

Husen hyser spåren

— Jens Möller —

Våren 1906 var planeringen för den elektriska spårvägens introduktion i Malmö i full gång. Inför trafikstarten i december skulle en helt ny infrastruktur vara på plats. Den knappt 20-åriga hästspårvägens klena spår skulle ersättas med kraftigare räls och kontaktledning för strömförsörjningen skulle monteras över spåren. Längs de bredare gatorna sattes luftledningsstolpar upp med för Malmö typiska jugendinspirerade utliggare. Inne i stenstaden, med smala gator och hus på bägge sidor, fästes

bärlinor till ledningen istället direkt i husväggarna med speciella kontaktledningsfästen, i Sverige kallas de rosetter på grund av sin säregna form.

Hundra år senare finns inte mycket kvar som minner om Malmös tid som spårvägsstad, åtminstone inte om man söker i gatuplanet. De sista spårstumparna försvann nämligen på 1990-talet. Ska man leta efter spår av Malmös spårvägssepok bör man istället lyfta blicken mot husfasaderna. Det visar sig nämligen att även om kontakt-

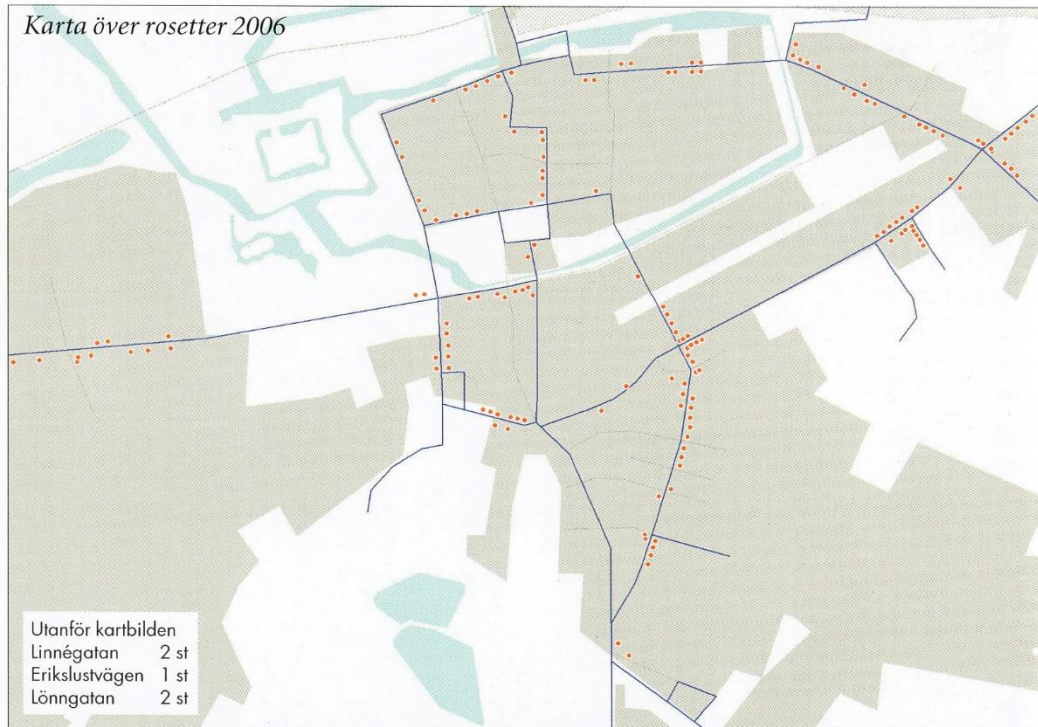




ledningen klippts ned för länge sedan sitter rosetterna många gånger kvar. De är tunga pjäser som väger flera kilo och som sitter väl förankrade i huskropparna.

Idag återstår 163 rosetter längs Malmös gator. Kartan avslöjar att två tredjedelar av dem är koncentrerade kring fem stråk: Amiralsgatan – Bergsgatan 28 st (linje 1), Föreningsgatan – Rönneholmsvägen 28 st (linje 3), Östergatan – Östra Tullgatan – Östra Förstadsgatan 22 st (linje 1 och 3), Regementsgatan 18 st (linje 4) samt Fersens väg – Slottsgatan 11 st (linje 3). Resterande

finns i stor utsträckning vid gator och torg i centrum, en del faktiskt längs gator som aldrig haft spårvägstrafik. Skälet är att ibland fick bärlinorna till kontaktledning- en fästas i tvärgatorna. I Malmös ytterom- råden finns inte många belysningsanordningar, och det beror huvudsakligen på att där användes främst kontaktledningsstolpar. Det to- tala antalet kan tyckas högt, men en liknan- de undersökning år 1979 avslöjade faktiskt 250 rosetter. Med andra ord har i genoms- nitt tre rosetter per år försvunnit under de senaste drygt 25 åren.



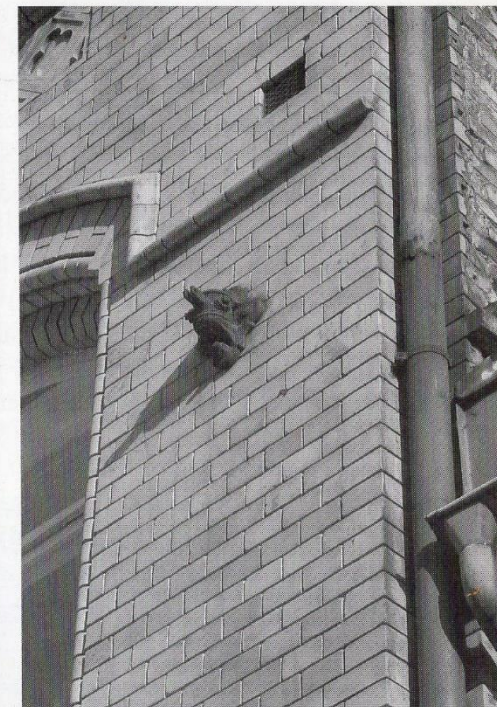
Höstgatan har aldrig haft spårvägstrafik. Här framgår hur bärlinan suttit snett ut mot fasa- den för att hålla upp kontaktledningen över den tvärgående Lundavägen. (JM)

Flertalet av de rosetter som försvunnit under åren har troligen plockats ned när huset i fråga ersätts med nybyggnation. Många nyrenoverade hus har fortfarande rosetterna kvar, och man kan gissa att mer än en byggnadsarbetare svurit över svårig- heten att få bort dem. I Malmö tycks två ty- per av rosetter ha använts. De grövre ele- gant snirkliga är vanligast men här och där finns en enklare osymmetrisk typ som har fästs både på tvären och på längden.

Den mest framträdande rosetten finns på Dringenbergska gården vid Norra Vall-

gatan. Gården, som har medeltida anor ge- nomgick en omfattande renovering åren 1963–64. Eftersom linje 3 trafikerades fram till november 1964 var man tvungen att be- hålla rosetten. Det svarta järnsmidda fästet avtecknar sig mot den lejongula putsen och syns på långt håll. Två år senare var det dags att renovera det intilliggande medeltida Kochska huset. Ettan hade då försvunnit och den rosett som syns på äldre bilder kunde plockas bort.

Rosetterna är idag de enda synliga rester- na av den 66-åriga elektriska spårvägsepo- ken i Malmö. De kommer att sitta kvar un- der många år framöver!



På putsade eller målade hus är det inte ovanligt att man låtit rosetten få samma färg som fasaden i övrigt, som här vid Östergatan. På stenhuset bredvid avtecknar sig dock rosetten på ett mer typiskt sätt. (JM)

Det gamla slottet, som fungerat som stadsbibliotek sedan 1946, återinvigdes 1999 efter en total renovering. Man lyckades ta bort rosetternas innanmäten men själva fästanordningarna tvingades man lämna kvar. (JM)

På Dringenbergska gården sitter Malmös mest framträdande rosett, vaktad av hamnens grundare Frans Suell. (JM)

