uncontrollably, but was braked in the nick of time by ropes and logs. The king immediately commanded that a new road be built. In 1917 the first car ferry was introduced, a raft with room for only two cars, pulled by a motorboat. By the 1930s the ferry connection was stretched to the limit and a bridge was finally agreed on in 1938. Svinesund Bridge opened in 1946. Traffic was modest. In Norway cars were few in postwar times and rationing was in force. But subsidised prices for butter and flour attracted scores of Swedes, who had to drive very carefully because across the border, the rule of the road was to keep right. An extension of the railway line to reach as far as Oslo had been planned, but none was ever built. Increased road traffic and the growth of motorways led to the choice of a new four-lane bridge, inaugurated in 2005.



3

Jubileumsutställning i samband med brons 75-årsjubileum

Ansvarig:
Svinesundskommittén

Fastighets/markägare:
Statens Fastighetsverk

Behov:
Bygglov för skyltarna har gått ut. Formspråket skiljer sig från övriga skyltar. Delvis felöversatt i de engelska texterna. Delvis överlappande information?





4a

**Informationsskyltar
länge med kulturstigen**

**Ansvarig:
Ekomuseum Gränsland**

**Fastighets/markägare:
Statens Fastighetsverk**

**Behov:
Inaktuella loggor men
annars inget. Bättre
placering**

Välkommen till besöksmål Svinesund – en vandring i gränshistorien

På båda sidor bron finns vandringsleder med kulturhistoriska informationsskyltar. Du går på naturstigar, tänk därför på att du är rätt klädd. Vandrigen på svenska sidan tar omkring 60 minuter att gå. På några ställen finns bänkar som Du kan vila på. Bord för kaffepaus finns under bron. Området ägs av privata markägare, tänk på att ta hand om Ditt skräp och ta hänsyn till växter och djur. All vandring sker på eget ansvar. Trevlig tur! Området på svenska sidan av Svinesund är av riksintresse för kulturmiljövården, färjeläget är ett av Vägverkets vägminnesområden. På norska sidan är Gamla Svinesund skyddat av kulturminneslagen.

Svinesund – Utfart Sverige

Namnet Svinesunds ursprung är inte helt klarlagt men namnet går långt tillbaka, till Harald Hårfagres tid, och nämns flera gånger i Snorre Sturlassons kungasagor från 1200-talet. Språkforskare menar att det kan betyda »Svearnas sund«, men det är också möjligt att namnet anspelar på att fjordens vatten gick »svint« d.v.s. fort genom sundet. Under medeltiden utgjorde Svinesund gränsen mellan Ranrike och Borgarsyssel. År 1658 blev Bohuslän svenskt område, och riksgränsen mellan Sverige och Norge drogs mitt i sundet.

Svinesund har alltid varit en strategisk överfart och innehåller därför många lämningar från flera krigiska perioder. De äldsta är kanske järnålderns fornborgar som finns på båda sidor sundet. Bohuslän blev svenskt landområde 1658 och både före och efter förekom flera stridigheter mellan Sverige och Norge. I slutet av 1600-talet utvecklades Sverige till en stormakt som under Karl XII spred oro i stora delar av Europa. Stormaktsdrömmarna slutade i och med kungens död vid Fredrikstens



Besöksmål Svinesund – översikt över området
Destination Svinesund – survey of the area
Der Svinesund – ein Überblick über die Umgebung

fästning 1718. Några år innan lät han anlägga befästningen Sundsborg som bestod av ett flertal skansar och värn på båda sidor om svenska brofästet. På norska sidan finns rester av en försvarsborg på Kjeøya vid Sponviken, längre ut i fjorden.

Från 1814 till 1905 bildade Sverige och Norge en union. I slutet av unionstiden var stämningen spänd mellan länderna. 1901–1903 anlades en stor fästningsanläggning på Hjelmkollen på berget öster om norska brofästet. Fästningen bestyckades med moderna vapen, bl.a. två 12 cm franska Schneider-Canet pansarkanoner. Detta var en

del av en första försvarslinje som gick utefter norska nationsgränsen upp till Kongsvinger. Anläggningen lades ned direkt efter den fredliga unionsuppgårelsen.

Tyskarna byggde om Hjelmkollentill fästning direkt efter invasionen i april 1940. Stora anläggningar med skyttegravar byggdes också på Kjeøya längre västerut. Betydande försvarsvärk byggdes också på svenska sidan, ofta i samma lägen som Sundsborg. Dessa ingick i ett system av försvarsanläggningar utmed gränsen och ända ned till Uddevalla. Utefter fjorden finns flera platser som fick strategisk betydelse i samband med flyktningströmmen under kriget.



Fakta om Svinesund:

- 1658: Bohuslän blir svenskt efter fredsförhandlingar i Roskilde. Nya riksgränsen mot Norge går utmed Idefjorden.
- 1666–1946: Färförbindelse över sundet.
- 1675: Normännen anlägger Sponviken skanse.
- 1716: Svenskarna under Karl XII anlägger Sundsborgs fästning och bygger en pontonbro över sundet.
- 1906: Första bilen ros över sundet.
- 1900–1935: Flera svenska förslag om järnväg med bro över sundet.
- 1946: Svinesundsbron invigs.
- 1950: Tullhus byggs på norska sidan.
- 1984/1986: Nya tullhus byggs på båda sidor.
- 2005: Nya Svinesundsbron invigs och Gamla Svinesundsbron blir ett gemensamt Svenskt-Norskt Byggnadsminne.

Welcome to Destination Svinesund – and a walk through the history of the borderlands



On each side of the bridge you'll find trails and information signs. You'll be walking on country paths, so make sure you're sensibly dressed. On the Swedish side, the walk will take about 60 minutes. There are benches at several places along the route, so you'll be able to sit down and take a breather. There is a table for coffee and snacks under the bridge. The area is privately owned, so please don't litter and do not disturb the plants and animals. All walks are at your own risk. Have a pleasant outing, and enjoy your walk! The area on the Swedish side of Svinesund has been declared of national importance for the preservation of our cultural heritage; the ferry station is one of the National Road Administration's highway monument areas. On the Norwegian side, Gamla Svinesund is protected by the Heritage Conservation Act.

Svinesund – the Exit from Sweden

The origin of the name Svinesund has not been fully explained, although it goes back a long way – at least to the days of Harald Fairhair (9th–10th cent.) – and is mentioned several times in Snorre Sturlasson's 13th-century Chronicle of the Kings of Norway. In 1658, Bohuslän became Swedish, and the national border between Sweden and Norway was drawn along the middle of the sound.

At the end of the 17th century, Sweden became a great regional power that under the leadership of Charles XII spread fear and disquiet across a large part of Europe. However, Sweden's European ambitions came to an end on the death of the king at Fredriksten fortress in 1718.

From 1814 until 1905 Sweden and Norway formed a unified whole. Towards the end of this period – the Era of Union – tensions arose between the two nations, and in 1901–1903 a large fort was put up at Hjelmkollen on the heights east of the Norwegian abutment. The Germans rebuilt the Hjelmkollen fort directly after the invasion of Norway in April 1940. Along the fiord were several places that became of strategic significance for the stream of refugees and displaced persons fleeing the war.

Svinesund: facts and figures

- 1658: Bohuslän becomes Swedish after peace negotiations in Roskilde. The new border with Norway runs along Idefjorden.
- 1666–1946: Ferry connection across the sound.
- 1675: The Norwegians erect Sponviken fortress.
- 1716: The Swedes, led by Charles XII, construct Sundsborg fort and build a pontoon bridge across the sound.
- 1906: The first car is rowed across the sound.
- 1900–1935: Several Swedish proposals for a railway bridge across the sound.
- 1946: Svinesund Bridge inaugurated.
- 1950: A customs house is built on the Norwegian side.
- 1984/1986: New customs houses are built on both sides.
- 2005: The new Svinesund Bridge is inaugurated. The old bridge is classified as a historic building.

Willkommen am Svinesund – zu einer Wanderung durch die Geschichte der Grenze



Auf beiden Seiten der Brücke finden Sie Wanderwege mit Informationslefen. Sie wandern auf Naturpfaden. Bitte denken Sie deshalb an entsprechende Bekleidung. Für die Wanderung auf der schwedischen Seite benötigt man etwa 60 Minuten. An einigen Stellen sind Bänke zum Ausruhen aufgestellt. Tische für die Kaffeepause stehen unter der Brücke. Der Grund ist privates Eigentum. Vergessen Sie Ihren Abfall nicht und nehmen Sie Rücksicht auf Pflanzen und Tiere. Alle Wanderungen werden auf eigene Gefahr unternommen. Wir wünschen eine schöne Tour! Auf der schwedischen Seite steht die Umgebung des Svinesundes im nationalen Interesse der Denkmalpflege, die Fähranlage gehört zu den geschützten historischen Verkehrseinrichtungen des Straßenbauamtes. Auf der norwegischen Seite steht Gamla Svinesund unter Denkmalschutz.

Svinesund – Ausfahrt Schweden

Der Ursprung des Namens Svinesund ist nicht ganz geklärt. Er geht bis in die Zeit des norwegischen Königs Harald Hårfager im 9. Jahrhundert zurück und wird im 13. Jahrhundert mehrere Male in Snorre Sturlassons Königssagen erwähnt. 1658 wurde Bohuslän schwedisch. Die neue Landesgrenze zwischen Schweden und Norwegen verlief mitten durch den Sund.

Ende des 17. Jahrhunderts entwickelte sich Schweden zu einer Großmacht unter Karl XII., der viel Unruhe in weite Teile Europas brachte. Die Großmachtsträume endeten 1718 mit dem Tod des Königs auf der Festung von Fredriksten.

Von 1814 bis 1905 bildeten Schweden und Norwegen eine Union. Am Ende der Unionszeit war die Stimmung zwischen beiden Ländern sehr angespannt. 1901–1903 entstand eine große Festungsanlage auf Hjelmkollen, dem Berg östlich der norwegischen Brückenverankerung. Nach der Invasion im April 1940 bauten die Deutschen Hjelmkollen zur Festung um. Entlang des Fjordes liegen mehrere Orte, die während des Krieges durch die Flüchtlingsströme strategische Bedeutung erhielten.

Fakten über den Svinesund:

- 1658: Nach den Friedensverhandlungen in Roskilde wird Bohuslän schwedisch. Die neue Landesgrenze zu Norwegen verläuft entlang dem Idefjord.
- 1666–1946: Fährverbindung über den Sund.
- 1675: Die Norweger errichten die Schanze Sponviken.
- 1716: Unter Karl XII. bauen die Schweden die Festung Sundsborg und schlagen eine Pontonbrücke über den Sund.
- 1906: Das erste Auto wird über den Sund gerudert.
- 1900–1935: Mehrere schwedische Vorschläge zu einer Brücke mit Schienenweg über den Sund.
- 1946: Die Brücke über den Svinesund wird eingeweiht.
- 1950: Ein Zollhaus entsteht auf der norwegischen Seite.
- 1984/1986: Neue Zollhäuser werden auf beiden Seiten gebaut.
- 2005: Die neue Svinesundbrücke wird eingeweiht, die alte Brücke ist zu einem Denkmal geworden.





4b

Informationsskyltar länge med kulturstigen

Ansvarig:
Ekomuseum Gränsländ

Fastighets/markägare:
Orvelin

Behov:
Inget



Här stod de stora kanonerna



Åkåta strösvet från Svinesund är avbildat från Kanonvallens närhet mer än 30 år tidigare.

The oldest illustration of Svinesund shows the view from a place close to the cannon rampart but it dated 30 years before the rampart was built.

Das älteste Motiv vom Svinesund stammt von der Nähe des Geschützwallens, entstand jedoch etwa 30 Jahre früher.

Du står nu i en av många försvarsanläggningar i Svinesundsområdet. Denna är en rest från befästningen Sundsborg som Karl XII lät anlägga 1716-1718 som ett skydd för överfarten över sundet och för insesling till Halden. Efter kungens död på Fredrikstens fästning 1718 räserades skansar och vallar av svenska som danska styrkor året efter.

Soldaternas grävde här ur den naturliga sluttningen, forsköt jordmassorna nedåt och formade en vall, omkring 50 meter lång. Denna vall var en av de första som byggdes då Sundsborg anlades. Förmodligen hade man också monterat risknippen och stockverk över kanten för att minimera synfältet för fienden.

På den plana ytan bakom ställdes Sundsborgs största kanoner upp, sammanlagt åtta stycken. Alla var riktade mot norska sidan och färdelaget medanför. Kanonerna var av gjutjärn tillverkade vid svenska järnverk. Förutom vanliga kanoner fanns här 12-pundiga och vägde ca 1500 kg, 6-pundiga vägde 700 kg, och 3-pundiga ca 400 kg. Räckvidden för dessa kanoner var mellan 300-1200 m. Kulorna var rundkuler av järn. Till den största kanonen vägde kulorna 3,5 kg med en diameter på 12 cm. Även så kallade skräpbåkar användes. Dessa bestod av en tyggåse fyllt med järnagel och användes framför allt mot soldater. Dessutom användes granater med sprängverkan. En 12-pundig kanon bemannades av 8 man, 5 man till en 6-pundig och 4 man till en så kallad nickhake på 3 pund.

Sundsborg upplevde flera strider under de två år som fästningen fungerade. Norske Fästningskommandanten Landsberg skrev till norska danska arméns chef Lützow 16 aug. 1718 om en strid dagen före: "Svenskarna gingo i Karl XII:s närvaro över Svinesund vid Sundsborg, förmagade 4 kanoner och sprängde en fästning på batteriet vid Rörbeck utan att mista en enda man. Genom en häftig kanonad som varade från tidigt på morgonen till aftonen hade de våra trupperats ge sig därifrån." I början av 1700-talet var här öppna terräng och endast gles skog. Krieger betade fritt och höll värtigheterna nere. Plana marktyr utnyttjades för odling, även små jordlotter ute i skogsmarken. Idag är det amonlund och det kan därför vara svårt att uppfatta landskaps utseende från den tiden.

This is where the great cannons stood

You're now standing in one of the many defence installations built in the Svinesund area. This particular one is a relic of the Sundsborg fort built by Charles XII in 1716-1718 to provide protection for vessels crossing the sound or sailing up to Halden. After the king's death at Fredriksten fortress in 1718, the defensive positions and ramparts were pulled down by both Swedish and Danish troops in the following year. Here, the soldiers excavated a gun emplacement on the natural slope, moving the earth downwards to form a rampart about 50 metres long. On the 16th of August 1718 (the rampart they deployed Sundsborg's largest cannons, eight in all. All were aimed at the Norwegian side of the fjord and the ferry station below. The cannons were made of cast iron produced at Swedish iron workings. A single piece could weigh about 1500 kg. Sundsborg saw several battles during the

two years in which it remained in Swedish hands. On 16 August 1718, in a letter to Lützow, commander of the Danish-Norwegian army, Norwegian Forts Commandant Landsberg described a battle that had taken place on the previous day: "In the presence of Charles XII, the Swedes crossed Svinesund at Sundsborg, taking 4 cannons and 12-pounders. They were not even aware of themselves losing a single man. In the face of an intense cannonade, which lasted from early morning until the evening, our own men had been forced to withdraw from those places." In the early 18th century, this area was made up of open terrain and sparse woodland. Cattle and other livestock grazed freely and helped keep down the vegetation. Any flat surfaces, including tiny plots of land out in the woods, were used for the cultivation of crops. Today things have changed, and it may be difficult to imagine what the local landscape looked like back then.

Hier standen die großen Kanonen

Sie befinden sich hier in einer der vielen Verteidigungsanlagen in der Umgebung des Svinesunds. Dies hier ist ein Rest der Festung Sundsborg die Karl XII. 1716-1718 zum Schutz des Überganges über den Sund und der Halde errichten ließ. Nach dem Tod des Königs ließ die Festung von Fredriksten 1718 schmelzen sowohl schwedische als auch dänische Truppen die Kanonen und Wälle zu Jahre später. Die Soldaten gruben hier die natürliche Böschung aus, schoben die Erde massen nach unten und bauten einen etwa 50 Meter langen Wall. Auf dem 16. August 1718 stellten die größten Kanonen Sundsborgs insgesamt 8 Exemplare. Sie waren auf die norwegische Seite und die Fähre angesetzt. Die größten Kanonen stammten aus schwedischen Stahlwerken. Eine Kanone wog ca. 1500 kg in dem zwei Jahren in denen die

Festung bestand, erlebte Sundsborg einige Gefechte. Am 16. August 1718 schickte der norwegische Festungskommandant Landsberg dem norwegisch-dänischen Armeechef Lützow über eine Aussenwachen-Setzung vom Tage vorher: "Die Schweden kamen in Svinesund bei Sundsborg über den Svinesund, versenkte 4 Kanonen und sprangte eine Feste auf der Batterie bei Rörbeck, ohne einen einzigen Mann zu verlieren. Durch heftige Geschützkugel vom frühen Morgen bis zum Abend hatten sie die Unrigen gezwungen, sich von dort zurück zuziehen." Zu Beginn des 18. Jahrhunderts war das Terrain hier offen und nur spärlich bewaldet. Das Vieh weidete frei und hielt dem Bewuchs niedrig. Kleine Flächen, auch kleine Parzellen im Wald, wurden für die Anbau von Getreide genutzt. Heute sieht es hier anders aus und es fällt schwer, sich das Landschaftsbild der damaligen Zeit vorzustellen.

AME
STRÖMSTÅD



4c

Informationsskyltar
länge med kulturstigen

Ansvarig:
Ekomuseum Gränsländ

Fastighets/markägare:
Orvelin

Behov:
Rengöring/ommalning



800 soldater trängdes här

I området framför dig låg det centrala lägret i Sundsborgs befästningsanläggning 1718. Här bodde officerare och delar av manskapet, här fanns verkstäder, matförråd och krutkällare.

Ja, här fanns också en kyrka med begravningsplats. Lägret såg ut som en mindre stad med baracker och timrade hus och med tält i olika former och storlekar. Rakt genom lägret gick den gamla landsvägen, Kungsvägen, från färjeläget och söderut.

Här var ett myllor av soldater och befäl, av hästar och vagnar. Härifrån drogs tunga kanoner upp till de 12 skansar som anlagts i bergen runt om. Runt om i bergen placerades över 40 artilleripjäser, varav ca 8 st. var granatkastande, de övriga vanliga kanoner på lavetter. Det fanns ständigt förbättringar att göra på byggnader, vallar och murar, avbrutet av olika övningar och exercis. Förutom befäl och soldater fanns många yrkesgrupper representerade. Bagare, tunnbindare, vapensmeder, skräddare och skomakare hade fullt upp med att underhålla de över 800 man som var förlagda här. Även ett antal tvångskommanderade bönder från södra Bohuslän och Dalsland bidrog till byggen och underhåll. Soldaterna var kommanderade periodvis till Sundsborg, bl.a. från Västerbottens-, Smålands- och Hallands Regimenten.

Sundsborg fick åter betydelse under 2:a världskriget då soldater sprängde ner sig i värn och skyddsrum i bergen runt om. Även den gamla lägerplatsen återupptogs fast i mindre format. Här finns ännu rester av kulsprutanästen och kanonvärn. 800 man var förlagda här mellan 1940-1945. Idag kan det vara svårt att särskilja vad som tillhör 1700-talets eller 1900-talets krigshistoria. Spåren går i varandra i en alltmer igenväxande skog.

Karta från 1749 över Sundsborgs läger 1718. Bland byggnaderna märks nr. 15 Krutkällaren, nr. 17 kyrkan, nr. 19 Stora bageriet och nr. 23 Gästgärdshuset.

Map dated 1749 showing the Sundsborg camp as it was in 1718. Among the buildings are no. 15, the gunpowder store, no. 17, the church, no. 19, the great bakery, and no. 23, the inn.

Karte von 1749 mit dem Sundsborgsläger 1718. Von den Häusern ist der Pulverkeller mit Nr. 15, mit Nr. 17 die Kirche, mit Nr. 19 die Große Bäckerei und mit Nr. 23 das Gasthaus markiert.



800 soldiers were crowded together here

In 1718, in the area in front of where you now stand, lay the central camp of the Sundsborg fort. This is where the officers and some of the men lived. Here were workshops, food stocks and supplies of gunpowder. There was even a church with its own burial ground. In appearance, the camp looked like a small town, with barracks, log houses and tents of all shapes and sizes. Right through the camp the old highway, the Royal Road, ran southwards from the ferry station.

The camp swarmed with officers and men, with horses and carts. From here, heavy cannon were dragged up to the 12 forts that had been constructed in the surrounding mountains. In addition to the officers and common soldiers, any number of craftsmen plied their various trades. Bakers, coopers, armourers, tailors and shoemakers were

fully occupied in supplying the force of over 800 men who were stationed here. The soldiers were periodically posted to Sundsborg.

Sundsborg again became important during the Second World War, when the soldiers blasted out defensive positions and shelters in the surrounding mountains. The site of the old camp was taken into use once more, although to a far lesser extent than in the time of Charles XII. Here, the remains of machine gun nests and artillery emplacements can still be seen. Eight hundred men were stationed here between 1940 and 1945. Today it is sometimes difficult to distinguish the relics of battles fought in the 18th century from those of the Second World War. They are becoming inextricably mixed in the tangled growth of the forest.

800 Soldaten drängten sich hier

Hier, in dem Bereich vor Ihnen, lag 1718 das zentrale Lager der Befestigung von Sundsborg. Hier wohnten Offiziere und ein Teil der Mannschaft, hier befanden sich Werkstätten, der Proviantvorrat und der Pulverkeller. Ja, hier lag auch eine Kirche mit Friedhof. Das Lager sah wie eine kleine Stadt aus mit Baracken, Holzhäusern und Zelten in unterschiedlichen Formen und Größen. Geradewegs durch das Lager führte die alte Landstraße, die Königsstraße, von der Fährlage und nach Süden.

Es wimmelte von Soldaten und Offizieren, von Pferden und Wagen. Von hier zog man die schweren Kanonen hinauf zu den 12 Schanzen, die rundum in den Bergen angelegt worden waren. Außer den Offizieren und Soldaten waren viele Berufsgruppen vertreten. Bäcker, Fass-

binden, Waffenschmiede, Schneider und Schuhmacher waren vollauf mit dem Unterhalt der über 800 Mann beschäftigt, die man hierher verlegt hatte. Die Soldaten wurden jeweils für eine bestimmte Zeit nach Sundsborg abkommandiert.

Während des Zweiten Weltkrieges wurde Sundsborg wieder wichtig, als Soldaten Bunker und Unterstände in die Berge sprengten. Auch die alten Lagerplätze erstanden wieder, jedoch im kleineren Ausmaß. Man kann noch die Reste von Maschinengewehr- und Geschützstellungen entdecken. Zwischen 1940 - 45 waren hier 800 Mann stationiert. Heute fällt die Unterscheidung zwischen den Überresten der Kriegsgeschichte des 18. und des 20. Jahrhunderts schwer. Die Spuren laufen in dem ständig weiter zuwachsenden Wald ineinander.

AME
STRÖMSTAD



4d

Informationsskyltar
länge med kulturstigen

Ansvarig:
Ekomuseum Gränsländ

Fastighets/markägare:
Orvelin

Behov:
Rengöring/om målning

Kung Carls port



Området mellan lägerplatsen och Gamla Färjevägen kallades Lyckorna efter de små åkermarker som låg här. Under kriget 1940-45 fanns här en gränsspärr där varje person måste visa sin passersedel, även för att få gå till sin bostad. I bakgrunden den populära dansbanan, uppförd av militären.

The area between the camp and the old road leading to the ferry was called Lyckorna (The Fields) owing to the meadows and small patches of cultivated land that lay there. During the Second World War, from 1940-45, there was a barrier at the border at which everyone had to present their pass, even if they were just going home. The popular open-air dance floor can be seen in the background.

Der Ort zwischen dem Lager und der Alten Fährstraße wurde nach den kleinen Ackerflächen, die hier lagen, als »Glückseligkeiten« bezeichnet. Während des Krieges 1940-45 befand sich hier eine Grenzsperr. Jede Person musste ihren Passierschein vorweisen, auch für den Weg nach Hause. Im Hintergrund der beliebte Tanzboden.

Den gamla landsvägen, Kungsvägen, gick tvärs genom lägret som här hade sin södra begränsning. Detta var ingången till Sundsborg söderifrån. Vallarna på båda sidor skulle skydda lägrets centrala del och här fanns en port, kallad Carls Port.

Innanför vallen låg kyrkan. Hur denna sett ut är oklart men man kan tänka sig en ganska enkel, barackliknande byggnad. Kyrkogårdar fanns två, de låg bland lövträden mellan berget och Färjevägen. Här har markägare funnit ben och uniformsknappar i senare tid då marken odlades. Erfarenheterna säger att

betydligt fler soldater dog i olika sjukdomar än i regelrätt strid. Brist på hygien och en begränsad sjukvård resulterade i många dödsfall under tiden i fält. Hur många som här ligger begravda är okänt.

Den 6:e december 1718 fördes Karl XII:s lik från Tistedalen utanför Halden till Sundsborg. Kistan bars av soldater från Svea Livgarde. Liket låg i kommandantens hus natten mellan 6:e och 7:e december. Kroppen fördes därefter till Uddevalla på en svart vagn dragen av sex svarta hästar och eskorterad av 250 man. Man kom fram till Uddevalla 13:e dec där kroppen balsamerades. Begravningen skedde i Riddarholmskyrkan i Stockholm 26 febr. 1719.

Runt om i bergen låg flera skansar med både tunga och lätta vapen. Skansarna bestod av mängder av natursten som lagts i kallmur, några med torn eller byggnader i hörnen. På murarna byggdes stockverk som ytterligare skydd mot norska kulor. Mellan skansarna fanns grävda eller av sten uppbyggda skyttegravar. Härifrån skylten kan man gå ca 50 meter uppför vallen till höger, följ röd markering. Här ligger resterna av skans Nr. 3 som skulle skydda Carls Port och mot bakhåll söderifrån. Närmast vägen till höger om skylten ligger rester av ett värn från 2:a Världskriget, uppbyggt av betong och av sten från de gamla skansarna.

Kung Carls port – King Charles' Gate



The old highway, the Royal Road, ran right through the camp, of which this is the southern boundary. The ramparts on either side were thrown up to protect the central area of the camp and here there was a gateway known as Carls Port, or Charles' Gate. There were two burial grounds; they lay among deciduous trees between the mountain and the road leading to the ferry. Here, landowners later uncovered bones and military buttons when the land was brought under cultivation. Poor hygiene and limited medical resources resulted in many deaths during military campaigns. Diseases claimed more lives than did the actual fighting. The number of people who lie buried here is unknown.

On 6 December 1718, the body of Charles XII was brought from Tistedalen outside Halden to Sundsborg. The coffin was borne by men from the Svea Life Guards regiment. The body lay in the house of the

commander during the night between 6 and 7 December. It was then taken to Uddevalla on a black carriage drawn by six black horses and escorted by a force of 250 men. On 13 December the procession arrived in Uddevalla, where the body was embalmed. The funeral took place in Riddarholmskyrkan in Stockholm on 26 February 1719.

Special defensive outposts for both light and heavy weapons were established in the surrounding mountains. These were constructed of dry-stone walls, some with towers or other defences at the corners. From this sign, walk about 50 metres up the rampart to the right and follow the red markings. There you will find the remains of Post No. 3, built to cover Carls Port and protect it from ambushes from the south. Close to the road to the right of the sign lie the remains of a defence post constructed during the Second World War using concrete and stones taken from the 18th-century outposts.

König Carl-Tor



Die alte Landstraße, der Königsweg, lief quer durch das Lager, das hier seine südliche Grenze hatte. Die Wälle auf beiden Seiten sollten den zentralen Teil des Lagers schützen. Hier befand sich ein Tor, das Carlstor. Es gab zwei Friedhöfe unter den Laubbäumen zwischen dem Berg und dem Fährweg. Die Grundstücksbesitzer fanden hier Knochen und Uniformknöpfe, als sie später das Land bestellten. Mangelnde Hygiene und eine eingeschränkte Krankenpflege verursachten die vielen Todesfälle während der Zeit im Feld. Die Krankheiten kosteten mehr Leben als die Gefechte. Wie viele hier begraben liegen, ist nicht bekannt.

Am 6. Dezember 1718 wurde die Leiche Karls XII. von Tistedalen vor Halden nach Sundsborg überführt. Soldaten der Svea Livgarde trugen den Sarg. Die Nacht vom 6. zum 7. Dezember lag die Leiche im Haus des Kommandanten aufgebahrt. Anschließend fuhr man den Leichnam auf

einem schwarzen Wagen, der von sechs Pferden gezogen und von 250 Mann eskortiert wurde, nach Uddevalla. Am 13. Dezember erreichte der Zug Uddevalla, wo man den Körper einbalsamierte. Das Begräbnis fand am 26. Febr. 1719 in der Riddarholmskirche in Stockholm statt.

Rundum in den Bergen lagen mehrere Schanzen und Stellungen für schwere und leichte Waffen. Die Schanzen bestanden aus Natursteinen, die im Trockenmauerwerk errichtet wurden, einige mit Türmen oder Gebäuden in den Ecken. Vom Schild aus kann man ca. 50 Meter zum Wall hinauf nach rechts gehen. Folgen Sie dabei der roten Markierung. Hier liegen die Reste von Schanze Nr. 3. Sie sollte das Carlstor und das Gelände im Süden schützen. Nahe dem Weg nach rechts vom Schild liegen die Reste eines Unterstandes aus dem 2. Weltkrieg, gebaut aus Beton und den Steinen der alten Schanzen.



4e

Informationsskyltar länge med kulturstigen

Ansvarig:
Ekomuseum Gränsland

Fastighets/markägare:
Skogar 1:39?

Behov:
Rengöring



Roddbåt, pontonbro och bro av granit

1658 byggdes det första färjeläget, direkt efter freden mellan Sverige och Norge, och en färjekarl anställdes. Här fanns också gränspostkontor och på båda sidor fanns tullstation samt ett gästgiveri på svenska sidan.

På norska sidan uppfördes efter kriget nya färjehus och byggnader för färjemannen Gunder Jonsson. 1711 slogs den första pontonbron över Svinensund av norska trupper. Från och med 1758 lades den norska posttransporten till utlandet över Svinensund och färjemannen erhöll 4 daler per år för att ombesörja transporten över fjorden. Postkontoret på norska sidan, på sin tid landets största, låg i färjehuset. Från 1871 fraktades all post på järnväg via Kongsvinger.

Den första bilen roddes över sundet 1906, med sju meter långa åror! 1917 monterades motorer i två prämar som kunde frakta två bilar var och tjänstgjorde fram till 1946 då bron öppnades.

Efter unionsupplösningen 1905 diskuterades en järnvägsanslutning mellan Bohuslän och Østfold, men förslagen förkastades. 1932 föreslogs att en kombinerad järnvägs- och vägbro skulle byggas över Svinensund. Vartefter ökade behovet av en bro för den växande biltrafiken. 1938 beslöt den svenska Riksdagen och det norska Stortinget att bygga en vägbro i svensk granit och betong. Från svensk sida drev man ett brett alternativ i granit för att stimulera arbets-tillfällen inom stenindustrin. Arbetet startade 1 april 1939 i svensk regi. Som mest var 140 man sysselsatta.

9 april 1940 invaderade Tyskland Norge, och brobygget stoppades. Den 6 juli 1942 inträffade en explosion på svensk sida som ödelade stora delar av den nästan färdigbyggda bron. Troligen var ett blodnedslag i en svensk sprängladdning orsaken, även om ett sabotage inte kan uteslutas. Efter krigsslutet 1945 återupptogs bygget av bron som öppnades med stora festligheter av Sveriges kronprins Gustav Adolf och Norges Kong. Haakon. Sverige betalade ca 85 procent av byggkostnaderna.

Svinensund är Norges största och viktigaste gränsovergång. År 1946 passerade sammanlagt cirka 6.300 motorfordon över Svinensund från Norge till Sverige. Alla kontrollerades av tullen. Närmare 5,8 miljoner motorfordon passerade bron 2004. Det är i genomsnitt 15.650 fordon/dygn. Rekordet slogs 19 juli 2003 då 25.025 fordon passerade.



Pontonbro byggd över sundet 1718 och soldaterna transporteras över. Vy från svenska sidan.

In 1718 a pontoon bridge is built across the sound and the soldiers are transported across. View from the Swedish side.

1718 wurde eine Pontonbrücke über den Sund geschlagen und die Soldaten setzten über. Blick von der schwedischen Seite.



Bevakningspost Svinensund - översikt över området. Destination Svinensund - survey of the area. Der Svinensund - an Überblick über die Umgebung.



Lokalbussen från Grimstad färdas över sundet. Bussen var omkring 1935 något modern med öppen sufflett.

The local bus from Grimstad is conveyed by ferry across the sound. In about 1935, the open-topped bus was among the most modern of its kind.

Der Bus von Grimstad auf der Fähre über den Sund. Um 1935 war der Bus mit offenem Verdeck höchstmodern.

Rowing boat, pontoon bridge and granite bridge

The first ferry station was built in 1658 directly after peace had been restored between Sweden and Norway, and a ferryman was employed to take travellers across the water. There were also a frontier outpost office, customs stations on both sides of the fjord, and, on the Swedish side, an inn. Starting in 1758, Norwegian mail destined for countries abroad was routed over Svinensund. The first car was rowed across the sound in 1906 using oars that were seven metres long! In 1917, engines were installed in two barges that could each carry two cars. They remained in service until 1946, when the bridge was opened.

After the union between Norway and Sweden had been dissolved, proposals were put forward for a rail link between Bohuslän and Østfold, but these were rejected. In 1932 it was suggested that a combined rail and road bridge be built across Svinensund. As time passed and road traffic increased, the need for a bridge became urgent. In 1938 the Swedish Riksdag (Parliament) and Norwegian Stortinget (Parliament) decided to build a road bridge of concrete and Swedish granite. The Swedish negotiators had pressed for a granite bridge in an effort to stimulate employment in the quarrying and stone-working industries. Work began on 1 April 1939 under Swedish supervision. On 9 April 1940, Germany invaded Norway and building came to a halt. At the end of the War in 1945, building was resumed and the bridge was opened amid great celebrations. Sweden paid about 85 percent of the building costs.

Svinensund is Norway's largest and most important border crossing. In 1946, a total of 6,300 vehicles crossed Svinensund on their way from Norway to Sweden. All were checked by the customs. Almost 5.8 million motor vehicles crossed the bridge in 2004, or an average of 15,650 vehicles per day. The record was set on 19 July 2003, when 25,025 vehicles crossed the bridge.

Ruderboot, Pontonbrücke, Granitbrücke

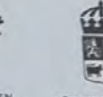
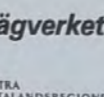
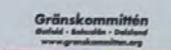
1658, nach dem Friedensschluss zwischen Schweden und Norwegen, wurde die erste Fähranlage eingerichtet und ein Fährmann angestellt. Hier befanden sich auch ein Grenzpostamt, ein Gasthaus auf der schwedischen und Zollstationen auf beiden Seiten. Seit 1758 ging der norwegische Posttransport ins Ausland über den Svinensund. Das erste Auto wurde 1906 über den Sund gerudert, mit sieben Metern langen Rudern! 1917 montierte man Motoren auf zwei Lastkähne, die je zwei Autos transportieren konnten. Sie standen bis 1946 im Dienst, bis zur Eröffnung der Brücke.

Nach Auflösung der Union 1905 diskutierte man über einen Eisenbahnanschluß zwischen Bohuslän und Østfold, aber der Vorschlag wurde abgelehnt. 1932 entstand die Idee, eine kombinierte Brücke für Eisenbahn und Fährbahn über den Svinensund zu bauen, nachdem der Autoverkehr weiter anstieg.

1938 beschloss der schwedische Reichstag und das norwegische Storting den Bau einer

Brücke aus schwedischem Granit und Beton. Die schwedische Seite strebte eine Brücke aus Granit an, um die Arbeitsmöglichkeiten in der Steinindustrie anzuregen. Die Arbeiten begannen am 1. April 1939 unter schwedischer Regie. Bis zu 140 Männer wurden dafür angestellt. Am 9. April 1940 marschierte Deutschland in Norwegen ein und der Bau der Brücke stoppte. Nach dem Kriegsende 1945 nahm man die Bauarbeiten an der Brücke wieder auf und eröffnete sie mit großen Festlichkeiten. Schweden bezahlte etwa 85 Prozent der Baukosten.

Der Svinensund ist Norwegens größter und wichtigster Grenzübergang. Im Jahr 1946 passierten insgesamt 6.300 Fahrzeuge den Svinensund von Norwegen nach Schweden. Alle wurden vom Zoll kontrolliert. Beinahe 5,8 Millionen Fahrzeuge fuhrten 2004 über die Brücke. Das sind im Durchschnitt täglich 15.650 Fahrzeuge. Alle Rekorde schlug der 19. Juli 2003, als 25.025 Fahrzeuge passierten.





4f

Informationsskyltar
länge med kulturstigen

Ansvarig:
Ekomuseum Gränsländ

Fastighets/markägare:
Orvelin?

Behov:
Inget

Här gick 1600-talets E6



Vy över svenska färjeläget 1875. I förgrunden ligger tullens båt, säkert byggd i Hogdal och i till höger skymtar Kungshuset.

View of the Swedish ferry station in 1875. In the foreground is the customs boat, almost certainly built in Hogdal. The King's House can just be seen to the right.

Blick über die schwedische Fähranlage 1875. Im Vordergrund liegt das Zollboot, das vermutlich in Hogdal gebaut wurde und rechts ist das Haus des Königs zu erkennen.

Mellan de tidigare unionshuvudstäderna Köpenhamn och Kristiania gick en viktig ridväg som tidigt kom att kallas Kungsvägen. Här färdades postryttare, biskopar, militärer och kungliga sändebud. Här vandrade gesäller och kringresande handelsmän.

Än idag kan man se spåren efter den gamla vägen på många håll, bland annat här. De branta nedfarterna på båda sidor färjelägena var omtalade för sin farlighet, speciellt vintertid då hästar och vagnar ibland måste säkras med rep, stockar och stenar för att inte färden skulle bli för snabb – och halsbrytande. Resandet förr var ett riktigt äventyr. Minnesstenen på mureh vid vägkrysset restes för att uppmärksamma en välbehövlig vägförbättring år 1840.

Under 1800-talets första hälft växte byggelsen på svenska sidan och en ångsåg uppfördes vid Carlsvik. Under denna period uppmärksammade den nyblivne svenske kungen Carl XIV Johan den imponerande naturen i området. Han lär enligt traditionen



Svinesundsbron påbörjades 1939. Stora träbågar tillverkades på en åker vid nuvarande handelsområdet, monterades ned och restes över sundet. Vid påsk 1940 var pelarna på båda sidor klara, liksom brospannet.

Construction of the Svinesund bridge started in 1939. Great wooden arches were made in a field where the present-day shopping area now lies, were disassembled and then raised across the sound. By Easter, 1940, the pillars had been completed on both sides, as had the span.

Die Svinesundbrücke wurde 1939 begonnen. Auf einem Acker in dem heutigen Gewerbegebiet wurden großen Holzbögen zusammgebaut, zerlegt und über dem Sund aufgerichtet. Zu Ostern 1940 waren die Pfeiler auf beiden Seiten fertig, ebenso der Brückenbogen.

ha låtit uppföra den vita byggnaden med valmat tak som sin sommarstuga. Än idag kallas huset Kungshuset även om konungen själv aldrig återkom till platsen.

I samband med konflikten 1808 kom Svinesund åter i centrum. Skansarna befästes och en svensk officer fick sätta livet till under en »parlamentering«. På klipphörnet inne på tomt till höger finns en ristning som minner om händelsen. En »ung, lovande militär«, Greve Axel

Oxenstjärna, var oförsiktig nog att gå på vägen då ett skott avlossades från ett fönster på andra sidan fjorden. Resultatet blev en dödlig träff. Ännu en konflikt uppstod 1814, då en stor pontonbro slogs över fjorden och de svenska trupperna marscherade in i Østfold. I augusti enades man om fred och i Moss undertecknades konventionen, som innebar överenskommelse om en så kallad personalunion mellan Norge och Sverige.

This is where the Road E6 a 17th-century E6 h



An important bridle path known since early times as Kungsvägen, or the Royal Road, ran

between Copenhagen and Kristiania (Oslo), the previous capitals of the Union. The road was used by riding postmen, by bishops, army officers and royal envoys. Journeymen and itinerant pedlars travelled the road on foot. Today, traces of the old road can still be seen in many places; this is one of them. The steep hills leading down to the ferry stations were notoriously dangerous, especially in winter, when cart teams sometimes had to be restrained with ropes, logs and stones to prevent them from running downhill too fast – at breakneck speed. In days gone by, travelling was a real adventure. The stone monument on the wall at the crossroads commemorates a much-needed improvement to the road carried out in 1840.

In the early 19th century, Carl XIV Johan, Sweden's new king, drew attention to the

Hier verlief die E6 des 17. Jahrhunderts



Zwischen den früheren Unionshauptstädten Kopenhagen und Kristiania (Oslo) verlief eine

wichtige Verbindung, schon früh als Königsstraße bezeichnet. Auf ihr waren Postreiter, Bischöfe, Militärs und königliche Sändboten unterwegs. Hier wanderten Gesellen und umherreisende Handelsleute. Noch heute kann man an vielen Stellen die Spuren des alten Weges erkennen, unter anderem hier. Die steilen Abfahrten auf beiden Seiten der Fähranlagen waren für ihre Gefährlichkeit bekannt, besonders im Winter, als Pferde und Wagen mit Seilen, Stöcken und Steinen gesichert werden mußten, damit die Fahrt nicht zu schnell – und halsbrecherisch voranging. Früher waren Reisen ein richtiges Abenteuer. Der Gedenkstein auf der Mauer an der Wegkreuzung weist auf eine dringende Straßenausbesserung im Jahr 1840 hin. Zu Beginn des 19. Jahrhunderts wies der neue schwedische König Carl XIV Johan

auf die imponierende Natur der Gegend auf. Die Überlieferung nach soll ein weißes Gebäude mit dem Walm das Sommerhaus errichten haben lassen. Heute nennt man das Gebäude das Sommerhaus, auch wenn der König selbst an dem Ort nicht mehr zurückkam.

Im Zusammenhang mit dem Konflikt 1808 geriet der Svinesund erneut in den Mittelpunkt. Die Schanzen wurden befestigt und ein schwedischer Offizier verlor sein Leben. In einer Felsenhecke auf dem Grundstück rechts erinnert ein Felsbild an dieses Ereignis. Ein weiterer Konflikt entstand 1814, als eine große Pontonbrücke über den Fjord geschlagen wurde und schwedische Truppen in Østfold einmarschierten. Im August einigte man sich über einen Frieden und in Moss wurde die Konvention unterzeichnet, die sog. Personalunion zwischen Norwegen und Schweden.



4g

Informationsskyltar
länge med kulturstigen

Ansvarig:
Ekomuseum Gränsländ

Fastighets/markägare:
Strömstad kommun

Behov:
Inget

Kulsprutor och taggtråd



Tyska soldater på vakt utanför Gamle Svinesund på norska sidan. I bakgrunden den halv-färdiga bron. Detta var målet för Kg-värnets vapen om Sverige hotats.

German soldiers on guard outside Gamle Svinesund on the Norwegian side. In the background stands the semi-completed bridge. This was the machine-gun post's target in the event that Sweden came under threat.

Deutsche Soldaten stehen auf der norwegischen Seite Wache vor Alt Svinesund. Im Hintergrund die halb fertige Brücke. Bei Gefahr für Schweden war sie das Ziel der MGs in den Unterständen.

Den 9 april 1940 invaderade Tyskland vårt grannland och Svinesund fylldes av soldater på båda sidor. Brobygget som påbörjats 1939 avstannade och istället för byggandsarbetare och stenhuggare stod soldater på vakt på den halv-färdiga bron.

Tyska Wehrmacht upprättade endast några dagar efter invasionen en bas vid Svinesund. Man byggde därefter omfattande skyttegravar på Kjeøya utanför Sponviken västerut. Dessa var främst för bevakning av svenska sidan och inloppet till Idefjorden. Även från Hjelmkollens topp bevakade man svenska trupper och den omfattande byggnation för militära ändamål som påbörjats. Sprängsalvorna dånade mellan bergen och betong blandades tonvis. Kilometervis

med taggtråd rullades ut och olika staketkonstruktioner förstärkte skyddet mot fjorden och den eventuella fienden. Sammanlagt byggdes omkring 70 värn, skyddsrum och nästen av olika typer och storlekar i området. En del skulle endast skydda en soldat, andra var menade att flera tyngre vapen. Bergen har på sina ställen urholkats men under senare tid plomberats för att inte utgöra olycksrisk för allmänheten. Endast ett fåtal värn är bevarade idag.

Värnet här intill är ett splittersäkert betongvärn som innehållit tre kulsprutegevär. Värnets funktion var skydd av den närmaste delen av fjorden samt brofästet på norska sidan. Två soldater, en skytt och en laddare, fanns vid varje kulsprutegevär. Runt dessa närliggande värn löpte taggtrådshinder hela vägen upp och runt bergets topp ovanför affären. Omkring 800 man var förlagda till Svinesund under dessa fem år.

Machine guns and barbed wire



On 9 April 1940, Germany invaded Norway and Svinesund teemed with soldiers on both sides of the fjord. Building operations on the bridge, which had got under way in 1939, were suspended, and instead of construction workers and stone-cutters, soldiers now stood guard on the half-completed bridge. The German Wehrmacht established a base at Svinesund only a few days after the invasion and then went on to construct an extensive network of trenches on Kjeøya outside Sponviken further to the west. These were primarily intended to keep track of movements on the Swedish side and to guard the entrance to Idefjorden. Lookouts were also stationed on the summit of Hjelmkollen to observe Swedish troop movements and the extensive installations that were being put in place for military purposes. The noise from blasting charges echoed round the mountains and concrete was mixed by the tonne. Kilo metre after kilometre of barbed

wire were rolled out, and fences and other barriers were erected to strengthen defences against attack from across the fjord. In all, some 70 defence posts, shelters and machine-gun nests of various types and sizes were built in the area. Some were designed only for the protection of individual soldiers; others could house several heavy artillery pieces. The rock has since eroded away in places and has recently been sealed so as to avoid the risk of injury to the general public. Only a few defence posts have been preserved to this day.

This defence post is a splinter-proof concrete shelter accommodating three machine guns that covered the closest part of the fjord and the abutment on the Norwegian side. Two soldiers, a gunner and a loader, manned each machine gun. Barbed wire entanglements ran round these closely-spaced defence posts and all the way up and round the top of the mountain above the shop. About 800 men were stationed in Svinesund during these five years.

Maschinengewehre und Stacheldraht



Am 9. April 1940 marschierte Deutschland in unser Nachbarland ein und der Svinesund füllte sich auf beiden Seiten mit Soldaten. Der Brückenbau, der 1939 begann, stockte. Anstatt der Bauarbeiter und Steinhauer standen Soldaten auf der halb fertigen Brücke und schoben Wache. Nur wenige Tage nach der Invasion errichtete die deutsche Wehrmacht eine Basis am Svinesund.

Anschließend baute man lange Schützengräben auf Kjeøya, westwärts vor Sponviken. Sie waren vor allem für die Bewachung der schwedischen Seite und der Mündung des Idefjordes gedacht. Auch von der Spitze des Hjelmkollen überwachten die Deutschen schwedische Truppenbewegungen und die umfassende Bautätigkeit an militärischen Einrichtungen. Sprengsalven donnerten zwischen den Bergen und tonnenweise wurde Beton gemischt. Kilometerlang rollte man den Stacheldraht aus und verschiedene Zaunkonstruktionen verstärkten die Abwehr

gegen den Fjord und den möglichen Feind. Insgesamt errichtete man etwa 70 Bunker, Schutzräume und Unterstände unterschiedlicher Größe in der Umgebung. Manche boten Platz für einen Soldaten, andere waren für mehrere schwere Waffen gedacht. Der Fels war an diesen Stellen ausgehöhlt, später aber verschloss man sie aufgrund des Unglücksrisikos für die Allgemeinheit. Nur wenige Bunker sind heute noch bewahrt.

Der Unterstand hier war ein splittersicherer Betonbunker mit Platz für drei Maschinengewehre. Der Unterstand sollte die nächstliegenden Abschnitte des Fjordes und die Brückenverankerung auf der norwegischen Seite bewachen. Zwei Soldaten, ein Schütze und ein Hilfspächter für das Laden waren für jedes Maschinengewehr notwendig. Rund um diesen nahegelegenen Unterstand verlief Stacheldraht den ganzen Weg nach oben und um die Bergspitze oberhalb des Geschäftes. Etwa 800 Mann verlegte man im Lauf dieser fünf Jahre an den Svinesund.



5a

Informationsskylt med utgangspunkt i utgrävningen inför anläggning av nya E6

Ansvarig: Universitetet i Oslo

Fastighets/markägare: Statens vegvesen/Østfold fylkeskommune

Behov: Ersätt med ny skylt. Gå igenom för eventuell uppdatering i samband med detta.



Steinalderen – et fremmed sted

De fleste forbinder Norges historie med vikingene. Vikingtiden, og for den saks skyld vår egen tid, er bare en episode i forhold til steinalderen. I 8200 av de 12000 årene det har vært mennesker i landet, har det vært steinalder. Hva som historisk skjedde i alle disse tusen årene, er vanskelig å gripe for dagens mennesker. Mange viktige hendelser og situasjoner er for all tid forsvunnet. Bare fragmenter av steinaldermenneskenes liv er bevart. Selv om de fysisk sett var helt like dagens mennesker, var steinalderens kulturer og samfunn meget forskjellige fra dagens norske samfunn. Steinalderen er derfor vår viktigste kilde til å studere et annerledes og eksotisk Norge, helt forskjellig fra dagens samfunn, eller vikingtiden.

Utgravningene ved Svinesund

Arkeologene er opptatt av å finne ut hvordan samfunnet var i steinalderen ved Svinesund. Hva var det som knyttet menneskene til dette området? Hva var viktig for menneskene på denne tiden? Fra 2000 til 2003 har arkeologer ved Universitetets kulturhistoriske museer, Universitetet i Oslo, undersøkt kulturminner som ble berørt av den nye E6 over Svinesund. Den nye E6 går gjennom et område der det er registrert usedvanlig mange boplasser fra steinalderen. Det er gravd ut levninger etter mennesker som levde i området fra 6800 f.Kr. og inn i jernalderen, omkring 200 år e.Kr.

Natur og klima

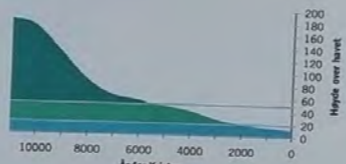
Siste istid tok slutt for 12000 år siden. Fra den tiden har klimaet endret seg mye. I steinalderen var klimaet generelt langt bedre enn i dag. I første del av eldre steinalder var været varmt og

tørt (boreal tid), for å bli etterfulgt av varmt og fuktig klima (atlantisk tid), for å igjen bli avløst av tørrere og litt kaldere vær i yngre steinalder (subboreal tid). Innlandsisen presset landet ned. Da isen forsvant steg landet, først raskt senere saktere. I Haldenområdet sto havet 190 meter høyere enn i dag ved istidens slutt. Høyere vannstander og bedre klima gjorde steinalderens miljø og landskap helt forskjellig fra dagens. I atlantisk tid sto havet omkring 50 meter høyere enn i dag, og skogen besto av varmekjære løvtrær. Svinesund var ikke fastland, men en øy i et stort åyrke som strakte seg inn i dagens Sverige.

To fortellinger – to virkeligheter

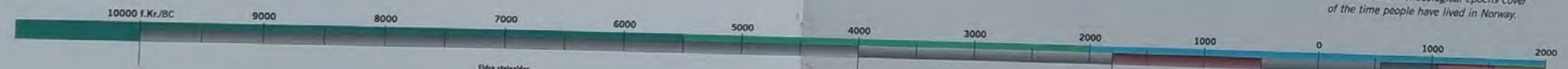
Fordi steinalderen er så fremmed og fjern har vi lett for å se den for oss som en helt stillestående periode. Steinalderen ses på som en primitiv kontrast til det moderne livet – en underutviklet og statisk naturtilstand.

Her skal vises glimt fra samfunnslivet i to deler av steinalderen. Mellom dem ligger det 3100 år – altså tre ganger så lang tid som mellom oss og Olav den hellige. De to samfunnene var minst like forskjellige som dagens samfunn og vikingtidens Norge. Ingen av dem var spesielt primitive eller stillestående.



Strandlinjeforskyvning. Etter at istiden tok slutt, har landet i Halden-distriktet hevet seg 190 meter, først raskt, senere mer langsomt.

Tidslinje som viser hvor stor andel de historiske og arkeologiske epokene utgjør av den tiden det har vært mennesker i Norge.



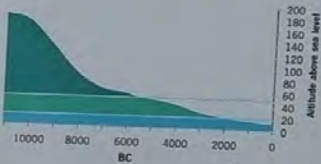
UNIVERSITETET I OSLO
UNIVERSITETETS KULTURHISTORISKE MUSEER

The Stone Age – a different place

Most people picture the Vikings when they think about Norwegian history. However, the Viking period, and for that matter our own time, are mere episodes when compared to the Stone Age. Norway has been inhabited for 12 000 years, and the Stone Age lasted for 8200 of these. It is difficult for us today to really grasp what life was like throughout those thousands of years. Many important events and situations have disappeared forever. We are left with only artefacts of Stone Age people and fragments of the life that was. Even though they had the same physical appearance as we have, the culture and society of Neolithic man was very different from our own time and society. The Stone Age is thus our major source for the study of a much different and exotic Norway, totally different from modern times and from the Viking period.

The excavations at Svinesund

Archaeologists have been studying the settlement at Svinesund to find out about the Neolithic society there. What tied the inhabitants to this area? What was important for people in those times? From 2000 to 2003 archaeologists from the University Cultural Museums at the University of Oslo have examined cultural relics from the new E6 building project across Svinesund. This new artery bisects an area where a remarkably high number of Stone Age settlements have been registered. Remnants of settlements have been found that date all the way back to around 6800 BC and well into the Iron Age, around 200 AD.



The shifting shoreline. After the ice Age ended, the land around Halden rose 190 metres, at first quickly and later more slowly.

Time line showing how much time the historical and archaeological epochs cover of the time people have lived in Norway.

UNIVERSITY OF OSLO
UNIVERSITY MUSEUM OF CULTURAL HERITAGE

Eldre steinalder

I atlantisk tid, 5000-8000 år før nå, var Svinesund et skjelligt og plantefullt område med fuktig klima. Mellom 8000 og 6000 år før nå var det vikingtiden. Svinesund var da en fjord som ble fylt av is. Svinesund var da en gruppe med mange små øyer og sønner som av året møttes helt sammen. Svinesund var da en gruppe med mange små øyer og sønner som av året møttes helt sammen. Svinesund var da en gruppe med mange små øyer og sønner som av året møttes helt sammen.

Da alle steder var

I dag er både Østfold og Halden fylkeskommuner. Alle områder var i lik og ulik and. Det frittstående



"Venus fra Svinesund". Fossil fra eldre steinalder. Området er omgitt av fjell og fjell. Figuren tolkes som et fruktensymbol.

"Venus fra Svinesund". Fossil fra eldre steinalder. Området er omgitt av fjell og fjell. Figuren tolkes som et fruktensymbol.

UNIVERSITETET I OSLO

KULTURMINNEL
Alle kulturminner som er registrert i Statens vegvesen, er også registrert i Statens vegvesen. Den som ønsker å undersøke kulturminner, bør kontakte Statens vegvesen.



5b

Informationsskylt med utgangspunkt i utgrävningen inför anläggning av nya E6

Ansvarig:
Universitetet i Oslo

Fastighets/markägare:
Statens vegvesen/Østfold fylkeskommune

Behov:
?



Eldre og yngre steinalder

Eldre steinalder

I atlantisk tid, 5500 f.Kr., levde menneskene ved Svinesund av jakt, fiske og sanking av skjell og planteføde. De levde i et varmt og fuktig klima. Mennesket trivdes ved havet, og båten var det viktigste framkomstmiddelet. Der dagens E6 treffer norsk jord gikk det i steinalderen inn en fjordarm. Her lå en stor bebyggelse som en gruppe mennesker hadde brukt regelmessig i mange hundre år. Denne bebyggelsen var sentrum i deres samfunnsliv. Til bestemte tider av året møttes hele slekten her for å diskutere politikk, sladre om stort og smått, feste og for å legge planer for framtiden. Resten av året var gruppen spredd over et større område. Folk bodde i gammer og telt, og den viktigste investeringen var den store stokkebåten, hugget ut av lindestokker med øks av stein.

Da alle steder var verdens navle

I dag er både Østfold og Norge en periferi i forhold til verdens og Europas metropoler. I eldre steinalder fantes ikke slike metropoler. Alle områder var i like stor grad sentrum som andre. Det fritidslivet vi i dag som lønnsstakere

drømmer om, var hverdagen for menneskene ved Svinesund. De brukte et par timer om dagen på å skaffe seg mat, kanskje enda mindre. Resten av tiden kunne de bruke på hva de ville.

Yngre steinalder

I slutten av steinalderen, 2200 f.Kr., var verden endret. Folk levde nå av åkerbruk og fehold. Klimaet var varmere og tørrere enn i dag. Havet var fortsatt en viktig transportåre, men folk ville bo og leve der jorden ga grunnlag for åkerbruk og beite. Landehevningen etter istiden hadde gjort fjordarmen mindre, og eldre steinalders bebyggelse lå langt fra vann. Disse stedene var nå den beste åkerjorden for bønderne. Bondene reiste langhus på 20 meter, bygninger der tak og vegger var bæret av stolper gravd ned i bakken. Møysommelig ryddet de grunnen for stein og pløyde jorden med ard. Bygg ble sådd og høstet med sigder av flint. Landskapet var ryddet trefritt, der flokker av kyr, geiter og sauer ble røktet av gjeter. Folk bodde og arbeidet på gården hele livet. Når huset råtnet eller brant ned, ble et nytt bygget på samme sted.

En utkant blir til

Slutten av yngre steinalder er røttene til dagens samfunn. Gården og driftsformen var i prinsippet lik dem vi kjenner fra historisk tid. Men viktigst er nok at tankeverdenen til disse menneskene minnet om vår. Svinesund var blitt en avkrok. De beste jordbruksbygdene i Østfold lå lengre inn i landet, men også disse bygdene var avkroker i forhold til de store sentrene som var etablert i Europa. Her lagde folk redskaper av metall og mektige herskere rådde over tusener av undersåtter. Menneskene ved Svinesund hadde redskaper og formsans av samme type som lenger sør i Europa. En del av tingene var faktisk importert fra Danmark. De var blitt del av en et større fellesskap enn menneskene i eldre steinalder ved Svinesund, men var de lykkeligere eller mer vellykket?

Early and Late Stone Age

Early Stone Age

During the Atlantic period, 5500 BC, the people living at Svinesund hunted, fished and gathered mussels and plants. The climate was warm and humid. Man thrived by the ocean and boats were the principal means of transport. Where the current E6 enters Norway there was a settlement used by the surrounding people for centuries that served as the centre of community life. At appointed times throughout the year the whole extended family would meet here to discuss politics, gossip about major and minor events, to enjoy song and dance and plan for the future. For the rest of the year they would disperse across a larger area. People lived in tents or gammas, a small hut made of earth and turf on a wooden frame, and their most important possession was the large log boat made of linden logs cut and hewed into shape with stone axes.

Today Østfold county and Norway are on the periphery of the metropolises of Europe and the world. No such metropolises existed during the Stone Age. Wherever you were was just as

much the centre as anywhere else. The outdoor life today's stressed workers might dream about was the everyday life of people living at Svinesund. They would spend perhaps two hours a day finding food, perhaps less. The rest of the time was theirs to do as they pleased.

Late Stone Age

Towards the end of the Stone Age, 2200 BC, the world had changed. People now farmed and kept animals. The climate was drier and warmer than today. The sea continued to be an important transport artery, but people wanted to live where the soil allowed them to cultivate grain and grass, and where they could feed their animals. The rise of the land after the ice age had made the fjord smaller, and the dwellings of the early Stone Age were now far from water. These sites were now the best tilling soil for farmers. Farmers erected longhouses 20 metres long, buildings where the roof and walls were supported on logs dug into the ground. They painstakingly cleared the soil of rocks and ploughed using ridging ploughs. Barley was sown and reaped using flint stone scythes.

Trees were cleared so that herds of cattle, goats and sheep could graze under the watchful eye of herders. People lived and worked on the farm all their lives. When a house fell down from age or burned down, a new one would be constructed on the same site.

The growth of the outlying district

At the end of the late Stone Age we find the roots to modern society. In principle farms and farming were as we know them from historical times. The most important thing is probably that the mental sphere of these people was similar to our own. The best farming districts in Østfold County were located further from the sea, but these too were outlying districts compared to the large centres growing in Europe. Here people made metal tools and powerful rulers held sway over thousands of subjects. At Svinesund, the inhabitants had tools and design traditions similar to southern Europe. Some of the artefacts had actually been imported from Denmark. They had become part of a larger community than the people living in the early Stone Age, but were they happier or more successful?



«Venus fra Svinesund». På boplassen fra eldre steinalder ble det funnet en fossilisert skjell, omarbeidet til å ligne på underkroppen til en kvinne. Figuren tolkes som et fruktbarhetsymbol.



Øks og slipeplate. På boplassen fra eldre steinalder ble det funnet 136 steinøkser. Øksene hadde skaft av tre og ble slipt på plater av sandstein. De ble brukt til alle former for arbeid i tre, også til å lage stokkebåter.



Redskaper for jakt og fangst. I eldre steinalder ble spyd og pilspisser laget ved å hvasse blader av flint ble satt inn i skaft av tre og gevir. Bladene ble slått av flintkjerner. De ble delene av redskapene er for lengst forsvunnet. Tilbake er kun flintbladene og kjernene de ble spaltet av.



Steinalderbondens hus. Steinalderens bønder bygde hus ved å grave stolpene som bar taket og veggene ned i bakken. Ved å sette leikter på samme sted som stolpene engang sto, vises husets omriss og grunnplan. Huset er 4200 år gammelt.



Øks av flint og bergart. Bondens redskaper var laget av flint og bergart. Formene var gjerne hentet fra tilsvarende redskaper av koppar og bronse, som var vanlige lenger sør i Europa.



Offer til gudene. På en bergthylle, høyt over gården, ble en flintøkse gravd ned til gudenes ære. Øksene ble gjenfunnet 4200 år senere med eggen rett i været.

Sacrifices to a deity. A flint stone axe was buried to honour the gods on a rocky ledge high above the farm. The axe was found 4200 years later with the edge facing straight up.



UNIVERSITETET I OSLO
UNIVERSITETETS KULTURHISTORISKE MUSÉER

KULTURMINNELOVEN

Alle kulturminner som er eldre enn 1537 er automatisk fredet. Av hensyn til samfunnsutviklingen må likevel enkelte kulturminner fjernes. Den som ønsker å fjerne et kulturminne, må søke Riksantikvaren om tillatelse. Innvilgtes søknaden må kulturminnet først undersøkes arkologisk. Undersøkelsen skal sikre at kunnskapen om kulturminnet og årsakene bevarer for ettertiden, som en del av vår felles kulturarv. Statens vegvesen bekoster utgravingene ved Svinesund i forbindelse bygging av E6.



UNIVERSITY OF OSLO
UNIVERSITY MUSEUM OF CULTURAL HERITAGE



THE CULTURAL HERITAGE ACT

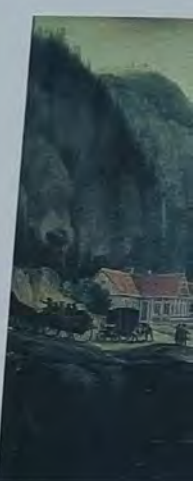
All archaeological and historical monuments and sites older than 1537 are automatically protected. Social developments may nevertheless dictate the removal of some monuments and relics. Anyone wishing to remove a historical monument or relic must apply to the Director General for Cultural Heritage for permission. If the application is granted the historical monument must first be archaeologically examined to ensure that the knowledge about the historical monument and the artefacts is preserved for history as part of our common cultural heritage. The Norwegian Public Roads Administration has paid for the excavations at Svinesund in connection with the construction of the E6 motorway.

Svinesund

Opprinnelsen til navnet Svinesund er uklart. Men navnet Svinesund er et gammelt navn. Harald Hårfages tid og Snorre, Enkelte språkkunnskaper, «Svearnas sund». Men navnet henspiller på at gjennom sundet.

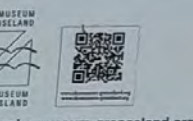
I middelalderen var Svinesund mellom Rannike og Borg. Bohuslän avstått til Sverige mellom Norge og Sverige.

Fergested I 1658 ble fergestedbygningen på Svinesund etablert. Den var den eneste ferjestasjonen på Svinesund. Den sto på en holme i Svinesund. Den var den eneste ferjestasjonen på Svinesund. Den var den eneste ferjestasjonen på Svinesund.



Erik Paulsens berømte maleri fra 1892. Bygningen hadde nå fått preglige stensettelser. Transportforholdene var på denne tiden svært dårlige. Den lille ferjen var den eneste forbindelse mellom Svinesund og byen. Den var den eneste ferjen på Svinesund.

Erik Paulsen's famous painting from 1892. The house had now been given special stone settings. The transport conditions were very poor. The little ferry was the only connection between Svinesund and the city. It was the only ferry on Svinesund.



www.okomuseum-grensland.org



5c

Informationsskylt om Svinesunds historia

Ansvarig:
Ekomuseum gränsland

Fastighets/markägare:
Statens
vegvesen/Østfold fylkeskommune

Behov:
Informationen är delvis överlappande med andra ställen. Skylten är repad och bör ersättas med ny. Gå igenom innehåll i samband med detta.

Svinesund – innfallsporten til Norge

Opprinnelsen til navnet Svinesund er uklar, men navnet Svinesund går helt tilbake til Harald Hårfagres tid og nevnes flere ganger hos Snorre. Enkelte språkforskere mener det betyr «Svearnas sund». Men det er også mulig at navnet henspiller på at vannet gikk «svint» gjennom sundet.

I middelalderen var Svinesund grensen mellom Ranrike og Borgarsyssel. I 1658 ble Bohuslän avstått til Sverige, og riksgrensen mellom Norge og Sverige havnet midt i sundet.

Fergested
I 1658 ble fergestedbygningen bygd på sin nåværende plass. Den staselige gården ble i tillegg til å være bolig for fergemannen også brukt som tollstasjon og grensepostkontor. I 1658 ble det opprettet tollstasjon på begge sider av grensen.



Erik Paulsens berømte maleri fra 1788 av Svinesund. Den tidligere noe beskjedne fergemannsbygningen hadde nå fått prektige søyler. Paulsen gir en ganske nøktern beskrivelse av hvordan transportforholdene var på denne tiden. Vogn og hester transporteres hver for seg på den lille ferga, mens sundet ligger speilblankt – noe det ikke alltid gjorde. For her kan strømmen gå ganske stri, som en elv. Vel over sundet ble de reisende møtt av steile bakker og dårlige veier.

Erik Paulsen's famous painting from 1788 of Svinesund. The previously graceful but modest ferryman's house had now been given splendid columns. Paulsen offers a very realistic description of contemporary transport conditions. Carts and horses were taken across the sound one at a time on the little ferry when the sound was dead calm, which was not always the case. The current ran powerfully at times, like a river. Once across, travellers had to contend with steep hills and poor roads.



I 1666 ble den første fergemannen tilsatt, og fra da og fram til 1946 var det fergeforbindelse over sundet. Fergestedet ble brant i 1723, men ble raskt bygd opp igjen. Den første bil ble rodd over sundet i 1906. Fergemannen hadde syv meter lange årer å hjelpe seg med. I 1917 ble to prammer utstyrt med motor. Disse kunne frakte to biler hver og gjorde tjeneste helt fram til brua ble åpnet.

Posthus
All post til og fra utlandet gikk over Svinesund. Postkontoret, i sin tid landets største, lå i ferggården. Men i 1871 ble postmesterordningen ved Svinesund opphevet. Da ble Kongsvingerbanen åpnet, og utenlandsposten ble ført med jernbanen den veien.

Unionstiden
Fra 1814 til 1905 var Norge i union med Sverige. I åra 1901–1903 ble det anlagt et større festningsanlegg på Hjelmkollen. Festningen ble utstyrt med moderne skyts, bl.a. to 12 cm franske Schneider pansertårnkanoner. Dette var en del av en første forsvarslinje som gikk fra Hjelmkollen og Fredriksten festning langs Haldenvassdraget over Veden skanse, Ørje-fortene, Vittenberg skanse, Urskog fort og Kongsvinger festning. Allt skyts ble flyttet i 1906 som følge av unionsoppløsningen.



Fakta om Svinesund:
1658: Bohuslän blir svensk. Riksgrensen mot Sverige går i Svinesund.
1666–1946: Fergeforbindelse over sundet.
1675: Nordmennene anlegger Sponviken skanse.
1716: Sverige bygger Sundsborg festning.
1716: Karl 12. bygger pontongbru over sundet.
1906: Første bil ros over sundet.
1900–1935: Flere svenske forslag om jernbanebru.

Svinesund – gateway to Norway

No one is quite sure of the origins of the name "Svinesund", but we do know that the name was used way back in the time of the old sagas about the Norse kings. Some researchers claim that it means the "Swedes' inlet" (in Old Norwegian svearna meant the Swedes), but the name may also have been chosen to reflect how the water passed swiftly (svint in Norwegian) through the sound.

During the Middle Ages, Svinesund was the border between the Ranrike and Borgarsyssel fiefdoms or counties. In 1658 the county of Bohuslän was ceded to Sweden and the national border between Sweden and Norway was drawn right down the middle of the sound.

In 1658 a graceful building was erected at the ferry landing just where you can see a later

version of it now. In addition to serving as the ferryman's home, it was also used as a customs post and border post office. In 1658, customs offices were established on both sides of the border.

In 1666 the first ferryman took up his post, and from then until 1946 there was a ferry connection across the sound. The ferryman's house burned down in 1723, but was quickly rebuilt. The first automobile was rowed across the sound in 1906. The ferryman used seven meter long oars to row across. In 1917 two barges were equipped with engines and were able to carry two cars each. They remained in service right until the bridge was opened.

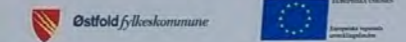
All international mail to and from Norway passed through Svinesund. The post office, in its



Conning's maleri fra 1702 av Sponviken skanse. Denne forposten ved innsjøen til Halden og Fredriksten festning var i utgangspunktet et viktig forsvarsanlegg anlagt i 1675 under Gyldenløvefeiden. Skansen ble sterkt ombygd og påbygd og framsto i ny skikk i 1702. Den ble beleiret og nedkjempet av Karl 12.s soldater i 1716, ble ødelagt og er aldri siden bygd opp igjen. I dag ligger den som en spennende ruin på toppen av Kjøya.

Conning's painting from 1702 of Sponviken redoubt. This outpost at the shipping entrance to the city of Halden and Fredriksten fortress was an important defensive structure constructed in 1675 during the Gyldenløve conflict. The redoubt was changed completely in 1702 with comprehensive renovation and additions. Subjected to siege and conquered by the soldiers of Swedish King Charles 12 (Karl 12.) in 1716, it was dismantled and has never been rebuilt. Today it is an exciting ruin on the top of the island of Kjøya.

Facts about Svinesund:
1658: Bohuslän county becomes Swedish. The border with Sweden runs through Svinesund.
1666–1946: Ferry connection across the sound.
1675: Norwegians construct Sponviken redoubt.
1716: Sweden builds Sundsborg fortress.
1716: Charles 12 builds a pontoon bridge across the sound.
1906: The first automobile is rowed across the sound.
1900–1935: Sweden makes a number of proposals for a railway bridge.



Etter hvert som biltrafikken ble behovet for bru. I 1938 ble den svenske Riksdagen å svensk granitt. Arbeidet st 1939, og byggingen skjed 9. april 1940 invaderte Hi og det ble det stopp i byggsvensker og tyskere under 1940–42. Den 6. juli 1942 eksplosjon på svensk side sc



I 1917 ble fergene, som kunne ta to transportmåten helt fram til bruåpning over den enkle ferga – den nye tid er over Svinesund ved flere anledninger.

In 1917 ferries, which could transport a This continued to be the mode of cross 1946. The new bridge under constructio era inexorably enters the stage. A bridge on a number of occasions, the most well from 1716.

Fakta om Svinesundbrua
1938: Det norske Stortinget og den 1. april 1939: Byggarbeidene starter opp. 9. april 1940: Hitler-Tyskland invadere Nor 1940–1942: Svensker og tyskere undermir 6. juli 1942: Eksplosjoner på svensk side ferdig brua. 15. juni 1946: Offisiell åpning.





5d

Informationsskylt om Svinesunds historia

Ansvarig:
Ekomuseum gränsland

Fastighets/markägare:
Statens
vegvesen/Østfold fylkeskommune

Behov:
Informationen är delvis överlappande med andra ställen. Skylten är repad och bör ersättas med ny. Gå igenom innehåll i samband med detta.

Bru over Svinesund

Etter hvert som biltrafikken økte, økte også behovet for bru. I 1938 vedtok Stortinget og den svenske Riksdagen å bygge en veibru i svensk granitt. Arbeidet startet opp 1. april 1939, og byggingen skjedde i svensk regi. Men 9. april 1940 invaderte Hitler-Tyskland Norge, og det ble det stopp i byggearbeidene. Både svensker og tyskere underminerte brua i 1940-42. Den 6. juli 1942 inntreffer en eksplosjon på svensk side som ødelegger store

deler av den nesten ferdigbygde brua. Angivelig var lynnedslag i en svensk sprengladning årsaken. Tyskerne omgjorde Hjelmkollen på nytt til festning. Det ble også bygget betydelige forsvarsverker på svensk side. Etter krigen ble bruarbeidene gjenopptatt, og brua ble åpnet med stor festivitas 15. juni 1946 av Norges Kong Haakon og Sveriges kronprins Gustav Adolf. Sverige hadde da betalt 85 prosent av byggekostnadene.

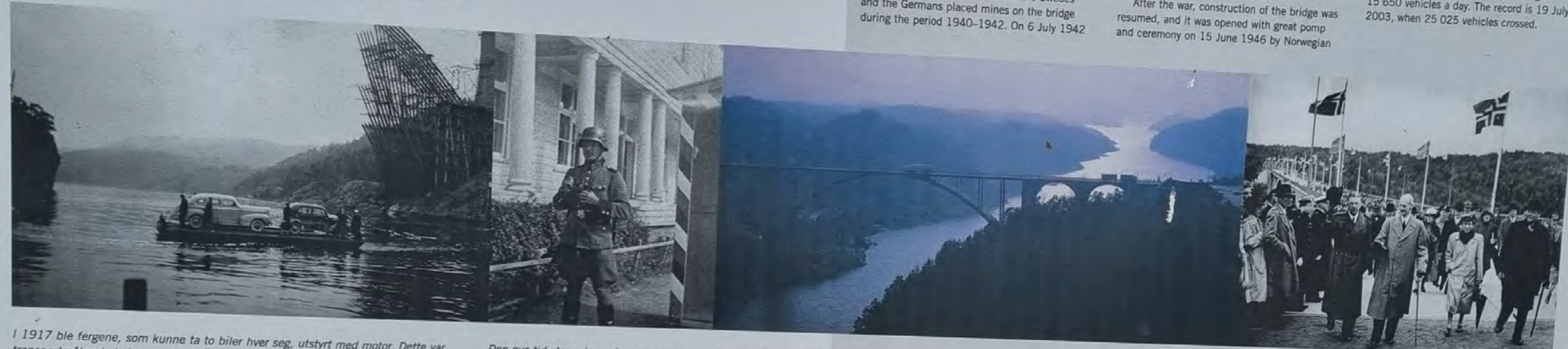
Svinesund er Norges største og viktigste grenseovergang. Nærmere 5,8 millioner motorkjøretøyer passerte brua i 2004. Det er et gjennomsnitt på 15 650 kjøretøyer pr. døgn. Rekordene er 19. juli 2003, da 25 025 kjøretøyer passerte.

Bridge across Svinesund

The more motor vehicle traffic increased, the more the need for a bridge. In 1938 the Norwegian and Swedish Parliaments decided to build a motor-vehicle bridge using Swedish granite. Work started on 1 April 1939 under Swedish management. But on 9 April 1940 Hitler's Germany invaded Norway and this brought an abrupt halt to construction. Both the Swedes and the Germans placed mines on the bridge during the period 1940-1942. On 6 July 1942

an explosion on the Swedish side destroyed just about all of the almost completed bridge. The alleged cause was that an explosive charge on the Swedish side had been hit by lightning. The Germans rebuilt Hjelmkollen into a fortress. Substantial defence fortifications were also constructed on the Swedish side. After the war, construction of the bridge was resumed, and it was opened with great pomp and ceremony on 15 June 1946 by Norwegian

King Haakon and Swedish Crown Prince Gustav Adolf. Sweden had then paid 85 percent of construction costs. Svinesund is Norway's premier border crossing. Almost 5.8 million motor vehicles crossed the bridge in 2004, an average of 15 650 vehicles a day. The record is 19 July 2003, when 25 025 vehicles crossed.



I 1917 ble fergene, som kunne ta to biler hver seg, utstyrt med motor. Dette var transportmåten helt fram til bruåpningen 15. juni 1946. Den nye brua reiser seg over den enkle ferga – den nye tid er ubønnhørlig på frammarsj. Det har vært bru over Svinesund ved flere anledninger. Mest kjent er Karl 12.s flytebru i 1716.

Den nye tid stoppet opp for en periode med den tyske okupasjon av Norge 1940-1945. I stedet for dundrende biltrafikk over brua, ble det stille stunder for den tyske vaktposten ved det gamle fergestedet ved sundet.

Svinesundbrua er et vakker skue med sine elegante granittbuer og luftige spenn. Med utsikten fra Hjelmkollen øst for brua får man en panoramaisikt utover Ringdalsfjorden mot Singlefjorden og Hvalerøyene. Det er lett å forstå at mang en turist og landskapsmaler både på 1700- og 1800-tallet lot seg fascinere av den dramatiske naturen her.

Kong Haakon 7. av Norge og Gustav Adolf sto for den høytidelige åpningen av Svinesundbrua 15. juni 1946. Brua var sterkt forsinket på grunn av krigen og en «tilfeldig» eksplosjon – noen mener det var sabotasje. Åpningen ble en folkefest, og brua må sies å ha vært en riktig og nødvendig satsing i kommunikasjons tjeneste. Nå får den avløsning av en større bru som kan ta over den voksende biltrafikken – en utvikling som vi ennå ikke har sett slutten på.

In 1917 ferries, which could transport two cars each, were furnished with engines. This continued to be the mode of crossing until the bridge was opened on 15 June 1946. The new bridge under construction towers above the simple ferry – a new era inexorably enters the stage. A bridge has been constructed across Svinesund on a number of occasions, the most well-known being Charles 12's pontoon bridge from 1716.

The new era was temporarily postponed when the Germans occupied Norway from 1940 to 1945. Instead of thundering car traffic, this German sentry at the old ferry landing was surrounded by silence.

The bridge across Svinesund is a beautiful sight with its elegant granite arches and lofty spans. From Hjelmkollen east of the bridge there is a panoramic view of the Ringdal fjord toward the Single fjord and the Hvaler islands. It is not at all difficult to understand that tourists and landscape painters in the 1700s and 1800s were fascinated by the dramatic landscape.

King Haakon 7 of Norway and Swedish Crown Prince Gustav Adolf opened the bridge across Svinesund on 15 June 1946. The completion of the bridge had been long delayed by the war and an "accidental" explosion, claimed by some to be sabotage. The opening was a national celebration, and there is no doubt that the bridge was an important, correct and necessary transport measure. It is now being replaced by a larger bridge that will be able to handle the ever increasing flow of traffic.

Fakta om Svinesundbrua

1938: Det norske Stortinget og den svenske Riksdagen vedtar å bygge veibru.
1. april 1939: Byggearbeidene starter opp.
9. april 1940: Hitler-Tyskland invaderer Norge. Midlertidig byggestopp.
1940-1942: Svensker og tyskere underminerer brua.
6. juli 1942: Eksplosjoner på svensk side ødelegger store deler av den nesten ferdig brua.
15. juni 1946: Offisiell åpning.

Spesifikasjoner

Lengde: 450 meter
Høyde: 65 meter
Fri seilingshøyde: 60 meter
To-felts kjørebane, hvert med bredde 3,5 meter.
To gangfelt, hvert på 1,25 meter.
Seks piler i granitt på svensk side og to på norsk side.

Facts about the Svinesund bridge

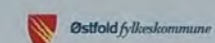
1938: The Norwegian Parliament and the Swedish Parliament decide to build a bridge for motor vehicles.
1 April 1939: Construction is started.
9 April 1940: Hitler's Germany invades Norway and there is a temporary halt in construction.
1940-1942: Swedes and Germans mine the bridge.
6 July 1942: Explosions on the Swedish side destroy most of the almost completed bridge.
15 June 1946: Official opening.

Specifications

Length: 450 metres
Height: 65 metres
Vertical clearance: 60 metres
Two lanes, each 3.5 metres wide
Two pedestrian walkways, each 1.25 metres wide
Six granite columns on the Swedish side and two on the Norwegian side



www.okomuseum-grensland.org



Grensekomité kommuner sa Østfold fylkes Samarbeid fremme utvikling forut for spors land. Målet er mattepass uten



www.okomuseum



5e

Informationsskylt om Svinesunds historia

Ansvarig:
Svinesundskommittén

Fastighets/markägare:
Statens
vegvesen/Østfold fylkeskommune

Behov:
Informationen är utdaterad, ta bort



Et grenseløst samarbeid i Østfold, Bohuslän og Dalsland

Cooperation across borders in Østfold, Bohuslän and Dalsland counties



Grensekommittéen består av 19 svenske og norske kommuner samt Västra Götalandsregionen og Østfold fylkeskommune. Samarbeidet ble innledet i 1980 for å fremme utviklingen i området og for å danne et forum for spørsmål og saker som angår begge land. Målet er å utvikle grenseregionen til en møteplass uten grenser.

Regionen ligger midt mellom de ekspansive storbyene Oslo og Göteborg og er den livligste grensovergangen langs hele den svensk-norske grensen. Verkstedsindustri, handel og turisme er de viktigste næringene. Spesielt handel og turisme har vokst de siste årene.

Grensekommittéen følger utviklingen i grenseregionen og tar initiativ til samarbeide og grensoverskridende prosjekter på en rekke ulike områder innen bl.a. næring, kultur, turisme og kommunikasjon. Grensekommittéen gir også hjelp og støtte til regionens innbyggere og bedrifter i grensoverskridende spørsmål.

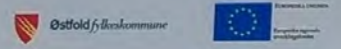
The Border Committee (Grensekommittéen) counts 19 Swedish and Norwegian municipalities, as well as the Västra Götaland region and Østfold County, among its members. This collaboration was initiated in 1980 to promote regional development and establish a forum for issues and matters of concern to both countries. The aim is to develop the border region into a meeting-place without borders.

This thriving region is located between the expanding metropolitan areas of Oslo and Gothenburg, and is the busiest border crossing along the entire Swedish-Norwegian border. Mechanical engineering, trade and tourism are the most important industries in this region, with particular growth in trade and tourism in recent years.

The Border Committee monitors developments in the border region, and initiates cooperation and projects straddling the border in a number of fields, such as business and industry, culture, tourism and communications. The Border Committee also provides funding and support for the region's inhabitants and businesses on issues spanning the border.



Grensekommittéen
Østfold - Bohuslän - Dalsland
www.granskommitten.org





5f

Informationsskylt om Svinesunds moderna historia. Projekt i samband med anläggning av nya bron

Ansvarig:

Halden Kommun,
Statens Vegvesen,
Østfold fylkeskommune

Fastighets/markägare:

Statens
vegvesen/Østfold
fylkeskommune

Behov:

Informationen är inte aktuell, ta bort



Svinesund som besøkssted

Svinesund har i flere hundre år vært et viktig kommunikasjonssted mellom Norge og utlandet fordi det smale sundet her var et naturlig kryssingspunkt over Iddedjorden. Inntil 1946 foregikk kryssingen med båt og ferge. Etter dette har kryssingen skjedd over gamle Svinesund bru. Det gamle fergestedet ligger rett vest for brua. Det er en staselig bygning, som i mange år var et viktig posthus og fergested ved grensen. Etter hvert som bilismen utviklet seg på 1950-1960-tallet, utviklet Svinesund seg som besøkssted for turister.

Når E6 legges om sommeren 2005 er spørsmålet hvordan stedet ved den gamle

Svinesundbrua vil utvikle seg. Trafikken vil avta vesentlig, men samtidig har stedet kvaliteter som kan være grunnlag for et fortsatt utvikling som et besøkssted. Opplevelse av fjordlandskap med landegrense og historie er de viktigste stikkord for disse kvalitetene. Gamle Svinesund bru er et vakker kulturminne som gjengelig fra ny E6. På svensk side ligger handelsområder som trekker kunder fra et stort omland. Med mindre trafikk kan besøkende ferdes mer komfortabelt ved bruodet og på brua, og oppleve stedets kvaliteter og den nye Svinesundbrua.

I perioden 2001-2004 deltok Østfold fylkeskommune, Statens vegvesen Østfold og Halden kommune i et EU-basert samarbeidsprosjekt om utvikling av besøks-sentra i den Baltiske regionen, Interreg Baltic Visitor Center. De norske partnerne samarbeidet dette prosjektet med svenske, danske og tyske partnere. Den norske delen av prosjektet tok for seg utviklingen av Svinesund som besøkscenter. Ved hjelp av detaljplaner for Svinesund og samarbeidet parkområde ved utsiktstedet. Andre deler av prosjektet presenteres her på fire plan-sjer.

Svinesund – a visitor centre

For centuries Svinesund has been a transportation hub between Norway and its neighbours because the narrow sound was a natural place to cross the Iddé fjord. Until 1946 all crossing was by boat and ferry; from then on traffic crossed the old Svinesund bridge. The old ferry landing and inn lie just west of the bridge. The stately building served as an important post office and inn on the border for many years. As motor vehicle traffic increased dramatically in the 1950s and 1960s, interest in Svinesund as a place to visit also rose.

Since the redirection of the E6 motorway in the summer of 2005 many are specu-

lating as to what the future will hold for the area around the old bridge across Svinesund. The amount of traffic will undoubtedly drop substantially, but this site also has qualities that could be developed to make it a place worth visiting, for example the majestic fjord landscape along the national border and its long and special history. The old Svinesund bridge is a beautiful cultural monument that is easily visible from the new bridge, and it is also easily accessible from the new E6. On the Swedish side shopping areas attract customers from far and wide. With less traffic, visitors can visit the bridgehead and the bridge more comfortably and use this vantage point to view the quali-

ties of the site and the new bridge across Svinesund. In 2001-2004 the Østfold county authorities, the Norwegian Public Roads Administration in Østfold, and Halden local authority participated in an EU-initiated joint venture to develop a visitor centre in the Baltic region, called Interreg Baltic Visitor Center. The Norwegian participants in this project cooperated with Swedish, Danish and German partners and examined the development of Svinesund as a visitor centre. This project made detailed plans for Svinesund and a park was constructed at the site's lookout point. Other parts of the project are presented in the illustration charts.



Med bistand fra EUs Interreg-program for det Baltiske området deltok Halden kommune 2001-04, sammen med Østfold fylkeskommune og Statens vegvesen, i samarbeid med Kalmar og Växjö kommuner i Sverige, Turisme Region Syd i Danmark og Schwerin kommune i Tyskland, om utvikling av hver sine besøkssteder for turister. Vårt prosjekt var Svinesund.

With assistance from the EU's Interreg programme for the Baltic region, in 2001-04 Halden local authority, together with the Østfold county authorities and the Norwegian Public Roads Administration, cooperated with Kalmar and Växjö local authorities in Sweden, Turisme Region Syd in Denmark and Schwerin local authority in Germany on the development of visitor centres for tourists. Our project was Svinesund.



Svinesund har lang tradisjon som besøkssted ved innfallsporten til Norge. Før den gamle Svinesundbrua ble åpnet i 1946 ble trafikken ferget over sundet.

Svinesund, the gateway to Norway, has a long and rich tradition as a place to visit. Before the old bridge across Svinesund was opened in 1946, traffic was ferried across the sound.

Svinesund utviklet seg til et attraktivt besøkssted for turister i takt med den økende bilismen på 50- og 60-tallet.

Svinesund developed into an attractive place for tourists to visit as motor vehicle traffic increased dramatically in the 1950s and 1960s.

Historie

Svinesunds historie er lang og sammen-satt. I forbindelse med anlegg av ny E6 ble del gravd ut omfattende spor av boset-ting gjennom steinalderen inntil så langt tilbake som ca 8000 år siden. Utgraving-gene er presentert på egne planer. Iddé-fjorden med Svinesund danner fra natu-rens side en grense og har siden 1658 vært grense mellom Sverige og Norge. I landskapet rundt Svinesund finnes kultur-minner som forteller om både kommuni-kasjoner i fredelige tider og forsvarsanlegg fra perioder med konflikt.

Det vakre fjordlandskapet rundt Svine-sund er iøynefallende. Stedets naturhis-torie og kulturelle historie er ikke like lett å oppdage ved første blick. For den som vil ta seg tid til å oppleve dette historis-ke landskapet nærmere, er det på denne plansjen tatt inn et kart over området hvor noen viktige punkter er markert.



Bildet viser Svinesund med det gamle fergestedet på slutten av 1700-tallet, malt av C.A. Lorentzen 1792. Kartet viser viktige punkter i området. The map shows items of interest in the area.

- 1. Du står her med plan-sjens su-nd.
- 2. Under gamle utsikt mot sv-turist dit.
- 3. Gamle Svines-und et viktig post-hus og fergested ved grensen. Her er det et staselig søylebyg-ningsverk. Veien til den gamle hove-ten er hyggelig opp- og ned. Her er det et staselig strandkafé.
- 4. Oscar Torpheim-er bygning ved strand-kafeen. Den norske eier og vært brukt som ranssted. Beliggen-heten er utsikt til begge b-veier.



5g

Informationsskylt om Svinesunds historia. Projekt i samband med anläggning av nya bron

Ansvarig:
Halden Kommun,
Statens Vegvesen,
Østfold fylkeskommune

Fastighets/markägare:
Statens
vegvesen/Østfold
fylkeskommune

Behov:
Informationen inaktuell
och överlappar med
intelligande skyltar. Ta
bort



Historie og landskap

Svinesunds historie er lang og sammenhengende. I forbindelse med anlegg av ny E6 ble det gravd ut omfattende spor av bosetting gjennom steinalderen inntil så langt tilbake som ca 8000 år siden. Utgravingene er presentert på egne plansjer. Iddefjorden med Svinesund danner fra naturens side en grense og har siden 1658 vært grense mellom Sverige og Norge. I landskapet rundt Svinesund finnes kulturminner som forteller om både kommunikasjon i fredelige tider og forsvarsanlegg fra perioder med konflikt.

Det vakre fjordlandskapet rundt Svinesund er iøynefallende. Stedets naturhistorie og kulturelle historie er ikke like lett å oppdage ved første blick. For den som vil ta seg tid til å oppleve dette historiske landskapet nærmere, er det på denne plansjen tatt inn et kart over området hvor noen viktige punkter er markert:

1. Du står her: Utsiktssted og rasteplass med plansjene som presenterer Svinesund.

2. Under gamle Svinesund bru er det flott utsikt mot svensk side. Det anlegges tursti dit.

3. Gamle Svinesund var fergested og et viktig posthus før brua ble åpnet i 1946. Den gamle bygningen er en staselig søylebygning, som nå er et privat bosted. Veien til Gamle Svinesund er den gamle hovedvegen inn i Norge og en hyggelig opplevelse for ferdsel til fots. Her er det mulig å komme helt ned til strandkanten og prøve fiskelykken.

4. Oscar Torpheimen er en gammel gårdsbygning ved strandkanten som lenge har vært i den norske Landsorganisasjonens eie og vært bruk som kurs og konferansested. Beliggenheten er idyllisk og utsikten til begge broene praktfull.

5. Svinesundshagen, Daldragene og forsenkningene i landskapet, med godt mikroklima og gode vekstforhold, har siden steinalderen vært grunnlag for bosetting. Her drives i dag gården Svinesundshagen, som leverer frukt og bær av høy kvalitet.

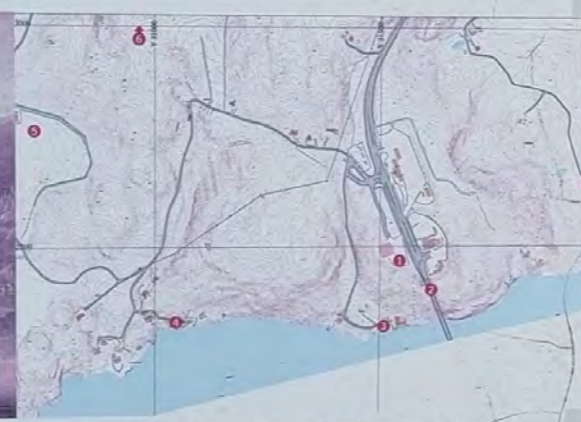
6. Bygdeborg. I Halden by og landskapet rundt Halden inklusive Svinesund finnes mange historiske forsvarsanlegg fra forskjellige epoker. Et av de eldste er en gammel bygdeborg fra romertid/folkvandringstid fra ca 2000 år tilbake på Borgsåsen.

7. På Hjelmkollen finnes rester av et forsvarsanlegg med kanonstilling fra tiden før unionsoppløsningen med Sverige i 1905. Det er fin utsikt over fjordlandskapet derfra, og det blir opparbeidet merketursti dit fra Svinesund.



Bildet viser Svinesund med det gamle fergestedet på slutten av 1700-tallet, malt av C.A. Lorentzen 1792.

The picture shows Svinesund with the old ferry landing as it was at the end of the 18th century, painted by C.A. Lorentzen in 1792.



Kartet viser viktige punkter i Svinesundlandskapet, omtalt under punktene 1-7 i teksten ovenfor.

The map highlights special points in the Svinesund landscape, see items 1-7 above.



Gamle Svinesund bru fra 1946 er et imponerende skue fra Hjelmkollen. Det går tursti til Hjelmkollen, der det også er vernede rester av gammelt forsvarsanlegg.

The old Svinesund bridge from 1946 is an impressive sight from Hjelmkollen. Here you will find a hiking path to Hjelmkollen, where there are also heritage-protected remnants of an old fortress.



Utsikt fra Gamle Svinesund, som ligger under den gamle brua. Gamle Svinesund var fergested og viktig posthus før den gamle brua ble tatt i bruk.

View from Old Svinesund under the old bridge. Old Svinesund was a ferry landing and had an important post office before the old bridge was opened.

History and landscape

Svinesund has a long and rich history. Excavations from the construction of the new E6 turned up extensive traces of Stone Age settlements dating as far back as 8000 years. The excavations are presented in illustration charts. The Idde fjord and Svinesund form a natural border and since 1658 have served as the national border between Sweden and Norway. The landscape around Sweden and Norway has cultural monuments that reflect the traffic between the countries during peaceful times and defensive fortifications that reflect the periods of conflict.

The beautiful fjord landscape around Svinesund is striking. The natural and cultural history of this site is not so obvious at first sight. For those who would like to take the time to see this historical landscape in more detail the second illustration below is a map of the local area showing some important sites.

1. You are here: Lookout point and picnic area with illustration charts presenting Svinesund.

2. Under the old Svinesund bridge gives a magnificent view toward Sweden. A hiking path is being constructed there.

3. Old Svinesund was an inn and important post office before the bridge was opened in 1946. The old stately building, featuring impressive columns, is now a privately owned residence. The road to Old Svinesund is the old highway into Norway and is a pleasant place for a walk. You can even walk right down to the beach and try your hand at fishing.

4. "Oscar Torpheimen" is an old farm building by the beach that has long been owned by the Norwegian Confederation of Trade Unions and has been used as a course and conference centre. Its idyllic location offers a magnificent view of both bridges.

5. "Svinesundshagen" (The Svinesund Garden). The valleys and dips in the landscape, with their excellent micro-climate and good agricultural conditions, have been settlement centres since the Stone Age. The farm called Svinesundshagen operates here today, delivering high-quality fruits and berries.

6. Prehistoric fortress. Halden and the surrounding landscape, including Svinesund, have many prehistoric fortresses from various epochs. One of the oldest is the ancient hill fortress from the Roman period/migration period around 2000 years ago at Borgsåsen.

7. At Hjelmkollen you will find remnants of an old fortress with gun emplacements that date to before the dissolution of the union with Sweden in 1905. There is a nice view of the fjord from there, and signposted paths from Svinesund are being constructed.





5h

Informationsskylt om Svinesunds moderna historia. Projekt i samband med anläggning av nya bron

Ansvarig:
Halden Kommun,
Statens Vegvesen,
Østfold fylkeskommune

Fastighets/markägare:
Statens
vegvesen/Østfold
fylkeskommune

Behov:
Informationen är inte aktuell, ta bort



Forandringene

Ved hjelp av Interreg-prosjektet Baltic Visitor Center er det gjort analyser av hvilke konsekvenser omlegging av E6 kan få for Svinesund. Det er anslått at ca 19000 biler vil passere grensen ved Svinesund pr. døgn i gjennomsnitt i 2010. Av disse er det anslått at ca 6500 vil kjøre over den nye brua. Fordelingen er usikker og vil blant annet være avhengig av hvilke tilbud som utvikles her ved den gamle brua. I sommersesongen er trafikken vesentlig større enn gjennomsnittstallene viser.

for avkjøring før krysset ved Langkas (se kartet). Her er det kun kontrollstasjon for Toll, Politi og Statens vegvesen som er synlig fra veien. Neste avkjøring er ved Svingskogen, der riksveg 21 tar av mot Halden by (se kartet). Her utvikles vegserviceanlegg og næringsområder i direkte tilknytning til E6. Området har fått navnet Svinesundparken. Turistkontoret har flyttet fra Svinesund til Svinesundparken.

leringsplanen for området ved bruheadet, Svinesundplatet. På østsiden av veien ligger bygg som før åpningen av den nye E6 rommet bank og turistkontor, vegro, tollstasjon og spedisjonskontorer. Vest for veien ligger et forretningsbygg der det svenske og norske vegvesenet fram til sommeren 2005 leide lokaler for informasjon om ny Svinesundsbru. Reguleringsplanen åpner for allsidig utnyttning av disse bygningene med tilhørende tomtareal til forretnings-, kontor-, bevertnings- og overnattingsformål. Reguleringsplanens viktigste hensikt er å legge til rette for utvikling av tilbud for turister på Svinesund.

The Interreg project entitled Baltic Visitor Center has analysed the consequences for Svinesund from redirecting the E6. It is estimated that on average around 19000 cars will cross the border at Svinesund each day in 2010, and that around 6500 will take the old Svinesund bridge while around 12500 will use the new bridge. We are not totally sure about this calculation as much will depend on what developments are introduced for the site by the old bridge. During the summer season traffic is significantly heavier than the average indicates.

Changes

Here only the inspection centre for Customs, Police and the Norwegian Public Roads Administration will be visible from the road. The next exit is by Svingskogen, where national road 21 swings to Halden (see the map). A service facility is being constructed here as well as business sites in direct connection with E6. This area has been called Svinesundparken. The Tourist Office has relocated from Svinesund to Svinesundparken.

Svinesund plateau). On the east side of the road there are buildings that before the opening of the new E6 housed a bank and tourist office, a roadside café, customs offices and transport offices. West of the road there is a business building where the Swedish and Norwegian National Roads Administrations rented premises until the summer of 2005 that were used to inform the public about the new Svinesund bridge. The zoning plan opens for versatile exploitation of the buildings and their lots for business, office, restaurant and accommodation purposes. The most important intention behind the zoning plan is to facilitate development of tourist activities at Svinesund.



The new E6 will have no exits before the intersection at Langkas (see the map).

Da ny firefelts parsell av E6 Nordby-Svingskogen, med ny Svinesund bru, åpnet sommeren 2005, ble trafikksituasjonen på Svinesund endret. Den gamle grensepasseringen har store stedskvaliteter som gir utviklingsmuligheter også med den nye trafikksituasjonen. When a new four-lane section of the E6, Nordby-Svingskogen, and the new Svinesund bridge opened in the summer of 2005, the traffic situation at Svinesund was changed. The old border crossing has qualities that have potential for development opportunities, even with the new traffic situation.

Reguleringsplan for Svinesundplatet ble godkjent i 2004. Den åpner for allsidige muligheter for forretningsmessig utvikling av bebyggelsen. The zoning plan for the Svinesund plateau was approved in 2004. It opens for versatile opportunities for business development of the buildings.



Framtida

EU-prosjektet Interreg Baltic Visitor Center har utarbeidet tegninger som viser visjoner for framtidens Svinesund. Dette er ikke formelle planer, men illustrasjoner som prosjektet håper kan inspirere tiltakene til å styrke mulighetene her ved gamle Svinesund bru. Stedets muligheter er knyttet til opplevelse av fortlidenskap og historie på landegrensen. Området lig-

ger i umiddelbar tilknytning til turistveikommunen på svensk side - en visjon som kan medføre lange turetter og turbesøk. Videre er stedet en mark og hovedinnsjåporten til Norge og Oslo.



Vi ønsker at Svinesund skal være et attraktivt sted for turister. Disse skissene illustrerer hvordan det kan legges bedre til rette for fotgjengere når grensefarts- og tungtrafikken er borte. The overall buildings





5i+j

Informationsskylt om Svinesunds moderna historia. Projekt i samband med anläggning av nya bron

Ansvarig:

Halden Kommun,
Statens Vegvesen,
Østfold fylkeskommune

Fastighets/markägare:

Statens
vegvesen/Østfold
fylkeskommune

Behov:

Informationen är inte aktuell, ta bort



Framtida

EU-prosjektet Interreg Baltic Visitor Center har utarbeidet tegninger som viser visjoner for framtidens Svinesund. Dette er ikke formelle planer, men illustrasjoner som prosjektet håper kan inspirere tiltakshavere til å utnytte mulighetene her ved gamle Svinesund bru. Stedets muligheter er knyttet til opplevelse av fjordlandskap og historie på landegrensen. Området ligger

ger i umiddelbar tilknytning til handelsvirksomheten på svensk side – en virksomhet med lange tradisjoner og høye besøkstall. Videre er stedet en markert del av hovedinnsfallsporten til Norge og ligger sentralt i utviklingsaksen mellom Göteborg og Oslo.

Visjonen er at Svinesund på grunn av sine

kvaliteter skal utvikle seg som besøkssted også etter E6-omleggingen. Plansjene 1-3 forteller om grunnlaget for dette.

Svinesund ligger i Halden kommune. Spørsmål om muligheter for etablering og utvikling kan rettes dit. Kommunens telefonnummer er 69 17 45 00.

The future

The EU project entitled Interreg Baltic Visitor Center has produced sketches showing visions for the Svinesund of the future. These are not formal plans, rather illustrations the project hopes may inspire developers into exploiting the opportunities here by the old Svinesund bridge. The potential is in the magnificent fjord landscape and the special history of this national border area. The business and

trade activities on the Swedish side are close by. These are enterprises with long traditions and a high number of visitors. This site is also a visible part of the main gateway into Norway and centrally located on the development axis between Gothenburg and Oslo.

The vision is that these qualities indicate that Svinesund should be developed as

a visitor centre even though the E6 has been redirected. Illustration charts 1-3 look at the basis for this.

Svinesund is located in the municipality of Halden. Questions relating to opportunities for founding and developing a business can be addressed there. The local authority's telephone number is +47 69 17 45 00.



Vi ønsker at Svinesund skal være et attraktivt sted for turister. Disse skissene illustrerer hvordan det kan legges bedre til rette for følgere når gjennomfarts- og tungtrafikken er borte.

We want Svinesund to be an attractive site for tourists. These sketches illustrate how we can improve access for pedestrians now that the through traffic and heavy traffic have been diverted.

Oversiktsskissen illustrerer hvordan Svinesund kan utvikles på kort sikt, med de bygningene som i utgangspunktet ligger der.

The overview illustrates how Svinesund might be developed in the short term with the already existing buildings.

Kartskissen viser eksempel på hvordan bygningsmassen på lengre sikt kan utvikle seg, fysisk og innholdsmessig. Reguleringsplanen åpner for mange alternative muligheter.

The overview illustrates how Svinesund might be developed in the short term with the already existing buildings.





6a

**Ett monument som markerar
brons 50-årsjubileum 1996**

Ansvarig:

Statens vegvesen/Halden
kommune?

Fastighet/markägare:

Gamle Svinesundsvei 262 AS

Behov:

Rensa ogräs mellan plattorna
annars inget.





6b

Skylt som markerar bronns status som Sri Chinmoy Peace Bridge

Ansvarig:
Statens vegvesen

Information om Sri Chinmoy Peace Bridge:
<https://www.srichinmoy.org/service/peace-blossoms>

Fastighet/markägare:
Gamle Svinesundsvei 262 AS

Behov:
Bör bytas ut/restaureras och kompletteras med information om vad utmärkelsen innebär.





7a+b+c

Skylltar vid rastplatsen på norska sidan. Ledkarta för Kyststien samt skylt för att testa synen.

Ansvarig:

Halden kommune/Halden Rotary (ledkarta) Statens vegvesen (syntest)

Fastighet/markägare:

Statens vegvesen/ Østfold fylkeskommune

Behov:

Ersätt nuvarande ledkarta med en uppdatera för Kuststigen. Måla om stativ Syntestskylten tas bort.





8

Minnesplakett mitt på bron för restaureringen 2008.

Ansvarig:

Trafikverket
Statens vegvesen

Fastighetsägare:

Trafikverket
Statens vegvesen

Behov:

Tas bort



Herald
couldn't
swim

**Gamla Svinesundsbron återinvigdes
etter omfattande restaureringsarbeiten
den 4 november 2008
av Vägverket och Statens vegvesen**

**Gamle Svinesund bru ble gjenåpnet
etter omfattende restaureringsarbeider
den 4 november 2008
av Statens vegvesen og Vägverket**



9

Informationsskylt om Hjelmkollen

Ansvarig:

Forsvarsbygg/Ekomuseum
Gränsländ?

Mark/fastighetsägare:

?

Behov:

Inget





**Minnesplakett över när
bron byggdes
respektive
renoverades.**

Ansvarig:

Trafikverket

Fastighet/markägare:

Statens Fastighetsverk

Behov:

Inget





**Minnessten från när
den nya vägen ner till
färjeläget byggdes.
Klar 1840.**

Ansvarig:
?

Fastighet/markägare:
Skogar 1:42

Behov:
Texten är svår att läsa,
restaurering

