

Rivningen inledd

RIVNINGPÅBÖRJAD. I förrgår började nedmonteringen av kalklinbanan. Här är det Niklas Gunnarsson som tar ner en av hinkarna i Forsby.

Foto: Magnus Gustafson

Nytt hopp tändes på linbanans ödesdag

Beslut i sista stund kan bevara en fjärdedel av sträckan

Den fyra mil långa kalklinbanan mellan Köping och Forsby är ett monument över 1900-talets industri-samhälle.

VÄSTRA MÄLARDALEN. Här transporterades byggstenarna till den svenska välfärdsstaten, folkhemmet och den sociala ingenjörskonsten. Miljonprogrammets intensiva byggperiod åren 1965-74 krävde frakter dygnet runt, året runt. Bostadsområden som Rinkeby och Tensta och Nygård i Köping är sprungna ur kalken som forslats uppe i linorna.

Över miljonprogramsområdena kommer för all fram-

tid kalklinbanans osynliga sigill vara stämplat.

Men den är inte bara någon diffus symbol över en industriepok och det moderna samhället. Till linbanan kan också kopplas högst påtagliga och konkreta levnadsöden och berättelser som handlar om arbetets historia.

- Den minner om en jättera massa hårt arbete. Så som dom fick slita, som Anders Ellner sa när Bbl/AT träffade honom vid kalkbrottet i Forsby i onsdags när rivningen skulle sätta i gång. Han har arbetat vid kalklinbanan i hela sitt liv och hans pappa Rudolf Ellner var med

och anlade den under andra världskriget.

- När dom byggde den fick dom kämpa. Då bodde dom hos bönderna och sen kanske dom cyklade två mil på morgonen till jobbet. Dom grävde för hand på många ställen och sen cyklade dom tillbaka på kvällen, berättade Anders Ellner.

Han hade gärna sluppit vara med om att riva det som hans far en gång byggde upp.

- Cirkeln är sluten. Min far byggde kalklinbanan och jag plockar ner den. Det är lite illa. Man trodde att det skulle gå att behålla och visa nya generationer ett världsarv.

”Min far byggde kalklinbanan och jag plockar ner den.

Anders Ellner

Anders Ellner framhöll att han tycker att Nordkalk har gjort vad de har kunnat. Han är däremot kritisk mot länsstyrelserna och vissa kommuner som varit alltför passiva, menar han.

Medvetenheten om värdet i att bevara gamla industri-miljöer har annars vuxit de senaste decennierna.

I Ruhrområdet i Tyskland har många gamla byggnader gjorts om till kulturhus och besöksmål. I Essen, som var Europas kulturhuvudstad 2010, har den gamla gruvanläggningen Zollverein blivit ett centrum för nya aktiviteter kring industrikultur och arkitektur.

Det handlar om att uppvärdera dessa gamla miljöer och betrakta dem som kulturskatter precis som vi lärt oss att betrakta slott från medeltiden. Inte minst i Köping.

Längst ned på kommunens hemsida finns en fiktiv silhuett som består av Ströbohög, Scheele-statyn,

kyrktornet och några andra byggnader. Men här finns inte något landmärke som kan kopplas till Köping som industristad. Tills vidare får vi nöja oss med en blomsterprydd hink från kalklinbanan som står utställd i Big Inn-rondellen.

Ur ett Västra Mälardalsperspektiv tändes i går ett ljus i mörkret i skogarna kring Granhammar.

Låt oss hoppas att föreningen Kalklinbanans vänner klarar att bevara en del av banan för eftervärlden och förverkliga sina planer om ett museum och konferenscenter.

MAGNUS GUSTAFSON

”Vi hoppas kunna anordna turiståkning”

Onsdags beslutades att sträckan mellan Granhammar och Malmberga inte kommer att rivas just nu. Kalklinbanans vänner är "delnöjda", enligt föreningens ordförande Klaus Jürgen Schmidt.

KUNGSÖR. I onsdags mor-

se lämnade Kalklinbanans vänner in ett förslag om att bevara linbanan mellan Granhammar och Malmberga. Förslaget lämnades till Nordkalk som lovar att se över frågan så fort de kan.

- Vi kommer att snabbt komma med ett definitivt

svar så snabbt som möjligt, säger Nordkalks produktionsdirektör Göran Sandström.

Han tror inte att det kommer ta mer än en månad innan företagets jurister kan uttala sig. Men just nu kommer den milslånga linbanesträckan mellan Granham-

mar och Malmberga alltså inte att rivas.

Klaus Jürgen Schmidt är ordförande för Kalklinbanans vänner och menar att föreningen bara är delvis nöjda. Han har storslagna visioner om vad en överlevande del av linbanan skulle kunna bidra med.

- Tänk bara på läget. Det är jättenära till flera fina slott, sjöar och vackra miljöer. Vi hoppas att kunna anordna turiståkning i linbanehinkarna, lägger han till.

Hur den ekonomiska biten ska fungera är Klaus Jürgen Schmidt inte säker på. Men han ser inga problem med

den framtida finansieringen.

- Både hos länsstyrelsen, antikvariatetsämbeten och EU går det att söka pengar till sådana här saker.

Klaus Jürgen Schmidt och hans föreningskamrater vill att det ska öppnas ett museum vid Malmberga.

ISABELLE STRENGBOM