

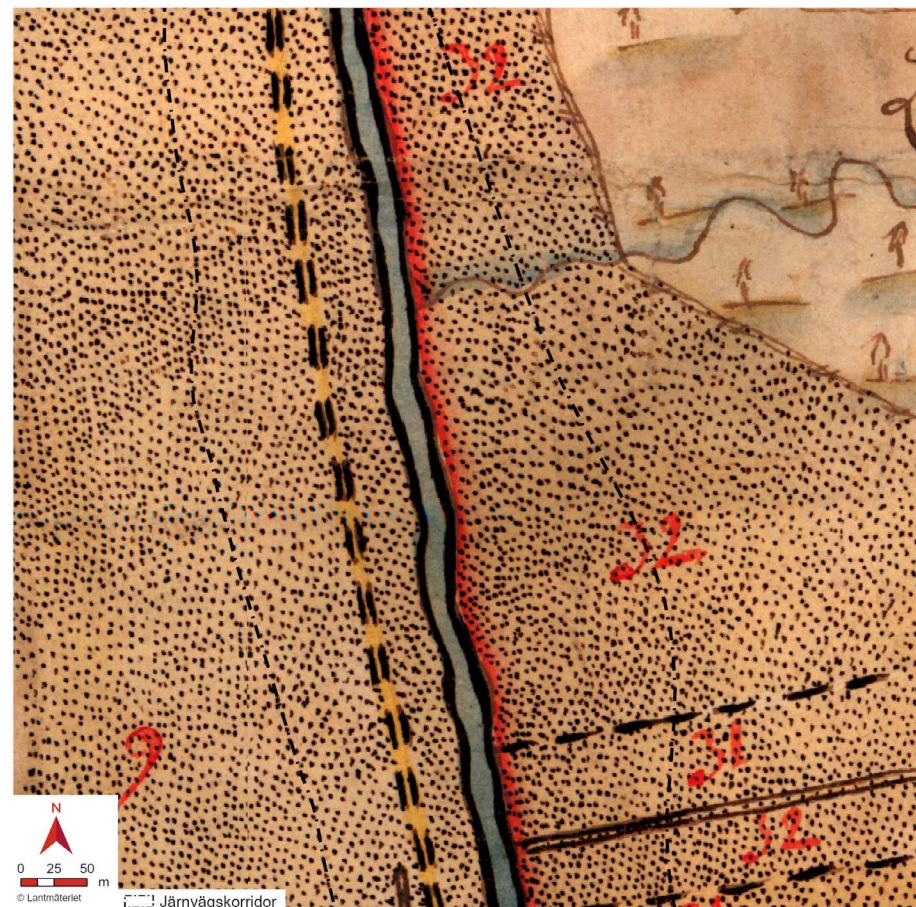
3 Historik

3.1 Förhistoria

Järnvägskorridoren går genom en dalgång som länge varit bebodd och brukad. Ända sedan marken höjde sig ur havet har dalgången varit nyttjad av människor. Till en början kanske främst för transport, jakt, insamling och fiske, men snart också för agrara verksamheter.

På stenåldern, ca 4000 före Kristus, låg havsnivån cirka 20 meter högre än idag och hela dalgångens botten var en farbar havsvik. I och med landhöjningen har havsvikarna dragit sig undan och efterlämnat ett bördigt landskap lämpligt för jordbruk i dalgångarna. Dalgångarna var fortsatt viktiga kommunikationsleder, både på vatten och längs vägar.

På de obebyggda berg som omsluter dalgången finns det flera lämningar som vittnar om förhistorien. Exempel på detta är de många boplatserna från stenåldern, exempelvis L1969:1278, L1968:1803 och L1968:2586 samt gravar från brons- och järnåldern. På Safjället finns exempel på det senare, L1968:1785 m.fl. Här finns också en fornborg från järnåldern, L1968:2487. En pendang till denna ligger på motsatt sida av dalgången, på Lackarebäcksfjället, L1968:2216.



Figur 47: Den geometriska avmätningen från år 1694 visar att större delen av dalgången nyttjades som ängsmark. Lackarebäck ligger i mitten på kartan. Jämför med kartan till höger över Lackarebäck två århundraden senare.



Figur 48: På kartan syns markerna vid Lackarebäck vid en skiftesförrättning år 1868, det mesta av marken är vid denna tid åkermark.

3.2 Historisk markanvändning - jordbruk och vattenanknuten verksamhet

Dalgången nyttjades först framförallt för boskapsskötsel och produktion av hö. Så småningom blev jordbruket allt viktigare. Man kan följa den senare tidens utveckling i det historiska kartmaterialet. På 1694 års karta är det mesta av marken karterad som äng, medan 1800-talets kartor visar allt högre andel åkermark, se figur 46 och 47. Den ånära inägomarken fördelades mellan bönderna genom skiften i öst-västlig riktning.

Innan 1800-talets stora jordbruksreformer låg områdets bebyggelse samlade som byar eller mindre bebyggelsestrukturer i dalgångarna. Gårdarna var placerade på gränsen mellan jordbruksmark och utmark på svårbrukade backar.

Under 1800-talet infördes nya jordbruksmetoder. Jordbrukstekniken förbättrades med bland annat dränering och bättre järnplogar vilket innebar att tyngre marker kunde dikas ut och odlas upp. Ny åkermark bröts på de odlingsbara utmarkerna. Inom järnvägskorridoren är det tydligt hur de låglänta partierna längs Mölndalsån omvandlas från ängsmark till åker. Sveriges befolkning ökade kraftigt vid denna tid och ett effektivare nyttjande av jordbruksmarken behövdes för att föda den växande befolkningen.

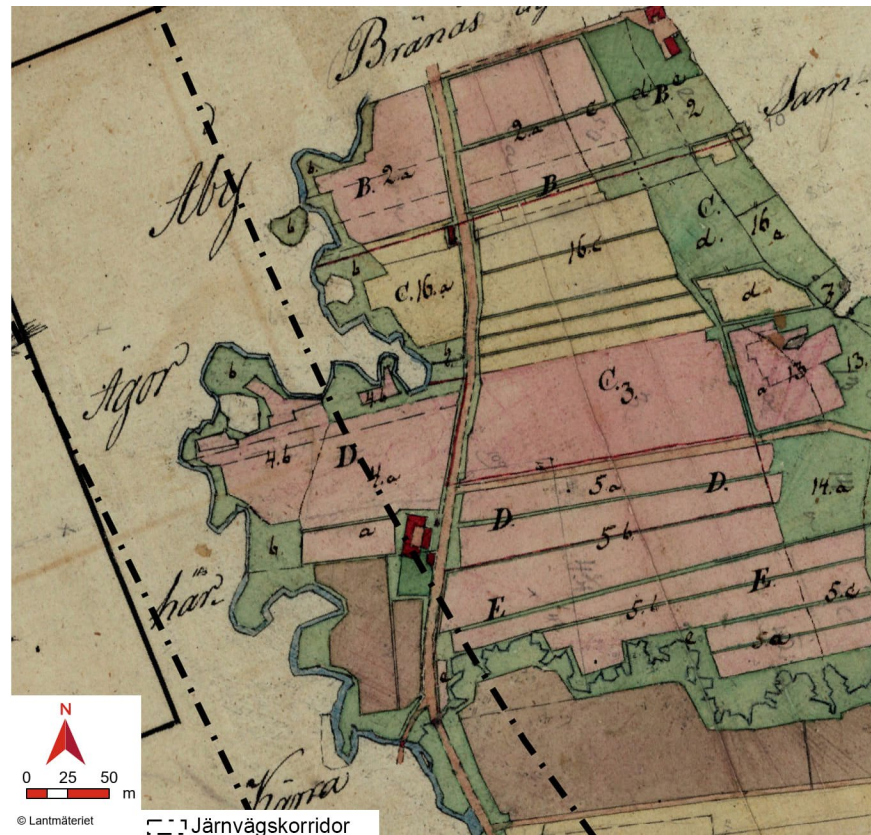
Tack vare de stora sammanhängande åkermarkerna i Fässbergsdalen och en växande efterfrågan på trädgårdsprodukter uppfördes växthus för blomsterodling här på 1860-talet. På 1940-talet var Mölndal en av de orter som hade flest handelsträdgårdar i landet.

Under 1800-talet genomfördes laga skifte och flera gårdar flyttades till nya lägen i landskapet och den gamla gränsen mellan inägor och utmark löstes upp. Den stora befolkningsökningen medförde en proletarisering av landsbygden. Stora grupper av människor blev aldrig bönder utan fick ett liv som torpare och backstugusittare. Torp kunde anläggas både på de gamla inägorna och ute på de forna utmarkerna. Hela den gamla strukturen i jordbruket förändrades. Landskapet år 1900 var påtagligt annorlunda mot landskapet år 1800.

Under årtiondena kring sekelskiftet 1900 hade vi odlingsmaximum i Sverige. Landet var uppodlat i högre grad än någonsin tidigare och vi var i stort sett självförsörjande på jordbruksprodukter. Den successiva mekaniseringen av jordbruket under 1900-talet medförde efterhand att allt färre människor behövdes för jordbruksarbetet. De torp och små hemman som bildats under befolkningsökningen började så småningom läggas ned. Många människor emigrerade eller flyttade in till städerna och sysselsättning inom industrin. Samtidigt innebar den tilltagande turismen att landskapet i stigande grad utnyttjades för rekreation, snarare än enbart produktion.



Figur 49: Ovan: Inägomarken var strukturerad i öst-västlig riktning, vinkelrätt mot vattendragen. Här på Mölndals storskifteskarta från år 1773 samt lagaskifteskartan från 1861. Vid jämförelse mellan kartorna syns hur åkermarken (vitt och grått) utvidgats på ängsmarkens (grönt) bekostnad.



Figur 50: Järnvägskorridoren tangerar ett gårdsläge vid Råvekärr vid laga skiftet år 1833. Där är idag verksamheter. Järnvägskorridoren passerar även Kålleredsbäcken och Alebäcken.



Figur 51: Råvekärr och Kålleredsbäcken idag. Gårdsläget markerat med röd ring.

Järnvägskorridoren passerar till största delen genom gammal åker- och ängsmark, men på några ställen även över vattendrag. Vattendragens sträckningar är i stort desamma idag som på de tidiga kartorna, men är idag något uträtade/kulverterade.

På två platser kvarstår vattendragens slingrande sträckning och det utgör en viktig del i förståelsen av hur kulturlandskapet bildats och nyttjats. Det är dels vid Råvekärr där järnvägskorridoren passerar Kålleredsbäcken och Alebäcken, dels vid Forsåker där järnvägskorridoren omsluts av Mölndalsåns meandrande lopp.

Vattendragen har åtminstone sedan medeltiden använts som energikällor. Först drev de enkla kvarnar. Mölndal, "möllornas dal", var från början namnet på bebyggelsen kring Mölndalsfallen där det redan på 1300-talet fanns en liten by. Efterhand drev vattenkraften allt mer komplexa verksamheter som papperstillverkning, textilproduktion och linoljeförädling. Närheten till vattendragen har också inneburit tillgång till det vatten som krävdes i exempelvis färgerierna. Åarna har också inneburit goda transportmöjligheter för alltifrån timmerflottning till prämtrafik. Den industriella verksamheten kulminerade under 1900-talet.



Figur 52: Här vid Forsåker omsluts järnvägskorridoren av Mölndalsån som fortfarande behållit en del av sitt meandrande uttryck, karta från laga skiftet 1844.



Figur 54: Almedals fabriker, åns östra sida år 1922. Göteborgs stadsmuseum.



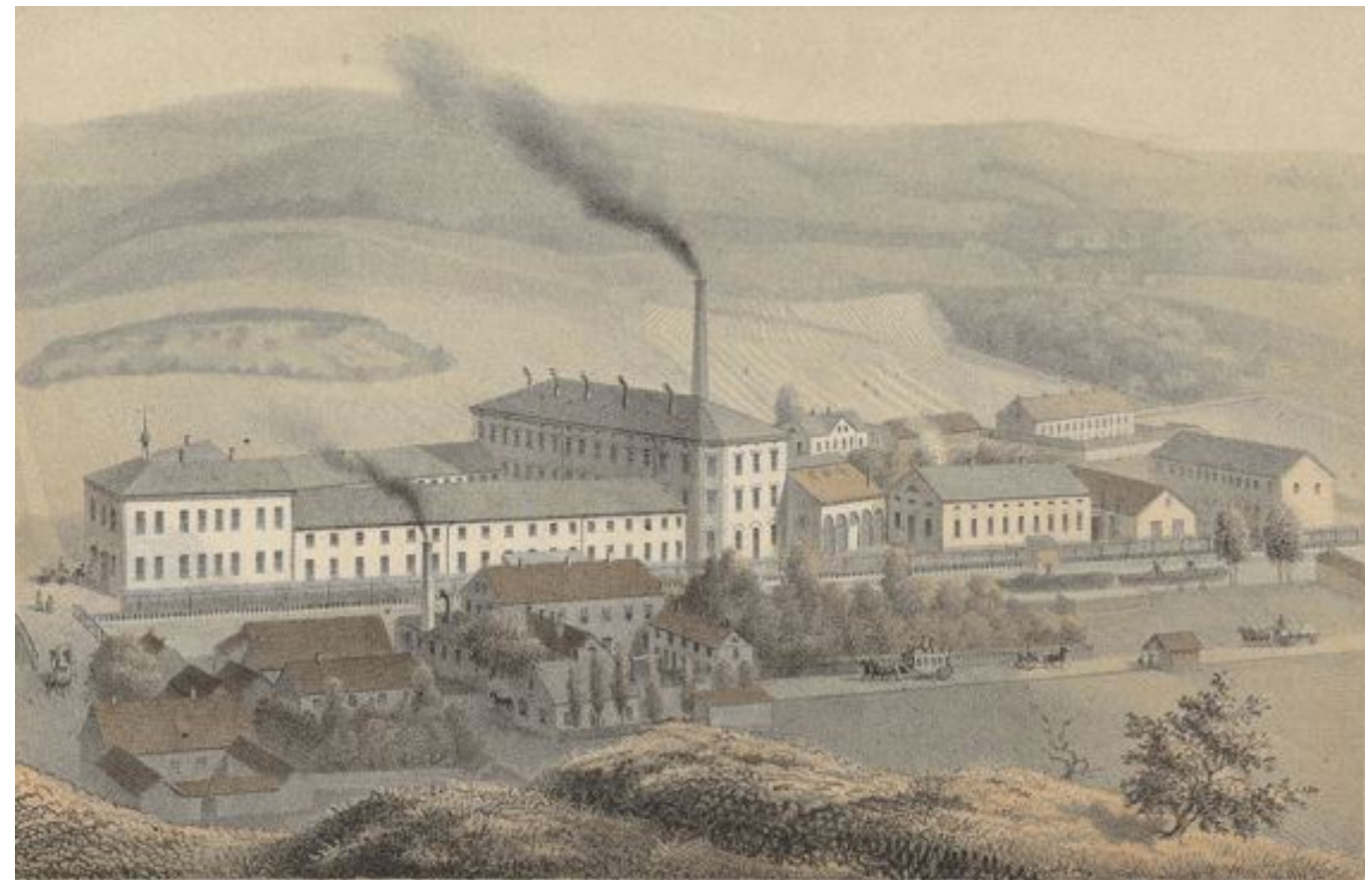
Figur 53: Samma utsnitt av Mölndalsån idag som i kartan från 1844 ovan.



Figur 55: Vid den geometriska avmätningen år 1726 fanns det en stor mängd vattenverk, främst kvarnar, i Mölndalsån öster om Forsåker.



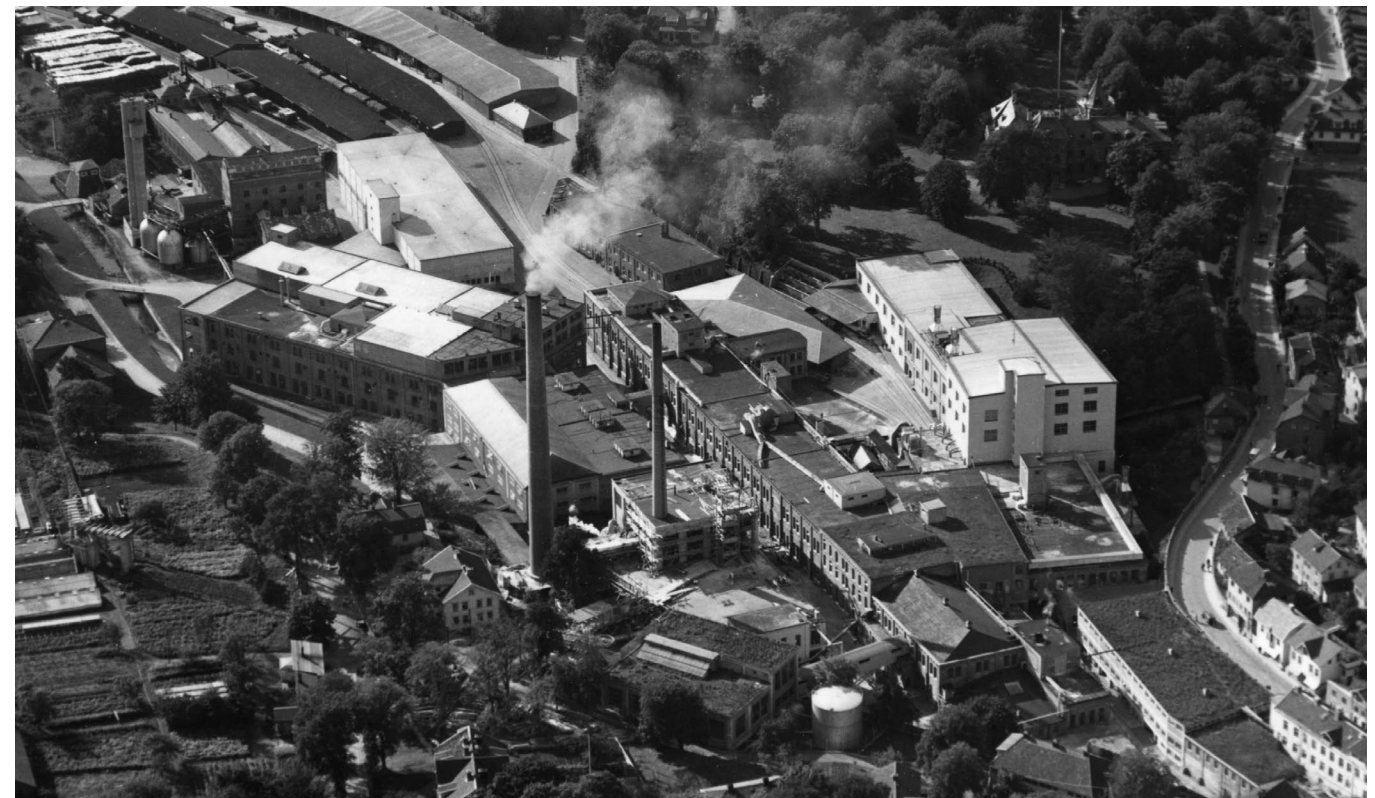
Figur 56: Sulfitfabriken på pappersbruket Papyrus i Mölndal. Digitalt museum.



Figur 58: Målning av Almedals fabriker som ligger strax norr om järnvägskorridoren, årtal okänt. Göteborgs stadsmuseum.



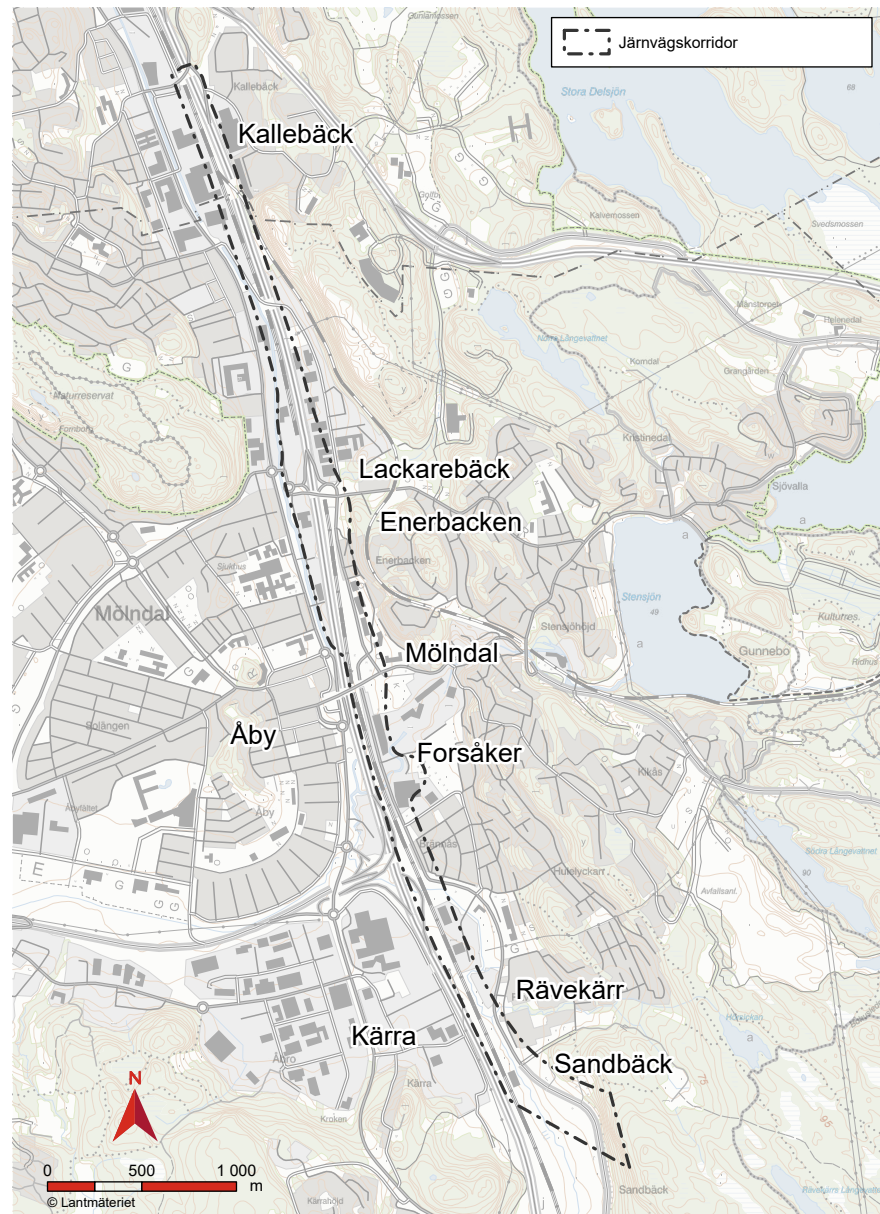
Figur 57: Här ser man hur fabriker och odlingslandskap samsades i dalgången år 1902, Almedals fabriker vid ån. Göteborgs stadsmuseum.



Figur 59: Flygfoto över Papyrus fabriksområde 1949. Digitalt museum.

3.3 Ortnamnen inom järnvägskorridoren

Namn på byar och platser är sega strukturer i landskapet som i mycket liten grad förändras över tid. Nära järnvägskorridoren finns fem platser med namn som omnämns i skriftliga källor redan på medeltiden. Det är Kärra 1481 (Kerrum), Lackarebäck 1397 (Lakkarabek), Mölndal 1396 (Mölledala), Toltorp 1397 (Torallatorp) och Kallebäck 1496 (Kallebeck).



Figur 60: Kartan visar byar.

3.4 Historiska kartor

Lantmäteriet har sedan 1628 systematiskt karterat byar och hemman i Sverige. Det innebär att vi idag har ett unikt historiskt material att ta hjälp av vid historiska analyser av ett område.

Under medeltiden var normen för fördelning av jord solskiftet. I detta hade varje bonde i byn del i varje åkerstycke, en teg. År 1757 lagstiftades om storskifte, vilket gav möjlighet för gårdar och byar att samla spridda åkertegar till färre och mer samlade enheter. I allmänhet var det bara inägomarken (åker och äng) som lades i storskifte och det var ovanligt att gårdar flyttades. Stora delar av landet omfattades av storskiftesreformen och från denna tid har vi storskaliga kartor som täcker en lång rad byar och gårdar. Enskifte beslutades för Sverige i sin helhet år 1807. Det var dock svårt att genomföra och fick aldrig något stort genomslag. Därefter beslutades år 1827 om laga skifte. Nu ville man slutföra de jordreformer som påbörjats med storskiftet och enskiftet. Laga skiftet omfattade även utägomark och var mer genomgripande än storskiftet. Nu flyttades många gårdar ut till nya tomtlägen utanför den gamla byn för att skapa effektivare brukningsenheter.

De byar där granskning av de historiska kartorna har gjorts är Kallebäck, Mölndal, Åby, Forsåker, Sandbäck, Lackarebäck, Enerbacken, Råvekärr, och Kärra. Figur 59 till vänster redovisar var byarna ligger. Nedan presenteras en kort beskrivning av byarna med utsnitt av de marker som ligger inom utredningskorridoren.



Figur 61: Kallebäck vid storskiftet 1765. Marken inom järnvägskorridoren består mestadels av ängsmark.

3.4.1 Kallebäck

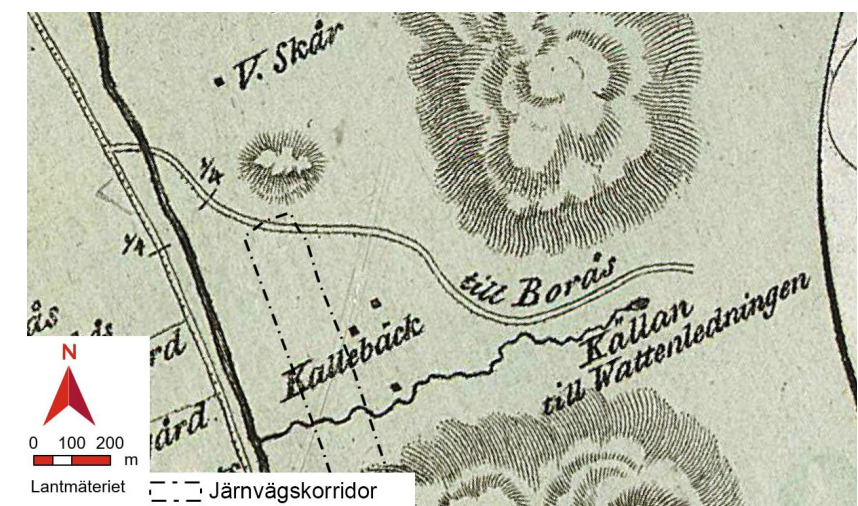
Kallebäck karterades för storskifte 1765. Ägorna gränsade mot Mölndalsån och byn hade sex gårdar som låg öster om byns inägomarker. På höjderna i öster låg flera inhägnade områden, bland annat en kalvhage. 1865 genomgick Kallebäck laga skifte. Ängsmarken hade vid denna tidpunkt expanderat söderut in i det som på 1765 års karta benämndes utmark.

Kallebäck var redan på 1600-talet omtalat för sitt goda källvatten. På 1780-talet togs källan i anspråk av göteborgarna som lät bygga en vattenledning härifrån in till staden.

Järnvägskorridoren går genom det som är inägomark på 1765 och 1865 års kartor. Till en början bestod området mest av ängsmark. Under 1800-talet brukades marken närmast enbart som åkermark. Idag är marken helt exploaterad för moderna ändamål.



Figur 62: Kallebäck vid laga skiftet år 1865, den mesta marken inom järnvägskorridoren är nu åkermark.

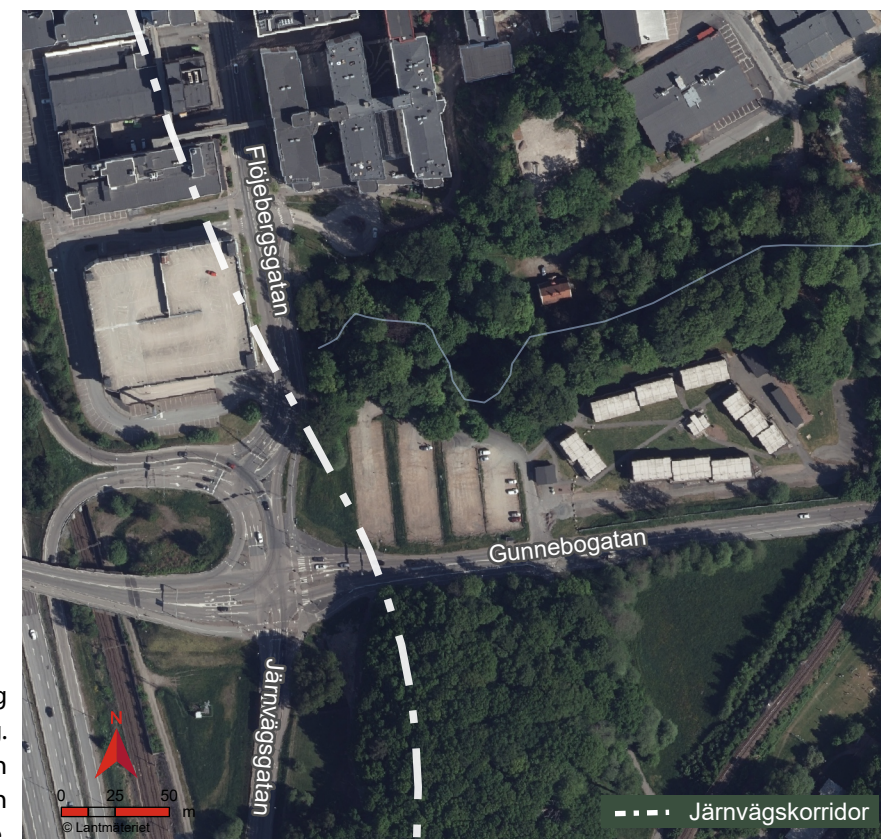


Figur 63: På kopparsticket från 1809 är källan till vattenledningen utmarkerad.

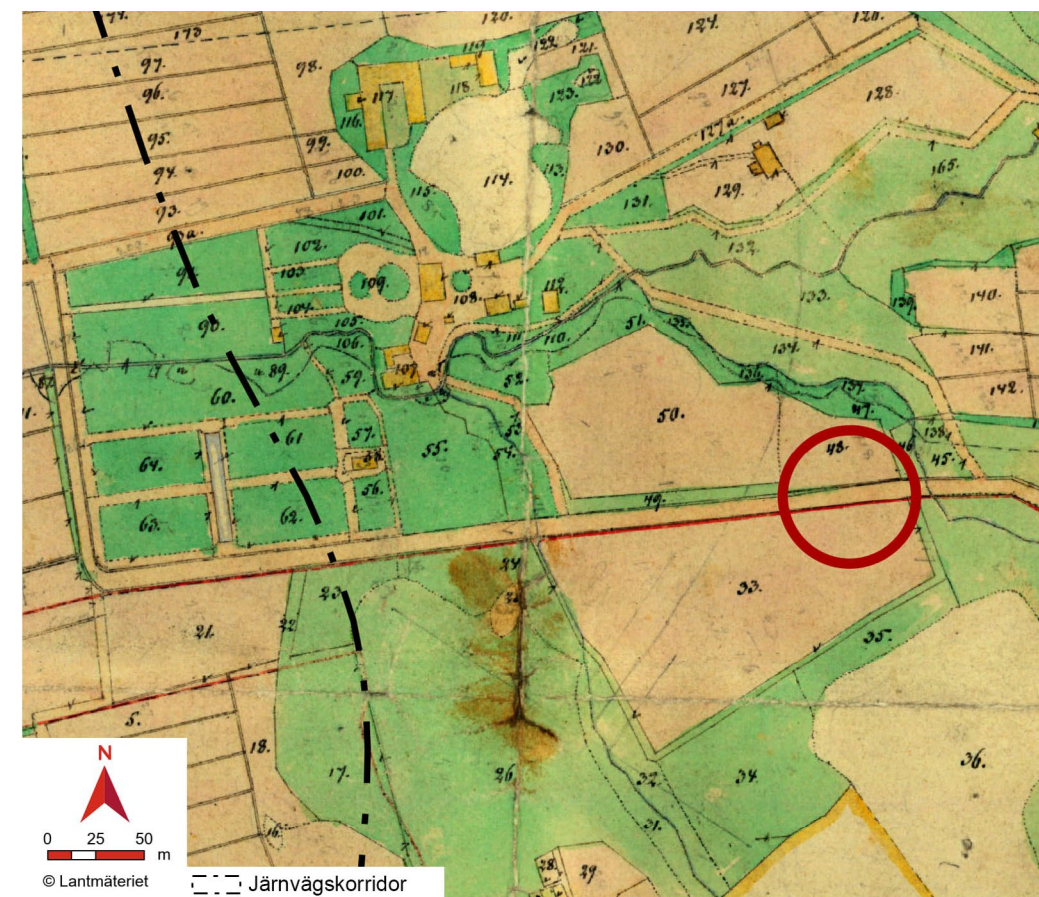
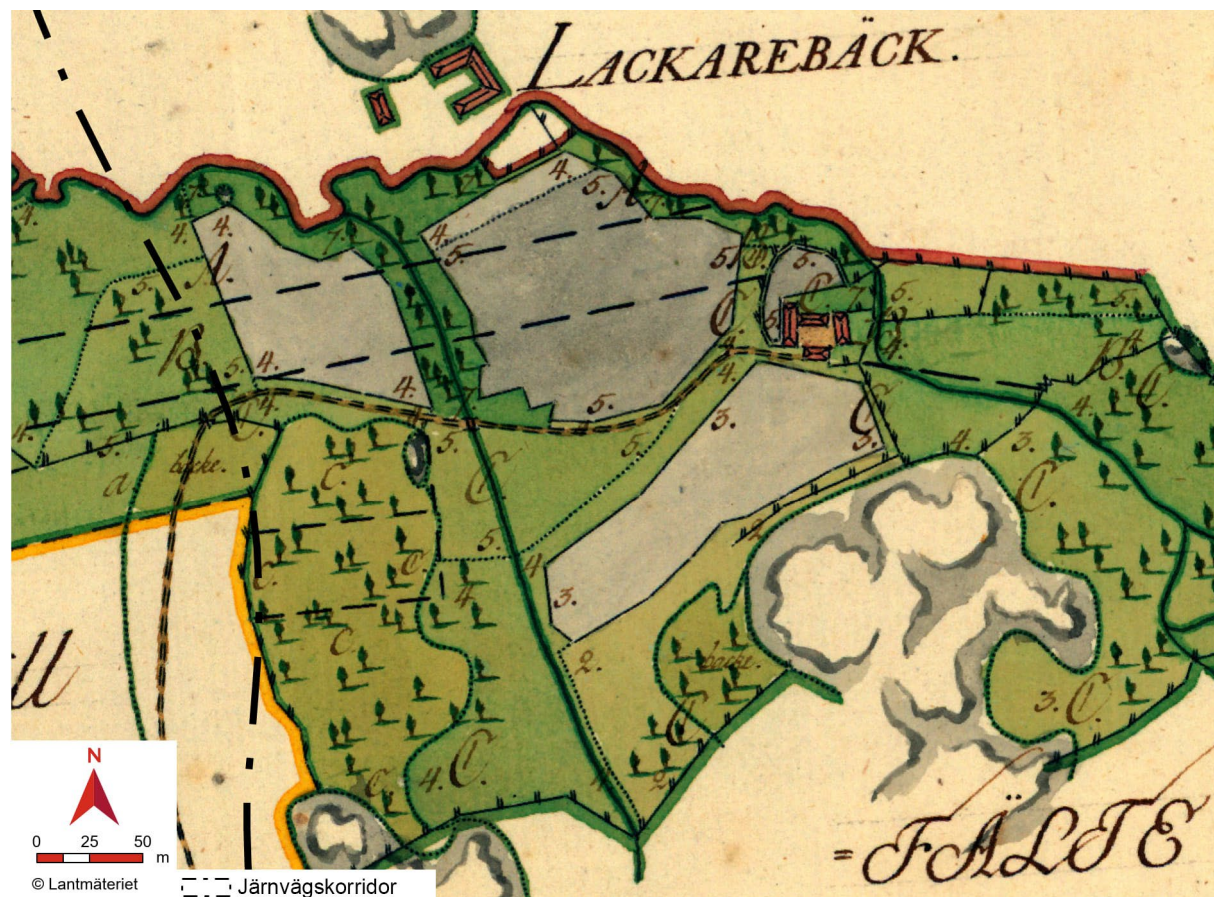
3.4.2 Lackarebäck och Enerbacken

Lackarebäck och Enerbacken finns med på kartan från 1694 och 1771. Gårdarna låg på samma platser vid båda karteringstillfällena. På 1867 års karta har Enerbackens bebyggelse helt försvunnit, där finns nu enbart åker och en väg. Lackarebäck var under 1700-1800-talet en stor herrgård med mangårdsbyggnad och två flyglar och man kan se en omfattande trädgårdsanläggning på kartan från 1868. Idag återstår endast en flygelbyggnad av den forna herrgårdsanläggningen. Parken har naggats i kanten från alla håll.

Järnvägskorridoren består under 1800-talet huvudsakligen av åkermark med mindre inslag av ängsmark och parkmark. En bäck flyter genom området. Idag är området helt dominerat av bebyggelse och infrastruktur.



Figur 65: Miljön omkring Lackarebäcks gård idag. Gårdsmiljön är kringskuren av infrastruktur och bebyggelse.



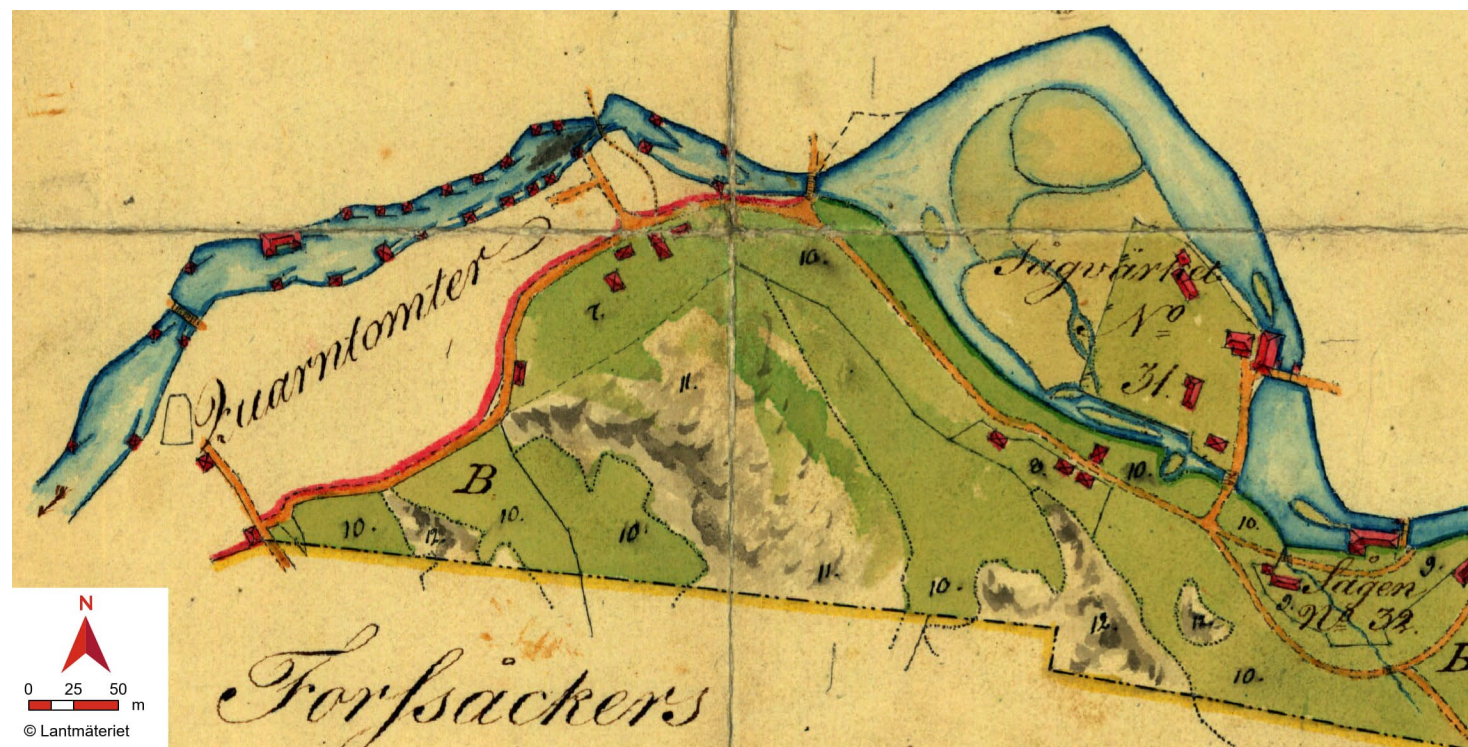
Figur 64: På 1771 års storskifteskarta, till vänster, till finns Enerbackens bebyggelse på det som på 1868 års skiftesförrättning, till höger, är åker och väg. Det är idag bara rester kvar av Lackarebäcks gårds parkmiljö. Plats för Enerbackens bebyggelse markerad med röd ring på 1868 års karta.

3.4.3 Mölndal

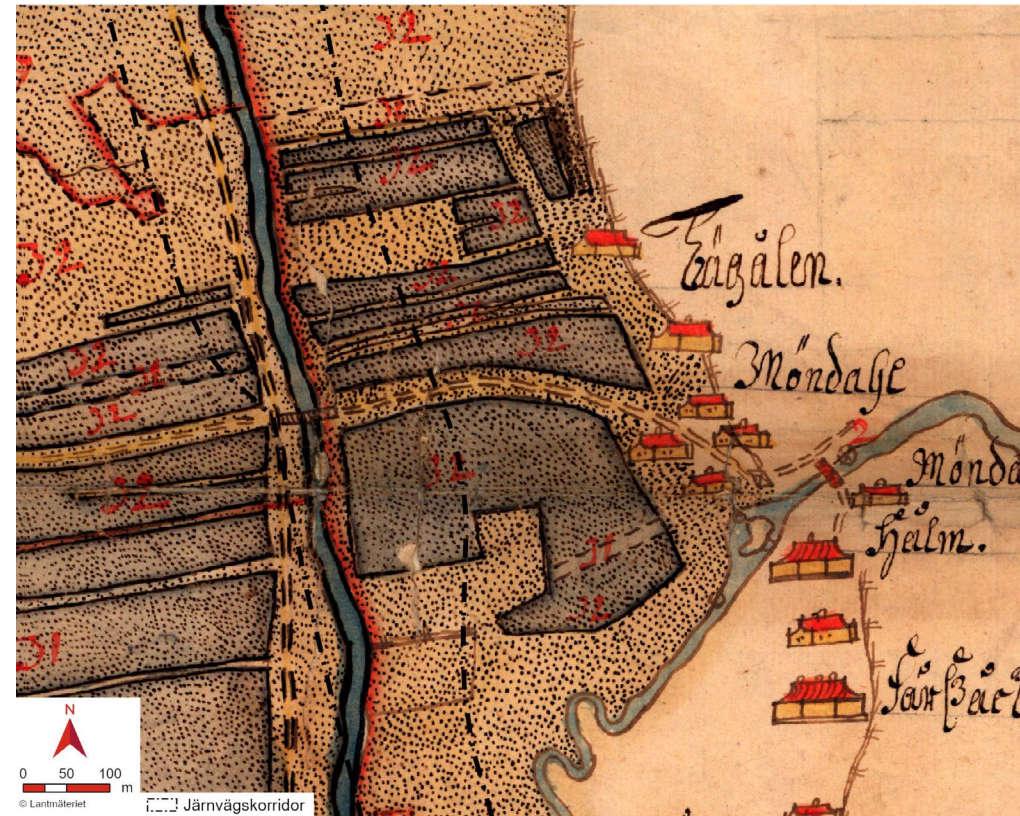
Mölndals by karterades första gången 1694. Då låg bebyggelsen samlad öster, norr och söder om Mölndalsån. 1773 genomgick Mölndal storskifte, i detta ingick också hemmanet Korndal. Byns bebyggelse låg i anslutning till ån och inägomarkerna sträckte sig i viss mån söderut, men framförallt norr- och västerut. Åkern var koncentrerad till de södra delarna med ängsmarken i norr. I höjd med byn passerade en väg ån i öst-västlig riktning, det var den viktiga förbindelsen ner till Kvarnbyn. Byn hade även inägomarker på västra sidan om ån, där låg också en backstuga. Vid laga skiftet 1861 låg gårdarna kvar i samma lägen. På denna karta ingår också hemmanen Korndal och Trädgården i Mölndals by. Ängsmarkerna har minskat till förmån för åkermark. Vid det forna bycentrum ligger idag en herrgård, Villa Korndal/villa Papyrus, som uppfördes på 1870-talet.

Det fanns en stor mängd vattenanknutna verksamheter i vattendraget nedanför bebyggelsen. På storskifteskartan över Holmen 1822 låg 26 mindre byggnader ute i vattnet, sannolikt kvarnar. I vattnet låg dessutom också en betydligt större anläggning. Det fanns även två sågverk noterade.

Järnvägskorridoren passerar genom det som på de äldre kartorna var åker och ängsmark situerade öster om ån. Marken är idag helt exploaterad med bebyggelse och infrastruktur. Ån meandrar i söder än idag på liknande sätt som på 1773 års karta. Längre norrut har ån rätats ut och kulverterats.



Figur 66: Storskifteskartan över Holmen visar hur tätt det var mellan vattenverken i Mölndalsån 1822.



Figur 67: Till vänster Mölndal i den geometriska avmätningen från 1694.



Figur 68: Till höger Mölndal i storskifteskartan från 1773. Det grå visar åkermarken och det gröna ängsmarken.

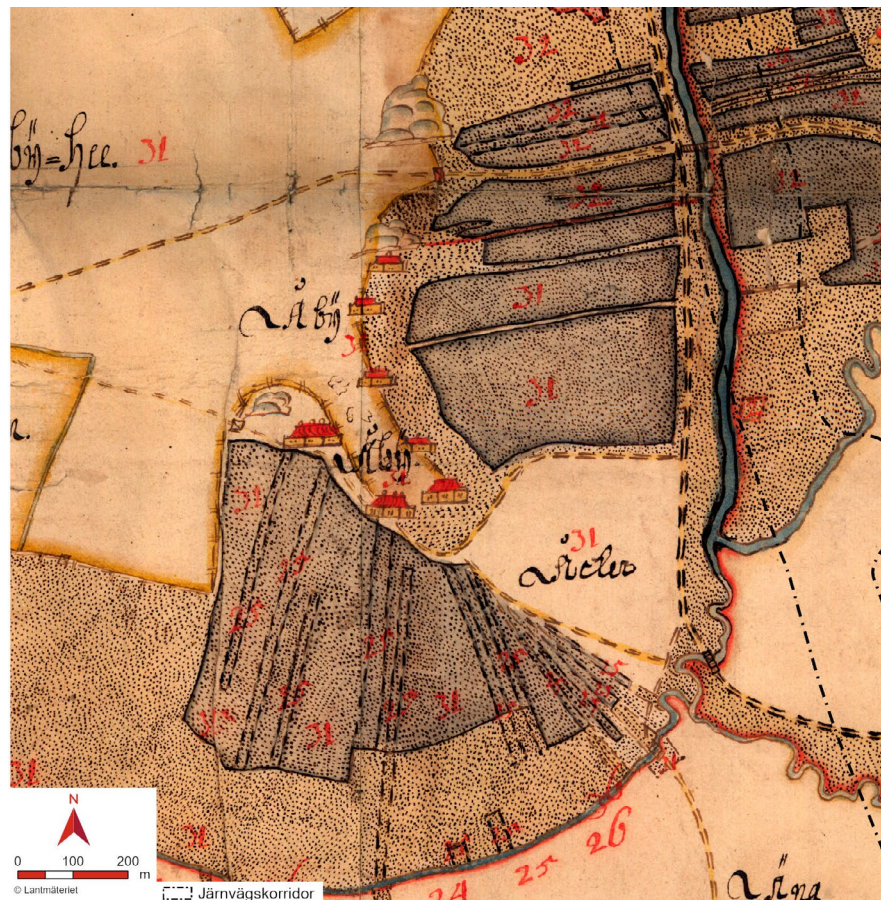


Figur 69: Villa Korndal ligger i det som var åkermark vid laga skiftet 1861, platsen är markerad med röd ring.

3.4.4 Åby

Åby karterades första gången 1694, bebyggelsen låg då samlad runt åsryggen med åkermarken i öster och söder i en solfjädersform. I öster avgränsades byn av ån. Kartbildens såg likartad ut vid enskiftet 1826. Åkermarken hade dock utökats sedan 1694 års karta. Inget finns kvar av byns ägostruktur idag, all mark är bebyggd. Lite av den solfjädersform som präglade byns inägomarker på 1800-talet kan dock fortfarande spåras i bebyggelsens organisering. Ännu finns några obebyggda höjder kvar i mitten, där byn låg.

Järnvägskorridoren går genom tidigare ängsmark men idag är allt exploaterat med storskalig bebyggelse och infrastruktur.



Figur 70: Åby vid den geometriska avmätningen 1694.



Figur 71: Åby vid enskiftet 1826. Skiftena ligger närmast i solfjädersform runt bykärnan.

3.4.5 Forsåker och Sandbäck

Forsåker och Sandbäck karterades första gången 1694, då omnämns endast Sandbäck vars bebyggelse ligger öster om ån. Vid 1726 års kartering låg två gårdar vid samma bebyggelse. Åkermarken låg nära gårdarna medan ängsmarken låg närmare ån. Vid storskiftet 1771 hade åkermarken utökats något i syd.

Utefter vägen låg en krog, på 1766 års karta benämnd Pilekrogen. Den ligger då på västra sidan om vägen, på 1771 års karta är den utritad på östra sidan om vägen. Där ligger det bebyggelse även på 1844 års lagaskifteskarta. Namnet lever kvar än idag på kartan, men nu något längre

söderut. Vägsystemet i form av Kungsbackavägen finns fortfarande till stora delar kvar på samma plats som på 1694 års karta

De historiska kartorna visar att det inom järnvägs-korridoren legat åker- och ängsmark, vägar samt flera bebyggelse-lägen, däribland Pilekrogen. Järnvägs-korridorens norra del består idag av bebyggelse och infrastruktur, längre söderut finns grönområden, vattendrag, enstaka verksamhetsbyggnader, villor och skogspartier. Bebyggelse-lägena är fortsatt i bruk.



Figur 72: Järnvägs-korridoren passerar genom åker och ängsmark på storskifteskartan från 1771 till vänster, Kungsbackavägen är på denna karta markerad med röd pil. På kartan för laga skiftet 1844 till höger passerar järnvägs-korridoren flera bebyggelse-lägen/byggnadslägen, markerade med röda ringar.



Figur 73: Pilekrogen på 1766 års storskifteskarta. Namnet Pilekrogen finns kvar i trakten än idag.



Figur 74: Krogen på 1771 års storskifteskarta.

3.4.6 Råvekärr

Även Råvekärr finns utsatt på 1694 års karta. Närmast öster om Kålleredsbäcken låg en remsa ängsmark och bebyggelsen låg i gränsen till utmarken i öster. Byn karterades även vid storskiftet 1766. Bebyggelsen låg fortfarande längst i öster med åker och ängsmark västerut ner mot ån. Vid laga skiftet 1833 hade Råvekärns åkermarker utvidgats på bekostnad av ängsmarken. Nu hade det även tillkommit bebyggelse norrut och västerut.

Järnvägskorridoren har mestadels bestått av åker och ängsmark alltsedan den första karteringen. Under 1800-talet tangerar järnvägs-korridoren dessutom ett västligt gårdsläge, synligt på 1833 års karta. Järnvägskorridoren berör även Kungsbackavägens sträckning som är



Figur 75: Råvekärr på 1766 års storskifteskarta.



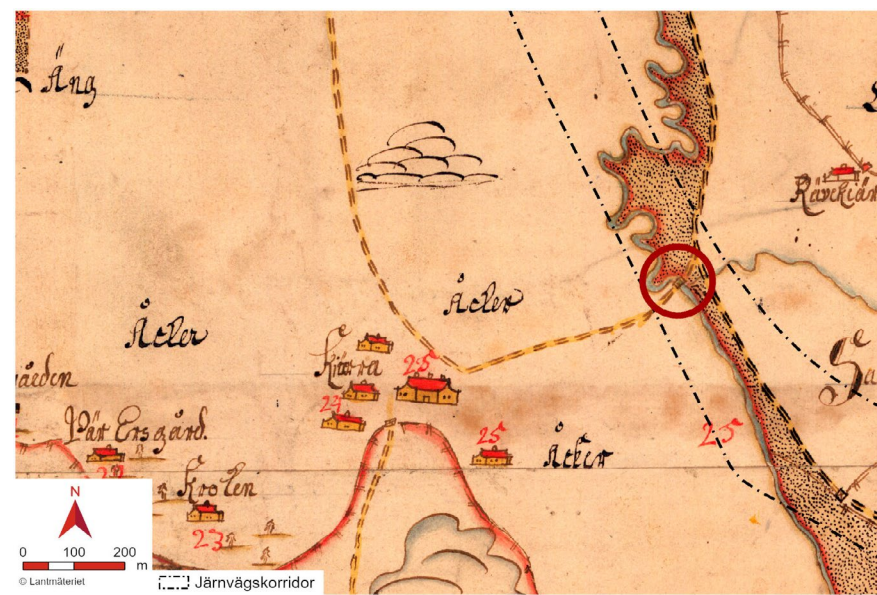
Figur 76: Råvekärr på 1833 års lagaskifteskarta. Ett gårdsläge tangeras av järnvägskorridoren.

likadan som på 1800-talet. Norra delarna av järnvägskorridoren är idag bebyggda medan det i de södra delarna fortfarande finns några öppna marker belägna på samma plats som under 1800-talet.

3.4.7 Kärra

Kärra by är markerad på kartan från 1694. Bebyggelsen låg i väster, åker och äng mot Kålleredsbäcken i öster. Vid karteringen 1773 och 1866 låg bebyggelsen fortsatt i väster och åkern hade utökats på bekostnad av ängsmarken.

Järnvägskorridoren har mestadels bestått av åker och äng alltsedan den första karteringen 1694 och framåt. Marken inom järnvägskorridoren är idag till största delen exploaterad bortsett från mindre områden nära ån samt längst i söder. Vid Kråkstorp i Kärra by är Kålleredsbäcken idag mestadels kulverterad under trafikplatsen Åbromotet.



Figur 77: Kärra vid den geometriska avmätningen 1694.

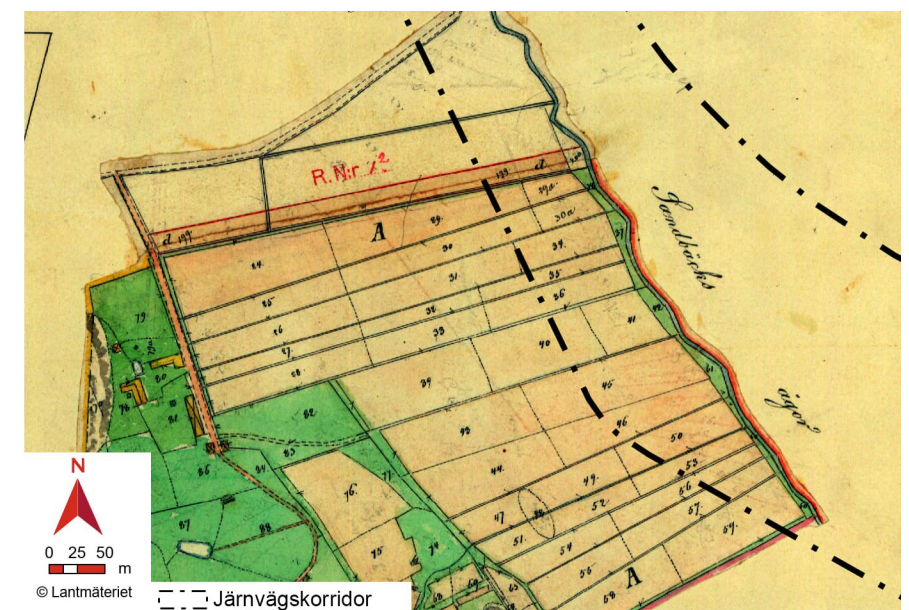


Figur 78: Kråkstorp i Kärra by vid storskiftet 1773, ängsmark inom järnvägskorridoren.

3.5 Sammanfattning historiska kartor

Dalgången präglas långt in på 1800-talet av landsbygd och jordbruk. I den tidigaste kartan från 1694 ser man en stor andel ängsmark. Under 1700-1800-talen anläggs åkermark i allt högre grad på den forna ängsmarken. Detta var möjligt på grund av nya odlingsmetoder, gödsel och redskap. Teguppdelningen, det vill säga den fördelning av ägor som storskiftet 1749 medförde då alla bönder i en by en del var av varje stycke åkermark och ängsmark., är förklaringen till den öst-västlig riktning de flesta byar haft genom århundradena. Bebyggelsen ligger vid gränsen till utägomark och på obrukbara backar.

Nästan all mark inom järnvägskorridoren består av åker- och ängsmark. Den genomkorsas ställvis av vägar. Mölndalsån och Kålleredsbäcken rinner genom järnvägskorridoren. Kartorna berättar att vattendragen successivt rätats ut, men ännu kvarstår den meandrande karaktären på några ställen. Eftersom bebyggelsen mestadels låg långt öster och väster om ån finns det få bebyggelselägen inom järnvägskorridoren.



Figur 79: Hökegården i Kärra by vid laga skiftet 1866.

Figur 80: Kärra marker vid storskiftet 1759. Järnvägskorridoren består till största delen av ängsmark med mindre inslag av åker.

