

Kulturspår

Ett bland många sätt att indela vetenskapligt arbete kan vara att tala dels om nutidsforskning och dels om historisk forskning. Medan t.ex. fysik och medicin kan sägas vara av ganska renodlad nutidstyp, finns det många ämnen och däribland geografi, som driver både en nutidslinje och en historisk linje. Inget fel i detta om bara den historiska delen verkligen täcker alla gångna epoker fram till våra dagar. Det finns emellertid en tendens att hellre syssla med det mycket gamla än med det just nyss förgångna. På så sätt uppstår en slags lucka, som man kanske inte på allvar försöker fylla förrän om hundra år, då perioden ifråga blivit gammal nog att tagas upp av historieforskningen och då dokumentmaterialet visserligen är överskådligare men säkerligen också mycket uttunnat. Tillämpat på ämnet geografi innebär detta, att vi ägnar stort intresse åt t.ex. inlandsisens framfart. Det ligger så långt bort i tiden, att vi inte vet mycket om den, men vi söker intensivt efter isrefflor, som kan ge besked om isrörelser eller efter rullstensåsar, som berättar om dräneringsförhållanden m.m. På liknande sätt kartlägges kulturelement i form av forntida jordbruksarealer eller gammal nu försvunnen bebyggelse. Allt är mer eller mindre påtagliga företeelser, som utformat den jordyta vi inom geografins ram vill studera. Tittar vi närmare på denna jordyta skall vi emellertid också finna, att den i

förfärande hög grad är belamrad med övergivna byggnadsverk och anordningar, som nyligen varit i bruk, men nu inte längre användes

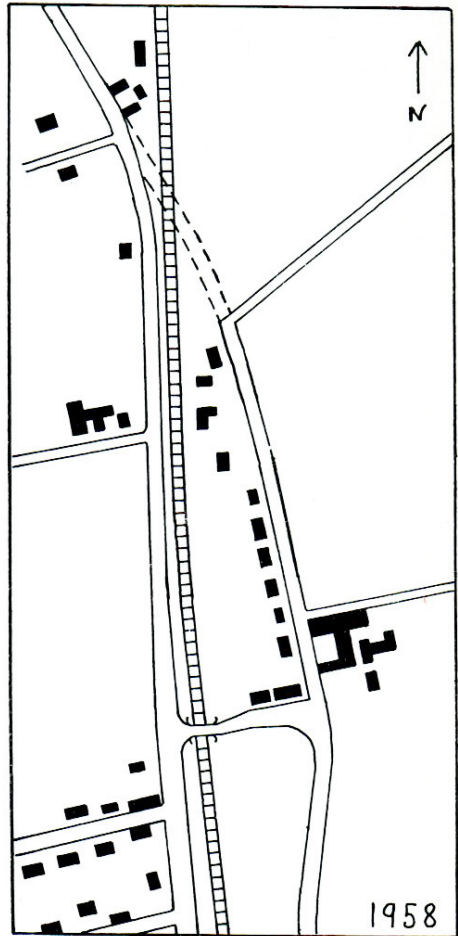


Fig. 1.



Fig. 2.

eller fått en annan användning. Här finns alltså färsk kulturspår, som ännu är lätta att förklara och som vi kan ha stor nytta av vid försöken att sätta oss in i den fortgående förändringen av landskapet.

För de flesta geografilärare är det lättast att fästa elevernas uppmärksamhet på ting av detta slag i samband med exkursioner i skolans närhet, och något man då nästan alltid har inpå knutarna är förändringar i vägnätet. Ibland upphör trafiken helt på gamla vägar, men de försvinner sällan i terrängen. Vanligare är kanske att den gamla vägen fortfarande brukas men deklarerats till lokalförbindelse sedan en ny led åstadkommits för genomgångstrafiken. Tack vare att topografiska kartblad utgivits i ett flertal reviderade upplagor för

stora delar av vårt land under loppet av de sista hundra åren, finns det stora möjligheter att studera den successiva utvecklingen. Flygbilder och de nya fotokartorna är också ett ypperligt material för studier av detta slag. Med ett exempel skall visas hur man kan gå till väga. På topografiska bladet nr 18 Warberg i 1896 års version kom kustlandsvägen söderifrån fram till Ätran och gick över via den gamla Tullbron precis som rikstväan gör ännu idag. Därefter böjde vägen av i rät vinkel åt höger och följde Storgatan genom det avlånga Falkenbergens centrum parallellt med ån samt lämnade staden i nordöstlig riktning inåt land. Den som idag billedes passerar Falkenberg på väg norrut får efter tullbropassagen fortsätta Sandgatan rakt fram åt



Fig. 3.

nordväst utan att komma i närmare kontakt med stadens gamla centrum. Då denna nyare led lämnar bebyggelsen heter den Göteborgsvägen, ty ännu har den nordöstliga nu lokala utfartsvägen kvar namnet Varbergsvägen (själva namnet är här ett kulturspår). Här är alltså förklaringen till att stadens affärscentrum ligger vid sidan av den rakt och till synes sedan hedenhös oförändrat löpande kustvägen.

En speciell typ av vägändringar, som ofta lämnar mycket märkbara spår efter sig, är när en plankorsning med järnväg ersätts med antingen viadukt eller undergång. Fig. 1 visar ett viaduktfall från Kävlingevägen i Lunds norra utkant. Redan på 1886 års geologiska

karta (Serie Aa, blad 92) har viadukten ersatt den på figuren streckade vägbiten. Denna är dock ännu fullt skönjbar såsom en gräsövervuxen bank. — När en gata inom stadsbebyggelse schaktas ner till lägre nivå antingen för att komma under en järnväg eller för att en besvärande backe skall elimineras, måste ofta för lång tid ramper utmed gatusidorna lämnas kvar på den gamla högre nivån för att de befintliga husen inte skall mista sina utfartsmöjligheter. Exempel på detta finns vid Bantorget omedelbart söder om Lunds centralstation och på östra delen av Hornsgatan i Stockholm. Fig. 2 visar en variant på samma problem från Brännkyrkagatan på Söder i Stockholm. Inga väganläggningar har



Fig. 4.

dock varit så omdanande i landskapet som de motorvägar man sedan tio år tillbaka bygger på olika håll i landet. Genom att motorvägarna liksom järnvägarna på sin tid bryter fram genom jordbrukarnas ägofigurer och ganska totalt isolerar dessa från varandra, tvingas man till omfattande fastighetsregleringar innebärande att många gårdar helt enkelt byter jord, medan andra försvinner totalt. Detta medför i sin tur att gamla småvägar helt övergives och blir liggande med två döda stumpar på rät linje å ömse sidor om den nya motorvägen. Distriktslantmätare Malte Glifberg har i Svensk Lantmäteritidskrift 1959 nr 3 på ett intressant sätt redogjort för dessa problem med kartexempel från motorvägen öster om Ängelholm.

Näst efter bebyggelse och vägar är nog järnvägslinjerna de mest omfattande anläggningar vi äger. Dock har kanske järnvägarna den ledande ställningen då det gäller ingrepp i terrängen, och det gör att kulturspåren efter dem, då de nedlägges, blir särskilt kraftiga och ofta outplåniga. Fig. 3 visar inte en rullstensås utan de ännu i en ny vägskärning synliga resterna av den redan 1918 nedlagda banan Åsarp-Vartofta. Som man kan se av kartmaterial från olika tider var det här fråga om en linjeändring snarare än verklig nedläggning. I stället för att som tidigare låta banan från Ulricehamn norrut gå till Vartofta leddes den in till det betydelsefullare Falköping. Fig. 4 visar också en gammal järnvägs-



Fig. 5.

sträckning, som övergivits för en ny. Det är en del av Västkustbanan, som 1920 fick sin väg söderifrån in till Varberg utträtad. Skärningen på bilden har ersatts med en djupare längre in från kusten. — En mycket stor del av de 80 bergtunnlar vi nu har på det svenska järnvägsnätet är inte ursprungliga utan har tillkommit efter hand vid uträtning av linjerna. Stambanan Stockholm-Göteborg visar oss flera exempel på detta i närheten av sina båda ändpunkter. Såväl Tullinge- som Rönningetunnlarna är sekundärt tillkomna 1903 resp. 1920 i samband med dubbelspårsutbyggnad, men man kan lätt återfinna banvallarna efter de gamla linjerna runt bergknallarna. I fallet Tullinge har en gammal bergskärning övertagits av landsväg. Samt-

liga tunnlar på sträckan Göteborg-Alingsås är likaledes sekundära med övergivna banvallar i sin närhet. På denna sträcka möter man även det ej så sällsynta fallet att ett stationshus ligger omotiverat långt från spåren. Det gäller Norsesunds station, där hela bangården fått följa med vid linjerätning över den där svärpasserade Sävån.

Där järnvägar löper genom tätbebyggelse, är oftast banan det äldsta elementet, efter vilket stadsplaner med successivt påfylld bebyggelse fått rätta sig. När järnvägen sedan kanske slopas återstår svårläkta sår i stadsbilden. Fig. 5 är från simrishamnsbanans sträckning omedelbart väster om stationen Östervärn inne i Malmö. Trafiken flyttades därifrån 1953. År 1929 omlades inom Stockholm



Fig. 6.

Västra stambanans korsning med Hammarbyleden från Liljeholmen till Årstabron. Detta innebar också ändrad linjeföring över Södermalm. Fortfarande mer än trettio år senare står det gamla järnvägssåret öppet, och det behöver inte studeras på platsen, eftersom det framträder fullt tydligt på alla stockholmskartor med gatunätet redovisat. I Köpenhamn har huvudbangården haft tre olika lägen under de sista hundra åren och mycket stora linjeomläggningar har ägt rum. Fastän den sista stora förändringen skedde för femtio år sedan, är ännu mycket lite av de gamla »spären» helt utplånade. Man måste i detta sammanhang komma ihåg att det är inte bara att utan vidare bygga nya hus på f.d. järnvägs-

terräng, det svåraste hindret är i regel de rent ägorättsliga förhållandena, och det tar lång tid för de långsträckta järnvägsarealerna att på lämpligt sätt sammansmälta med anslutande normala tomter.

Slutligen exemplifieras med fig. 6 ett kulturspår av helt annan typ. Det är ett lertag vid Kongsmarkens station på Malmö-Genarps järnväg. Leran användes på sin tid av Klagsöhamns cementfabrik vid kusten söder om Malmö. Bl.a. just på grund av att lertransporterna blev alltför långa nedlades cementfabriken 1939, och lertaget är nu en stilla gräsöverbuxen krater — men det kommer mänskligt att döma aldrig att försvinna.

Med detta har bara några kanske ensidigt valda typer av kulturspår

påpekats. Oändligt mycket mer kan plockas fram, och enligt författarens mening finns här ett utmärkt material, varmed man kan fångsla en skolklass på exkursion.

Samtliga fotografier tagna av författaren under senare hälften av 1950-talet. Kartan, fig. 1, sammanställd efter flygfoton.