

## Kulturgeografiska exkursionsmål i Skåne III

### MALMÖS ÖSTRA STADSDELAR

I den andra artikeln rörande skånska exkursionsmål (GN 1971: 3) sades att vi skulle försöka återkomma med ämnet stadsgeografi i ett kommande nummer. Det sades också i den nämnda artikeln att en föredömlig geografiexkursionen bör ägna uppmärksamhet åt »iakttagelser vilka varandra till synes oberoende ändå passar in i ett och samma rumsliga mönster». Därav följer att exkuranterna måste ha någon förhandskunskap om det mönster som skall studeras. När det gäller lundensiska universitetsstuderande ordnar sig detta automatiskt genom att exkursionen kommer som en tillämpningsövning i slutet av en sammanhållen kurs, men när det blir fråga om gästande in- och utländska grupper eller skolelever ställer det sig besvärligare med ett fixerat förkunskapskrav. Å andra sidan är stadsmiljön så flödande rik på exkursionsmål att man ganska lätt kan sovra fram studievärda objekt för vilka alla stadsvana människor (och det är ju de flesta numer) har en ganska god referensbas även om de kanske själva är omedvetna härom. Alltnog, en kompromiss brukar visa sig möjlig. Nästa problem är att en skånsk stadsgeografisk exkursion helst bör beröra flera olika städer, men då detta ofta inte kan medhinnas får man nöja sig med en, och det blir förstas då Malmö utifrån vilken stad analogiexempel kan dras. Oavsett den tidigare orientering exkuranterna kan ha fått är det nödvändigt med en inledande lägesöversikt av den stad exkursionen skall gälla. I många svenska fall kan detta ske från någon hög utsiktspunkt, men malmöterrängen är synnerligen flack och därför brukar vi börja med att orientera i ett fritt läge vid Västkustvägens infart över stadsgränsen. Från denna punkt 04 i nordöstra hörnet av fig. 1 kan man med hjälp av uppstickande kyrktorn lokalisera Malmös medeltida centrum samtidigt som den ursprungliga kustlinjen mot Öresund kan följas med blicken en avsevärd sträcka. Det framgår då att de vidsträckta hamn-, järnvägs- och industriarealer som upptar 95 % av blickfältet utgöres av utfyllnader och landvinningar från havet. En tacksam generalisering kan göras redan här kring temat: flackkuststadens nästan obligatoriska strävan efter ständig ökning av välbelägna, kommunikationsrika och absoluta plana utfyllnadsytor för industriändamål. Få människor har sina bostäder inom dessa områden, vars kanske allra största plus ändå ligger i domänstrukturen. D.v.s. det förhållandet att kommunen (vilken i

regel själv gjort utfyllnadsarbetena) disponerar hela ytan odelad utan störande ägo gränser. Eftersom marken tillskapats till mycket lägre pris än om motsvarande arealer skulle inhandlats innanför naturliga kustlinjen behöver tomterna inte säljas till industrin utan kan upplåtas mot tomträtt på 49 eller 99 år. Förfarandet binder visserligen en del av kommunens disponibla kapital men ger i gengäld ökad frihet åt den framtida planeringen. Ingenstädes har det eftersträvade tomträttsinstitutet kommit till så allmän användning i svenskt stadsbyggande som just inom utfyllnadsarealer.

Allt fysiskt agerande i det urbana rummet blir numera förr eller senare miljöbedömt. Så har också blivit fallet med Malmös utfyllnadsverksamhet i Öresund, och det man särskilt fäst sig vid är de sanitära konsekvenserna av att det till stor del är med sopor och avfall nytt land skapas här vid Sjölunda. En annan miljöeffekt har uppstått genom det sätt på vilket utfyllnadsverksamheten tekniskt genomföres. Först lägges det ut bankar för kommunikationslederna (gator och järnvägsspår) och ofta långt senare tillskapas den mellanliggande kvartersmarken. Ifall tillräckligt lång tid förflyter mellan de två åtgärderna hinner de isolerade vattensamlingarna växa igen till vassruggar, som i sin tur utgör idealisk biotop för många sorters sjöfåglar som tidigare fördrivits från staden övriga omgivningar genom den fortgående urbaniseringens utdikningssträvanden. Från den nämnda punkt 04 kan demonstreras flera sådana oavsiktligt skapade sjöfågelmiljöer som nu åtnjuter visst naturskydd och därmed blivit tillfälligt oåtkomliga för industrin. Den berörda problematiken är på intet sätt unik för Malmö utan återkommer med växlande intensitet i de flesta sjöstäder.

Under färden in mot stadens centrum på Västkustvägen har man på vänster sida god överblick av Södra stambanans ingångslinje mot Malmö Centralstation. Banvallen utlades för 119 år sedan ute i Öresunds vatten och utgör ett typiskt exempel på hur järnvägarna i kuststäder regelmässigt sökt sig fram till stationslägen omedelbart utanför den naturliga kustlinjen och alldeles intill respektive städers historiska centrumavsnitt (Samtliga tre svenska storstationer, Stockholm C, Göteborg C och Malmö C har sådan belägenhet). Förutom ren utrymmesvinst innebär detta arrangemang att bangårdarna automatiskt ges den järnvägstekniskt absolut nödvändiga planheten.

Beträffande järnvägen i stadsbilden får man från Västkustvägen också obönhörligen syn på SJ:s stora gula bockkran, varmed containers lyftes av och på godsvagnar. Sådana containerterminaler är ju sentida men numer mycket nyttjade anläggningar varmed järnvägen flyttat en stor del av godshanteringen i den ena staden efter den andra från spridda industri-spår in på sitt eget bangårdsområde. Transportekonomiskt betyder detta också att billigare, robustare och mera användbara flakvagnar kan i ökad omfattning ersätta de dyrare och mera specialutrustade täckta godsvagnarna.

På Sjölundaviadukten går färden över stambanespåren och omedelbart därefter också över den ursprungliga kustlinjen för att sedan utmed Lundavägen närma sig centralare stadsdelar. Efter mindre än en kilo-

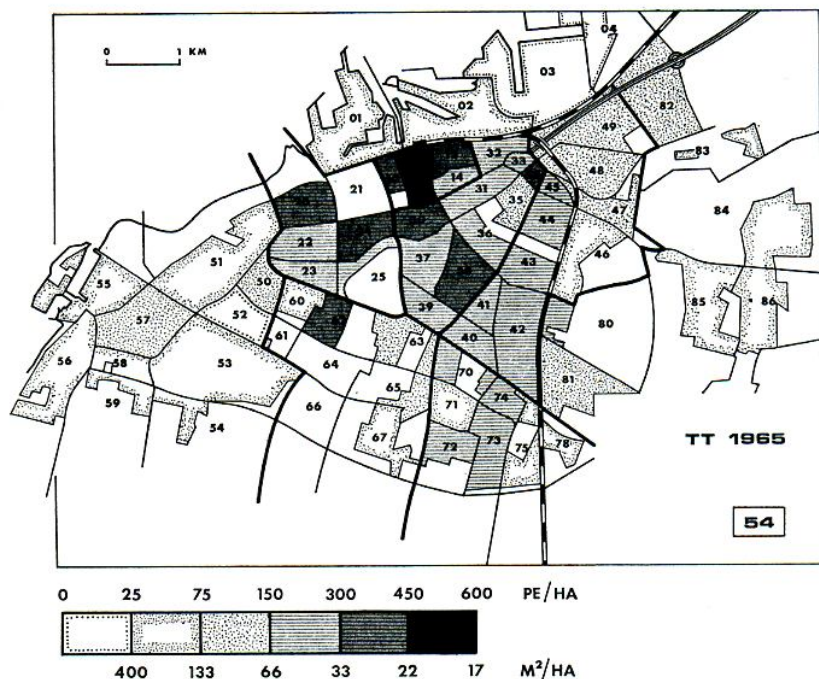


Fig. 1. Den totala befolkningstäthetens (TT) variationer inom Malmö stads bebyggda areal år 1965.

Kartan återfinnes som fig. 54 invid sid. 204 i János Szegös avhandling BEFOLKNINGSTÄTHET, MARKANVÄNDNING, PLANERING, vilken ventilerats på Geografiska inst. i Lund 1974-11-19. Med TT avses summan av boende och yrkesarbetande personer per hektar inom de s.k. 2-sifferområdena som bestämts i 1960 års områdesindelning för Malmö. 01, 02, 03 och 04 omfattar tillsammans Malmöns bebyggda utfyllnadsareal och där är TT-värdena som synes genomgående låga. (Kartans skala är 1:100 000).

meter avbrytes riktningen med en skarp vänstersväng upp i Nya Vattenverksvägen, som utgör den raka gränslinjen mellan områdena 48 och 49 på kartorna i fig 1 och 2. Samma ställe kan lokaliseras i fig 3, där Nya Vattenverksvägen är den streckade östvästliga genomgångsgatan.

Meningen med detta stopp i stadsdelen Kirsebergsstaden är att vi skall få en föreställning om hur livet idag ter sig i en av de arbetarförstäder som det industriella genombrottet ca 1860 gav upphov till runt så många svenska städer. Situationen var för lite mer än hundra år sedan den att de flesta förindustriella stadskärnor hade små reella expansionsmöjligheter. Orsaken var alltid densamma: de stadskärnan omgivande markerna tillhörde ägare som inte var intresserade av att upplåta tomter för nybebyggelse. Endast kategorin »smärre privatägda domäner» var i princip exploateringsvillig och chansen att sådana skulle finnas alldeles invid

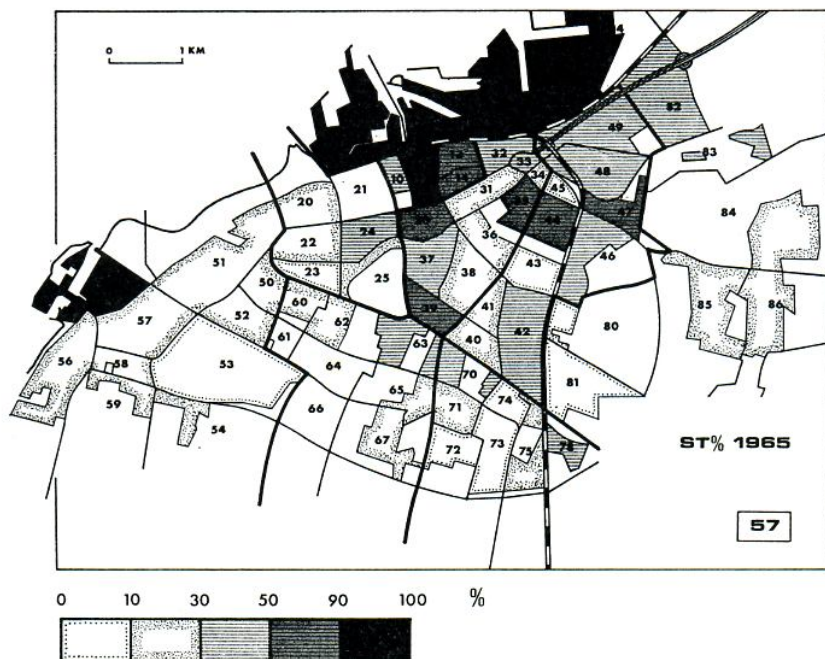


Fig. 2. Sysselsättningsandelens (ST %) variationer inom samma statistikområden som i fig. 1 (János Szegös fig. 57).

Med ST avses sysselsättningsstäthet, d.v.s. antalet yrkesarbetande personer per hektar. ST dividerat med TT gånger hundra ger ST %, d.v.s. sysselsättningsandelen i procent för varje statistikområde. Inom hela Malmös bebyggda utfyllnadsareal ligger ST %-värdena över 90 %, vilket samman med värdena i fig. 1 visar att ganska få vistas dagligen inom utfyllnadsområdet och nästan ingen bor där. Motsvarande jämförelse beträffande Malmös affärscentrum (områdena 11 och 12) visar att många vistas där dagligen, men av dessa är det en mycket liten del som verkligen bor där. (Kartans skala är 1:100 000).

stadskärnan var alltid liten. Alltså hamnade mycket av den för de nya fabriksarbetarna nödvändiga bostadsbebyggelsen i påfallande avlägsna förortslägen utan att det egentligen var arbetarnas önskan att komma på avstånd från stadscentrum. Just så här fungerade det också i Malmöområdets östliga sektor; alla ytor utanför redan uppförd tätbebyggelse tillhörde kommunen ända fram till den s.k. Kirsebergsvången, vilken redan på 1600-talskartor upptogs av en stor mängd privatägda jordbitar. Stadsmässigt bebyggande påbörjades här 1860 och man kan i fig. 3 se att de fyra ägoparcellerna E F G och H var för sig exploaterats fram till karteringstillfället 1870. En slags dold urbanisering hade dessförinnan ägt rum utefter nordkanten i det alltfler smågårdar upprättats på så små jordbrukslotter att dessa ensamma knappast kunnat försörja sina ägare.

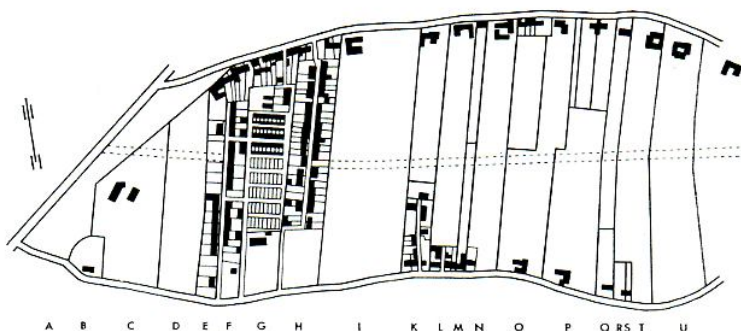


Fig. 3. Domänstruktur och bebyggelse i Kirsebergsvången 1870.

De kraftigt heldragna ägo gränserna finns på en av Malmö stadsingenjörskontors kartor från år 1850. De tunt heldragna ägo gränserna är tillkomna efter detta årtal. Med brutna linjer är den 1870 projekterade och 1879 genomförda Vattenverksvägen markerad. (Skala 1:10 000).

När vi nu 1974 möter denna stadsdel visar det sig att de flesta av småhusen och gatorna i fig. 3 finns kvar men att det också finns modern hyreshusbebyggelse inspräng. Den senare har sällan tillkommit genom saneringar utan är helt enkelt ett resultat av den ändrade bostadsbyggnadspolitik som kom under 1930-talet och som innebar att kommunerna alltmer började släppa till den kommunala marken och också ta alltmer av bygginiciativet. Därav blev en ganska kompakt våg av hyreshusbebyggelse som fyllde på alla gamla tomrum från centrum och ut genom äldre förstäder. Så fungerade det också i Malmö och den förut isolerade Kirsebergstaden nåddes av vågen under 1940- och 1950-talen. Socialt bröts genom denna bebyggelsekomplettering stadsdelens länge oföränderliga ganska ensidigt proletära prägel. 1960-talets saneringsiver hotade ett slag de gamla småhusens existens, men i och med 1970-talets mera miljömedvetna stadsbyggnadspolitik har garantier vunnits för ett bevarande av den pittoreska blandning mellan gammalt och nytt som tilltalar många just genom att vara i så hög grad oplanerad. En kort rundvandring ger exkursionsdeltagarna tillfälle att göra egna detaljakttagelser i en bostadsmiljö som plötsligt blivit mera intressant därför att deltagarna vet något mer om hur det hela blivit så här.

Just på denna punkt när exkuranterna kommit ur bussen med en relativt fyllig bakgrundsorientering skulle det finnas en utmärkt möjlighet att tillämpa modernare pedagogiska principer och låta deltagarna själva formulera planeringsproblem och kanske göra smärre undersökningar. Sådana idéer stoppas emellertid alltid lika effektivt av tidsbrist och knappa ekonomiska resurser i pressade studieplaner. Vi återgår därför till den traditionella lite mer auktoritära demonstrationen och brukar då stanna inför Källargränd, som är den näst nordligaste tvärgatan inom det regelbundna systemet av åtta rektangelkvarter inom litt G i fig. 3. Ingen män-

niska har någonsin haft Källargränd som adress, ty de omgivande kvarteren vänder bägge baksidorna till och uppvisar portlösa rader av ekonomibyggnader, som en gång hyst de husdjur arbetarfamiljen för hundra år sedan omgav sig med som en nödvändig livsmedelsförsäkring då ännu ingen anställningstrygghet fanns i det urbana stadslivet. Källargränd är en s.k. hushållsgata och som sådan till utseendet ganska unik. Exkursionsobjekten bör i princip inte vara unika utan representativa, men ibland måste man kunna få tillåta sig att demonstrera det unikt välutbildade exemplet på en företeelse som en gång varit ofta förekommande och av principiellt stor vikt i stadslivet.

De tre förstadstyper som kan särskiljas i svensk stadsutveckling fram till 1930-talets kommunala uppvaknande inom stadsbyggandet är *arbetarförstaden* (från 1860), *patricierförstaden* (från 1890) och *egnahemsförstaden* (från 1905). Kirsebergsstaden har vi just sett som exempel på den första kategorin och när nu exkursionen går vidare från område 48 i fig. 1 och 2 till den östra delen av område 47 kommer vi direkt in i en typisk egnahemsförstad från 1920-talet.

Exempel på patricierförstad kommer först senare när exkursionen når Malmös västra utkanter. För alla tre förstadstyperna gäller normalt att de lokaliserats till smärre privategendomar och exploaterats på enskilt initiativ, ofta genom tomtbolag. För egnahemsbebyggelsen är starttidpunkten ganska exakt given eftersom den initierades genom en statlig egnahemslånefond som inrättades 1904. Staten gav därmed ekonomisk byggnadshjälp utan att fördenskull lägga sig i hur markfrågorna ordnades. Då det under första världskriget rådde svår bostadsbrist landet över ingrep emellertid vissa kommuner genom att ställa mark till förfogande åt dem som lyckats erhålla statliga egnahemslån. Sådant samarbete stat —kommun var alls inte vanligt så här tidigt på 1900-talet, men just i det aktuella malmöområdet (47 i fig. 1 och 2) har det förekommit. Den förststad som där blev resultatet kallades rätt och slätt »Egnahemsområdet nummer 2». Små och varandra ganska lika tvåfamiljstvillor på likstora tomter blev det. Ungefär med dessa karakteristiska skapades mängder av egnahemsförstäder kring landets städer. Dock skiljer det i byggnadsmaterial så att medan den skånska egnahemsvillan är ett vit- eller grårappat tvåvånings stenhus med högt takfall möter man målade trähus med mera varierande utseende i övriga Sverige. Vad vi särskilt kan lägga märke till utmed Johanneslustgatan, som för oss genom det aktuella området, är den större individualitet ägarna under senare år börjat ge också de skånska egnahemsvillorna. Inklädning med halvtstens fasadtegel är vanlig liksom panelering med trästav eller omräppning i nya skiftande kulörer. Denna form av upprustning beror naturligtvis på ökat välstånd, som också visar sig i att nästan alla husen konverterats från två- till enfamiljshus.

Det är väsentligt att vid en sådan här exkursionsdemonstration få komplettera informationen om ett bebyggelseområdes uppkomsthistoria med nutida förändringstendenser. Helst bör också för området gällande stadsplan och generalplan presenteras för exkursionsdeltagarna, som därigenom får möjligheter att fundera över ifall planerna verkligen på ett rättvist

sätt uppfattat miljövärdena inom ett bostadsområde som hunnit få en del decennier på nacken utan att fördenskull vara riktigt gammalt.

Att område 47 i fig. 2 fått den näst högsta svärtningsgraden, d.v.s. har fler sysselsatta än boende innanför gränserna, beror på att Egnahemsområdet nummer 2 blott upptar den östligaste delen medan västra delen är ett industriområde. Dessvärre måste man alltid vara beredd på att statistisk områdesredovisning slätar ut en del av de kontraster i stadsbilden som man egentligen är ute efter att få registrerade. Just den möjlighet till detaljerad självsyn som exkursionen ger kan ibland avslöja hur lätt det är att bli vilseledd av ett kartogram.

Som närmaste östlig granne till det nyss avhandlade område 47 finns i fig. 1 och 2 område 84. Det upptages till större delen av Bulltofta f.d. flygfält. Nästa avsnitt av vår malmöexkursion kommer att börja inom denna areal.