



GÖTEBORGS  
UNIVERSITET

INSTITUTIONEN FÖR KULTURVÅRD

# MUNICIPALSAMHÄLLETS FRAMGÅNG OCH BAKVATTEN

Två fallstudier om förändringsprocessen och  
förskjutningen som sker i landsbygdens tätorter



**Mariette Svensson**

Uppsats för avläggande av filosofie kandidatexamen med huvudområdet kulturvård med inriktning mot  
bebyggelseantikvarisk verksamhet

2017, 180 hp

Grundnivå

2017:8



MUNICIPALSAMHÄLLETS FRAMGÅNG OCH BAKVATTEN  
Två fallstudier om förändringsprocessen och förskjutningen  
som sker i landsbygdens tätorter

Mariette Svensson

Handledare: Ulrich Lange  
Examensarbete 15 hp  
Bebyggelseantikvariskt program, 180 hp

GÖTEBORGS UNIVERSITET  
Institutionen för kulturvård

ISSN 1101-3303  
ISRN GU/KUV—17/8—SE





UNIVERSITY OF GOTHENBURG  
Department of Conservation  
P.O. Box 130  
SE-405 30 Göteborg, Sweden

<http://www.conservation.gu.se>  
Fax +46 31 786 4703  
Tel +46 31 786 0000

Program in Integrated Conservation of Built Environments  
Graduating thesis, BA/Sc, 2017

By: Mariette Svensson  
Mentor: Ulrich Lange

Municipalsamhällets rise and fall. Two case studies about the process of change in rural urban areas

## ABSTRACT

The 1862 municipal laws and the charters of 1874 - *Byggnads - och Brandstadga för rikets städer*, change the basis for what constitutes a city. A process and an important factor to the disintegration of the traditional city is the emergence of a large urban settlements outside of the cities, such as administrative hybrids, "köpingar" and "municipalsamhällen". Until local government reform in 1971, there was an ambition to preserve the status for cities, "köpingar" and "municipalsamhällen". But the older idea in which city and countryside are different, changed after the reform in 1971. Somewhere in the process, these rural urban areas, including "municipalsamhällen", change importance.

Rural urban areas, is often characterized by a static picture, but can accommodate diversity and variation. The main focus of the paper is "municipalsamhällen", which we know little about, and in a historic context, it has relevance to what and how we value these locations. Today there is an urban prevail. Therefore, the local context is important for regional and national planning. If the towns are becoming depopulated and laid down, what connects the country then?

The paper aims to identify, describe and explain the process of change that occurred in the localities with the basis of two case studies and discourse analysis. By highlighting the locations illustrated, something that has not always been represented in the historiography is shown.

The case studies consist of two original stationssamhällen. The sites are Älmhult in Småland and Glimåkra in Skåne. The study will seek additional support for results in a number of selected locations that will stand as places of example. By broadening the scope of the investigation and with the knowledge that places of example contribute to the creation of a better foundation and a greater knowledge base for the survey. In this study, the theoretical basis is the urban norm, the knowledge and its organizing and collective memory.

The survey shows that there are prominent similarities between the two case studies development. The infrastructural investment that took place, with the railway construction, has a significance for the expansion in the society, which also is a general pattern in the country. These locations are to some extent unique in their stages of development, but is in large a part of the larger attempt, which takes place in Sweden.

"Municipalsamhällen" loses its importance with time. What the survey shows is that the big society conversion has affected the built environment in both case studies, but both places are characterised by the ideals at the "municipalsamhällets" formation. For a sustainable development, various opportunities must be discussed. More and more issues are discussed on national and regional levels which make those who have not been seen or heard - lost in the crowd. Those who finally suffer are the smaller municipalities in the periphery.

Title in original language: *Municipalsamhällets framgång och bakvatten. Två fallstudier om förändringsprocessen och förskjutningen som sker i landsbygdens tätorter.*

Language of text: Swedish

Number of pages: 71

Keywords: Municipalsamhälle, rural urban, regional planning, the urban norm

ISSN 1101-3303

ISRN GU/KUV—17/8—SE



## Förord

Min barndom ser jag i ett romantiserande småländskt *Barnen i Bullerbyn*-skimmer med ängsblommor, mygg och sparkstötting. Min närmsta och kanske rentav bästa vän var min farmor som bodde inom några hundra meters avstånd från mitt föräldrahem. Jag var där varje dag, såsom jag minns det. Jag kunde hitta henne i vinbärsbuskarna, i potatislandet eller inne i *hönsahuset*. Om det inte var så att hon satt i växthuset eller i en blomrabatt kring huset.

Jag tyckte att det alltid fanns något roligt att göra hos henne. Vi spelade ofta kortspel, *Svälta räv* eller patiens. När farmor pratade med bekanta i den grå bakelittelefonen satt jag bredvid och ritade på smörpapper, eller så stod jag på den blå stegpallen i köket och hjälpte till med disken. Kanske hade hon dessförinnan lagat stuvade makaroner och falukorv på sitt vis. Min farmor sockrade alltid i sin stuvning. Inför jul gjorde hon polkagrisar som hon senare sålde i bygden. Det var spännande att vara med i momenten och se hur hon med sina bara händer formade den varma degen.

På sommaren åkte jag hölass med mina tio kusiner. När allt hö var insamlat och inlagt på logen fanns det inget som hindrade oss från att hoppa i höet. Farmor och farfar hade även kattungar som gömde sig under huset. Jag och min yngre kusin spejade på dem bredvid hålet i husgrunden och drog dem till oss när vi fick en chans. Vi la dem i en brunflätad korg som vi bäddat med filter. Jag drack mjölken som kom från gården och åt de sju sorters kakorna som fanns i skafferiet. I en av kökslådorna förvarade farmor risbräck inslaget i brunt papper.

Min farfar hade körkort men inte farmor. När de åkte in till byn för att uträtta ärenden på banken, posten eller handla på *Domus* satt hon alltid i det främre passagerarsätet. Hennes ljusa och vita hår syntes i rutan när de körde förbi. Det är minnen som utspelade sig på landet, nära en tätort. Jag var ett barn som inte bodde i staden.

På ett sätt speglar mina barndomsminnen mitt val av ämne, men jag kan inte säga exakt hur. Jag är en av dem som lämnat min hemort och idag bor jag i Sveriges andra största kommun. Kanske är det avfolkningen och de allt större kontrasterna mellan stad och landsbygd som påverkar mig eller är det de nostalgiska tågresaerna hem där jag passerar landsbygdens tätorter? Jag ser att det inte är som förut.

I min undersökning är det främst motsättningen mellan stad och landsbygd som intresserar mig. Därför har jag valt att skriva om landsbygdens tätorter och fenomenet municipalsamhälle. Det finns problem i dagens stadsplanering som får konsekvenser för hur våra samhällen formas och lyfts fram. Jag är intresserad av frågor kring kunskapsproduktion, rådande normer och vad som väljs ut och visas i våra historieböcker. Hur varje ämne behandlas påverkar det som bevaras och anses som kulturarv.

Tack, Ulrich Lange för inspiration och din goda kännedom kring den här typen av orter. Tack, Niclas Rosenbalck för ditt engagemang och för att du brinner för det du gör. Tack, Ingvar Ekvall för dina personliga berättelser om Glimåkra och för den tid du har lagt ner för min skull. Tack, älskade Tobias för din kärlek.

”Hur kan det komma sig att vissa orter faller in i en allt tyngre törnrosasömn, medan det i andra startas företag och folk flyttar in?”

Ur *Landet utanför* av Kristina Mattsson



# Innehållsförteckning

## 1. INLEDNING

- 1.2 Syfte och mål s. 11-12
- 1.3 Frågeställningar s. 12
- 1.4 Metod s. 12-13
- 1.5 Avgränsning s. 13
- 1.6 Tidigare forskning s. 13-14
- 1.7 Källmaterial och källkritik s. 15
- 1.8 Teoretisk referensram s. 15
  - 1.8.1 Kunskap är makt s. 15-16
  - 1.8.2 Kollektiva minnen s. 16-17
  - 1.8.3 Moderniteten och den urbana normen s. 17-18

## 2. DEN TRADITIONELLA STADENS UPPLÖSNING

- 2.1 Samhällsomvandlingen s. 19
  - 2.1.1 Motsättningen mellan stad och land s. 19
  - 2.1.2 Den urbana transitionen s. 19
- 2.2 Reglering, administrativ struktur och stadsmönster s. 19
  - 2.2.1 1874 års byggnadsstadga och dess följder s.19-20
  - 2.2.2 Övergångsformen mellan land och stad s. 20-21
  - 2.2.3 Olika typer av municipalsamhällen s. 21
  - 2.2.4 Tätortens förskjutning s. 21-22
- 2.3 Stadens mönster s. 22
  - 2.3.1 Planhistorisk utveckling s. 22-23
  - 2.3.2 Jämförelse av stadsplaner och kartor s. 23

## 3. FALLSTUDIE ÄLMHULT

- 3.1 Framväxt, reglering och administrativ struktur s. 25
  - 3.1.1 Administrativ historik s. 25
  - 3.1.2 Uppkomsten av stationssamhället s. 26-27
  - 3.1.3 Municipalsamhälle - underställande av stadgor s. 27-29
- 3.2 Bebyggelse och planmönster s. 29
  - 3.2.1 Standardiserade mönsterritningar och idealplaner s. 29-30
  - 3.2.2 Tidens dominerande plan och dess uttryck i municipalsamhället s. 30
- 3.3 Expansionen utifrån kartor och stadsplaner s. 30
  - 3.3.1 Enskifte 1824 s. 30-31
  - 3.3.2 Generalstabskartan 1869 s. 31
  - 3.3.3 Plan över tomreglering uti Älmhult 1871 s. 31
  - 3.3.4 Karta över en del av Älmhults ägor 1877 s. 31-32
  - 3.3.5 Karta över municipalsamhället 1890 s. 32
  - 3.3.6 Karta över Älmhults Köping s. 34
- 3.4 Den vidare samhällsförändringen s. 35
  - 3.4.1 Köpingens expansion och tätortens förskjutning s. 35
  - 3.4.2 Karaktäristik och förändrad arkitektur s. 35-37
  - 3.4.3 Kulturmiljö av riksintresse s. 38

## 4. FALLSTUDIE GLIMÅKRA

- 4.1 Framväxt och administrativ struktur s. 39
  - 4.1.1 Administrativ historik s. 39
  - 4.1.2 Isoleringen bryts s. 40
  - 4.1.3 Från kyrkby till etablerad industriort s. 40-41
  - 4.1.4 Framgång som municipalsamhälle s. 42-43
  - 4.1.5 Nämnderna i municipalsamhället s. 44-45
- 4.2 Bebyggelsen och dess planmönster s. 45
  - 4.2.1 Glimåkras bebyggelse och karaktär s. 45-46
  - 4.2.2 Trädgårdsidealets yttringar s. 46
- 4.3 Bebyggelsens framväxt utifrån kartor och planer s. 47
  - 4.3.1 Geometrisk karta 1696 s. 47
  - 4.3.2 Enskifte 1810 s. 47
  - 4.3.3 Häradsekonomiska 1926-34 s. 48
  - 4.3.4 Stadsplan 1930 s. 48
  - 4.3.5 Stadsplan 1937 s. 49
- 4.4 Från framgång till bakvatten s. 49
  - 4.4.1 Utveckling leder till avveckling s. 49-50
  - 4.4.2 Glimåkras identitet och värden s. 50-51

## 5. RESULTAT

- 5.1 Betydelsen av infrastrukturell satsning och en föreställning om något annat s. 53-54
- 5.2 Stadsrummets utformning grundas i reglering och lokala viljor s. 54-55
- 5.3 Tidens dominerande idéer och ideal s. 55-56
- 5.4 En vidare strävan s. 56
- 5.5 Municipalsamhällets förskjutning och upplösning s. 57
- 5.6 Bevarad karaktär och identitet s. 58

## 6. DISKUSSION

- 6.1 Diskursen och vikten av att lyfta fram icke-normen s. 59-60
- 6.2 Kommunikationen och dess förutsättningar för landsbygdens tätorter s. 60
- 6.3 Problem inom planeringspraktiken s. 61

## 7. SAMMANFATTNING s. 63-64

**KÄLL - OCH LITTERATURFÖRTECKNING s. 65-70**  
**BILDFÖRTECKNING s. 71**

## BILAGOR



# 1. INLEDNING

## 1.1 Bakgrund

Efter 1862 års kommunallagar och 1874 års stadsstadgor förändras grunden för vad som utgör en stad. En process och en viktig faktor till upplösningen av det traditionella stadsväsendet är uppkomsten av en stor tätortsbebyggelse utanför städerna, som exempelvis administrativa hybrider, köpingar och municipalsamhällen. (Ahlberger 2001, s. 18) Den typ av tätortsbebyggelse som den här undersökningen inriktar sig på är municipalsamhällena.

Municipalsamhällen var en övergångskonstruktion mellan landsbygd och stad, en självständig administrativ enhet för en tätort inom en landskommun. Dess tillkomst och den rumsliga omvandling som sker grundar sig i en föreställning om ett annat levnadssätt än det på landsbygden. (Informant 1) Invånarantalet kom under början av 1900-talet att öka mer i orter som stod utanför stadsväsendet än i städerna och många av den här typen av orter var fortsatt framgångsrika med en ökad befolkningmängd. Fram till kommunreformen 1971 fanns det en ambition att bevara särställningen för städer, köpingar och municipalsamhällen. Men den äldre tanken där stad och landsbygd är olika skulle efter kommunreformen förändras och istället skulle samhällen förenas i en enhetlig kommun. (Ahlberger 2001) Någonstans i processen, och vidare fram till idag, förskjuts och förändras dessa tätorters betydelse. Den processen, från framgång till bakvatten, är intressant att undersöka närmare. Det råder en kunskapsbrist vad gäller municipalsamhällen och landsbygdens mindre tätorter, då de inte varit objekt för forskning. De präglas ofta av en statisk bild men inrymmer mångfald och variation.

Idag råder en ökad rörlighet och ett urbant tolkningsföreträde (Rönblom 2014). Det finns en maktordning mellan stad och landsbygd, hierarkier i den regionala utvecklingen (Kärrbäck 2014), vilket får konsekvenser för hur samhället utformas, och hur tätorter, som omges av ett agrart omland värderas och planeras. Vi vet lite om municipalsamhällen, och i en kulturhistorisk kontext har det betydelse för vad som väljs ut som värdefullt. Den lokala kontexten är viktig för regional och nationell planering och för att orter inte ska ses som ”*skräpyta*” (Nordström 2017). Om orter avfolkas och läggs ner, vad sammanbinder landet då?

## 1.2 Syfte och mål

Utifrån de problemen som formulerats i bakgrund, såsom kunskapsbrist, maktordning och den urbana normen, finns en relevans i undersökningen och ett behov av att ifrågasätta den offentliga diskursen genom att lyfta andra tolkningar av ett samhälle. Syftena är att undersöka fenomenet municipalsamhälle, dess uppgång och fall, samt den förskjutning som sker, med hjälp av historiska och skriftliga källor, samt empirisk kunskap. Uppsatsen syftar även till att begreppsligt identifiera, beskriva och förklara den förändringsprocess som skett i orterna med utgångspunkt i två fallstudier och diskursanalys.

Därtill är en avsikt med studien att skapa en förståelse för orternas framväxt, dess bebyggelsestruktur och värden utifrån ett kulturarvsperspektiv. Målet är att skapa en medvetenhet kring dessa orters historia och kulturarv, för vidare förståelse kring drivkrafter och den utveckling som sker. Den samlade kunskap som produceras, kan i längden ha betydelse för den framtida planeringen och lokala förutsättningar för landsbygdens tätorter samt

dess status och fortlevnad. Genom att lyfta fram orterna och dess värden åskådliggörs något som inte alltid blivit representerat i historieskrivningen.

### 1.3 Frågeställningar

Undersökningen ämnar att besvara de specifika frågeställningarna utifrån två fallstudier och diskursanalys medan exempelplatserna finns som extra kunskapsstöd för att se ifall frågeställningarna kan generaliseras. Nedanstående frågor ska besvaras för att uppfylla syftet med undersökningen:

Vilka stadsrum skapades i det ursprungliga municipalsamhället och hur uttrycktes en stadsmässighet?

Hur ser förändringsprocessen och den diskursiva förskjutningen ut som rör orternas status?

Hur har de stadsbyggnadselement och den bebyggelsestruktur som utformades i det ursprungliga municipalsamhället vårdats?

Vad finns det för värden i de här orterna utifrån ett planerings - och kulturarvsperspektiv?

### 1.4 Metod

I undersökningen har fallstudier använts som kvalitativ metod där utgångspunkten är en historiskt byggd miljö. Med hjälp av litteraturstudier, historiska och skriftliga källor, arkivalier såsom protokoll, stadsplaner och fotografier samt muntliga källor och fältundersökningar har kunskap inhämtats för att svara på undersökningens frågeställningar. Litteraturstudierna har använts för att skapa en grundläggande förståelse för de utvalda orterna och har varit en hjälp vid tecknandet av den traditionella stadens upplösning och uppkomsten av municipalsamhällena samt den förändring som skett i de utvalda orterna. Arkivmaterialet har varit en betydande del för att förstå det som föregick municipalbildandet, dess expansion, utveckling men även hur varje ort hanterat specifika ärenden. Lantmäteriets tjänst *Historiska kartor* och de lokala kommunarkivens material har varit en utgångspunkt i min studie. De muntliga källorna har en god inblick i ortens framväxt och med deras kunskap har specifika detaljer lagts fram i arbetet och med deras inblick har jag fått en större förståelse för ortens expansion och dess invånare. Det i sin tur har varit behjälpligt vid beskrivningar och analyser av bebyggelsen, dess strukturer och olika tidslager. Under arbetets gång har det kontinuerligt skett egna observationer i orterna.

Fallstudier har som utgångspunkt att skapa ett helhetsperspektiv och att få så heltäckande information som möjligt om ett fenomen. De kommer väl till hands inom forskning som rör förändringar och studier kring processer (Patel 2011, s. 56), vilket passar undersökningens syften. För att beskriva en bred samhällsutveckling krävs även exempelplatser, som kan fungera som stöd för argument. Av vikt är att lyfta fram det medelmåttiga och inte endast det bra eller dåliga för att undvika en skev historieskrivning. De utvalda fallstudierna räknas till typen intensiva fall som kännetecknas av en informationsrikedom. De visar på fenomen intensivt men som för den skull inte är unikt, utan snarare regel än undantag. (Vikstrand 2005, ss. 16-17)

Ytterligare en metod som har använts i undersökningen är diskursanalys. Genom att använda mig av en sådan metod inom det valda forskningsfältet, kan frågor som rör omvandlingar och värderingsförskjutningar studeras



(Informant 2). Det krävs analys och jämförelse av skriftligt och historiskt material över tid samt fotografier och arkivalier, för metodens och teorins säkerställande. För en helhetsteckning krävs även en bakgrundshistoria för att skapa förståelsen för framväxten i orterna, vilken har betydelse för förändringen som ska framläggas.

## 1.5 Avgränsning

Undersökningen ämnar att jämföra fenomenet municipalsamhälle och avgränsas till två fallstudier och en diskursanalys. Fallstudierna utgörs av två ursprungliga stationssamhällen, som utgjorde nod på den svenska landsbygden, som framgångsrikt växte och bildade municipalsamhälle. De utvalda platserna är Älmhult i Småland och Glimåkra i Skåne. Platserna för fallstudierna har valts ut i samråd med handledare och undersökningen sker i anslutning till Göteborgs universitets projekt (se Tidigare forskning 1.6). Studien ämnar att se till skillnader och likheter mellan orterna samt hur förskjutningen ser ut som rör orternas status och självbärande kraft.

Studien kommer att inhämta extra stöd för resultat i ett antal utvalda orter som får stå som exempelplatser. Genom att bredda undersökningen med exempelplatser och med den kunskap dessa orter bidrar med, skapas en grund och en större kunskapsbas för undersökningen. Med det får jag ett stöd som kan verifiera hypoteser och antaganden vilket leder till ett tydligare resonemang i analyser och observationer. Det kan i sin tur leda till ett mer generaliserande slutresultat och ett större användande av kunskapsunderlaget.

Undersökningen berör till viss del forskningsfältet som rör rumsliga omvandlingar och värderingsförskjutningar, om platser och bebyggelses betydelse. Det konst- och kulturvetenskapliga fältet behandlas med arkitektur- och bebyggelsehistoria samt sociologiska, kulturgeografiska och etnologiska aspekter med frågor som rör kulturarv och livsmiljö. Studien avgränsas till att innefatta litteratur rörande ämnet, ekonomiska kartor, stadsplaner, lokala styrdokument, tidningsartiklar, fotografier och arkivalier samt egna observationer. Tidsperioden sträcker sig från municipalsamhällets tillkomst och fram till idag och berörs ur ett förändringsperspektiv.

## 1.6 Tidigare forskning

Det har forskats en hel del kring städer och landsbygd, men det finns inte mycket som rör landsbygdens tätorter som omges av ett agrart omland (Hall et al. 1981, s. 57). Det råder en kunskapsbrist vad gäller municipalsamhällets tillkomst, karaktär, förändring och vidareutveckling samt den förskjutning som skett.

Ulrich Lange och Eva Löfgren som forskar på *Institutionen för kulturvård* vid Göteborg universitet, driver ett projekt kring *Landsbygdens municipalsamhällen*, tillsammans med *Stads- och kommunhistoriska institutet* (SKL), vid Stockholms universitet. Det projektet har till avsikt att bland annat undersöka municipalsamhällets bebyggelsestruktur, levnadssätt, strävan och förutsättningar. Den här undersökningen är en del av den pågående förstudien. Hampus Winroth har i samband med tidigare nämnt projekt gjort en undersökning om *Municipalsamhällen i Västra Götaland - Bebyggelse i Sveriges en gång vanligaste typ av tätort* (2016). Han behandlar främst utifrån vilka behov de tillkom, hur de planerades och det fysiska uttryck som municipalsam-

hället utgjorde med exempel från Västra Götaland.

Anna Micro Vikstrand har skrivit avhandlingen *Strävan efter ett ordnat samhälle - Stadsplanering i Huddinge 1900-1950* (2005). Den behandlar Huddinges municipalsamhällen och dess expansion i början av 1900-talet. Hon resonerar även kring hur man genom stadsplaneringen försökte organisera bebyggelse och skapa bra levnadsförhållanden.

Historikern Lars Nilsson har författat *Den urbana transitionen* (1989) där han studerar tätorterna i den svenska samhällsomvandlingen mellan 1800-1980. Han belyser och analyserar en svensk tätorts- och stadsutveckling ur ett brett samhällsligt perspektiv med fokus på storlek och ekonomi. Samhällenas funktioner och dess bebyggelse skildras inte i boken.

Christer Ahlberger som är professor i historia behandlar i boken *Den svenska staden: Vinnare och förlorare* (2001) den traditionella stadens omvandlingsprocess. Skiljelinjen mellan stad och landsbygd var till en början skarp men har med framväxten blivit mera otydlig och skapat en sammansmältning av stad och land.

I *Den svenska urbaniseringen* av Roger Andersson (1987) behandlar författaren den svenska urbaniseringen utifrån kontextualisering av begrepp och processer på en teoretisk och empirisk nivå, ”från struktur till process, från drivkrafter till konsekvenser, från form till innehåll, från 1800-tal till 1900-tal, från norra Sverige till södra, från land till stad” (Andersson 1987, s. 1) Han menar att ingenting kan förstås isolerat från sitt sammanhang och för att vidare förstå ett samhälle eller en process krävs ett återskapande av ett sammanhang, kontextualisering.

Filosofen och idéhistoriken Michel Foucault beskriver i *Övervakning och straff* (2003) maktens dynamik och hur den utövas. Han har kritiserat samhälleliga institutioner och maktutövning vilket har förändrat vetenskapen. Foucaults *Vetandets arkeologi* (2011) är ett relevant forskningsbidrag vad gäller förståelsen kring diskursanalys.

Vidare intressant forskning för den här typen av undersökningar, men som tyvärr inte lämnats utrymme för, är Gregor Paulssons verk *Svensk stad* (1950). Han beskriver Sveriges städer och fokuserar på hur staden har förändrats från industrialismens början och fram till 1900-talet. Hur Gregor Paulssons indelning kan ha påverkat diskursen gällande land och stad diskuteras i Hampus Winroths *Municipalsamhällen i Västra Götaland - Bebyggelse i Sveriges en gång vanligaste typ av tätort* (2016). I *The city in History* (1961) behandlar Lewis Mumford stadens form och funktion, dess vidare utveckling och framtida syften. Han ställer redan i första inledningskapitlet den aktuella frågan: ”Will the city disappear or will the whole planet turn into a vast urban hive?—which would be another mode of disappearance” (Mumford 1961, s. 11). I Mats Hellspongs *Land och stad* (1994) behandlas svenska samhällstyper och livsformer från medeltid till nutid. Henrik Ranby har gett ut boken *Höganäs historia: på uppdrag av kommunfullmäktige, utgiven av därtill utsedda kommitterade. D. 2, Kullahalvön från inlandsis till kommunreformer* (2013) som rör municipalsamhällen på Kullahalvön i Skåne.

## 1.7 Källmaterial och källkritik

Kunskapsläget rörande municipalsamhällen är förbisett, till fördel för forskning kring stad och landsbygd. Källmaterialet från de utvalda arkiven har till viss del varit ostrukturerat, utspritt och svårtillgängligt, som till viss del beror på att den här typen av forskning varit förbisedd. I de lokala arkiven finns värdefullt material som kan leda till nya sanningar och mer kunskap. Jag har ägnat djupgående studier i arkiven men selektiva urval har varit tvunget vid slutligt källmaterial. Det kan i sin tur ha lett till att en del källmaterial förbisetts och inte fått den upplyftning som de förtjänar. Jag har dock noga avvägt det använda materialet som jag anser rymms inom ramen för den här undersökningen. Den arkitekturhistoriska litteraturen, lokallitteratur rörande ämnet samt de exempelplatser som har använts har bidragit till förståelsen kring municipalsamhällenas bildande i fallstudierna. Utifrån den publicerade kunskap som finns om den här typen av samhällen har jag kunnat närma mig varje enskilt fall.

## 1.8 Teoretisk referensram

Historia är det förflutna, allt som har hänt och det som vi känner till. Med historia försöker vi skapa en förståelse för vår omgivning och i bebyggelsestudier används historia som motiv för framtidens bevarande. I en alltmer globaliserad värld, där demokrati och mångfald diskuteras, där maktordningar framträder och fler röster gör anspråk på att få höras handlar bevarande om mer än utseendemässiga definitioner som fult och fint. Genom att problematisera begrepp som historia, minne och ifrågasätta normen och dess relation till bebyggelsehistorisk kunskapsproduktion kan omvärderingar göras som bidrar till en mer komplex syn på kulturarv. Det vi väljer ut blir det vi minns och det vi värdesätter får i längden betydelse för dess fortsatta existens. Alternativa utgångspunkter såsom diskursanalys och maktteori kan användas i studier för att bredda vår definition på vad kulturarv är. I den här undersökningen kommer den teoretiska förankringen utgå ifrån den urbana normen, vetandet och dess ordnande samt det kollektiva minnet.

### 1.8.1 Kunskap är makt

Kunskap är makt. Begreppet grundar sig i Michel Foucaults teorier. I hans texter finns ett engagemang kring samhällsstrukturer, makt och utanförskap. Allt lyder under givna regler. I *Vetandets arkeologi* (2002) lyfts vetandet fram och hur det är format kring maktförhållanden, vetenskap och idélära. Ett av Foucaults nyckelbegrepp är således vetande. Vetande är en samhällelig formation som har ett samband med den vetenskapliga kunskapen, men som ändå är skild från den. Kunskapen tar en samhällelig form i vetandet och fylls med maktrelationer. Genom Foucaults definition av vetande kan forskning, politik och samhälle mötas. De sociala betydelseerna och de roller som finns får ett annat värde och innehåll. (Foucault 2002)

*Vetandets arkeologi* (2002) inleds med att beskriva den traditionella historien och hur den har formats. Foucault menar att historikerna är de som förfogar över verktygen och som har skapat modeller av den ekonomiska tillväxten, kurvor över demografisk tillväxt och tillbakagång, studier över klimat och olika typer av kartläggningar. Inom historiens fält finns det olika skikt av avlagringar. Han lyfter fram att det finns andra sorters historier, som inte tagit samma plats och som borde få synas. Det finns vissa historier som har intrycket av att de stått stilla, där historien om dem inte har förändrats. Han framhåller dock att det mellan den dominerande

linjära utvecklingen och en politisk rörlighet har uppstått fler analysnivåer. Den traditionella analysnivån har ersatts av uppmärksamhet mot frågor som rör brytningsfenomen. Bakom de större sammanhangen och kollektiva tankar försöker man istället förstå hur avbrotten spelar in. Det är inte tidens begynnelse som är av vikt utan istället att *"fastställa när en ny typ av rationalitet inträder och urskilja dess mångfaldiga följdverkningar. Där finns begreppens förskjutningar och förvandlingar."* (Foucault 2002, ss. 16-17). Han använder sig av G Canguilhems modell för att förklara att en beskriven historia inte *"bara är historien om dess fortskridande förfining, dess ökande rationalitet och abstraktion, utan historien om de olika fält där det uppstår och får giltighet, de successiva reglerna för dess användning, den mångfald av teoretiska miljöer där det utvecklats och fulländats."* (Foucault 2002, s. 17)

Problemet för historiska analyser är inte längre förståelsen av traditionen utan de nya frågorna som kommer med förvandlingen. Hur ska begrepp specificeras och enligt vilka kriterier? Vad är vetenskap? Vad är ett begrepp? Ett av problemen är även att skilja på nivåerna och var man ska placera sig själv i berättandet. Hur ska strukturen se ut? Historien måste frigöras från det kollektiva minnet och därmed måste dokument och minne ifrågasättas. Historien måste bearbetas då den är det dokument som skänker ett samhälle status, en utveckling, och som det bär med sig. Istället för en global historia ska ett generellt mönster synas. Med den generella historien ska grundläggande relationer och systemen de bildar, förskjutningar, tidsdimensioner och inbördes relationer beskrivas. (Foucault 2002) Foucault framhåller att vi måste frigöra oss från kontinuiteten och ifrågasätta begrepp såsom tradition, inflytande, utveckling och evolution. Begreppen ska inte bara tas för givna. När man analyserar de rådande diskurserna blir ordningen tydlig. Han påtalar att det inte är verkligheten som syns utan endast objektens *"regim"* (Foucault 2002, s. 66).

I *Övervakning och straff* (2003) diskuteras främst maktbegreppet. Samhället byggs upp av maktstrukturer och genom makt skapas olika discipliner och kategorier med underordnade betydelser. Det är de som har makt som sätter dagordningen och skapar dessa maktapparater. Makten är i relation till de olika gruppernas positioner som är antingen överordnad eller underordnad, vilka aldrig är helt givna. Han menar att världens ordnande kommer ur vetenskapen. Det är dessa vetenskaper som kan ses som kollektiva lager. Det som är av vikt är att den vetenskapliga samtalsordningen, diskursen, formar samtalet. Diskursen är beroende av dessa kollektiva lager och inspirerad av makt. Kunskap utvecklas av makt och följden blir att det inte finns någon kunskap som är oberoende av dessa maktstrukturer. Foucault kritiserar därmed vetenskapen och menar att det är vetenskapen som skapar sanningen. (Foucault 2003, ss. VI-XIV)

Med det följer ett stort ansvar vad gäller kunskapsproduktion. Kulturarv kan ses utifrån ett liknande perspektiv där kulturarvet byggs upp av gemensamma värderingar. En metod som används för att lyfta fram alternativ och för att skapa förståelse för olika delar av samhället är normkritik. Vad är normen? Vår världsbild och dess ordnande påverkas av det vi stoppar in i kunskapsboken och genom att diskutera värdegrunder och ifrågasätta diskursen får det betydelse för framtidens bevarande.

### 1.8.2 Kollektiva minnen

Barbara Misztal diskuterar det kollektiva minnet, makt och dess betydelse för vår syn på samhället i *Theories of social remembering* (2003). Vid bebyggelsehistorisk kunskapsproduktion är det av vikt att lyfta fram hur

det sociala minnet är konstruerat och reproducerat genom texter, bilder och platser. Mistzal menar att minnet är som en meningsfull dialog med det förflutna. För att skapa förståelse av våra kollektiva minnen, använder vi oss av sociala teorier, som vidare ger förståelse om moderniteten. (Mistzal 2003, ss. 8-10) Det är vi människor som skapar minnen, grundade i kulturella och sociala processer. Den här minnesprocessen är av vikt för det som i slutändan räknas som kunskap.

Minne delas genom språk, erfarenheter, symboler och kultur vilket gör det socialt. Men för att vara socialt måste det artikuleras. De individuella minnena bärs upp av sociala strukturer som utgör de kollektiva minnena, vilka är en konstruktion av det förflutna (Mistzal 2003, ss. 11-13) Faktorer som påverkar, formar och skapar kollektiva minnen är bland annat museum, institutioner, rättsväsende och media (Mistzal 2003, ss. 22-24). Minnesprocessen rör ett skapande, bevarande och förstörande där ingenting är fixerat utan ska ses som en aktiv process (Mistzal 2003, s. 127). Minnen är kopplade till identitet och kulturarv och desto mer institutionaliserade de blir, desto mer tål de att ifrågasättas. Genom studier av kollektiva minnen och syna vad som finns med i den kollektiva tron, skapas en bättre förståelse för moderna samhällen och världens mening (Mistzal 2003, s. 155). Genom att vara källkritisk och lyfta alternativa källor kan berättelser som vanligtvis inte tar plats få ett större utrymme och ramarna för våra kollektiva minnen vidgas.

### 1.8.3 Moderniteten och den urbana normen

Historia är en referensram för identitet och en ständig påminnelse om tid. Det är även en generell erfarenhet av tidens flykt. Men historia är inte en sak, utan det kan vara många. (Informant 2) Utifrån Malin Rönnbloms studie *Ett urbant tolkningsföreträde? En studie av hur landsbygd skapas i nationell policy* (2014), Kristina Mattssons *Landet utanför* (2010) och Po Tidholms *Norrland* (2012) är tanken att skapa en större förståelse för modernitet och den urbana normen.

Malin Rönnblom har forskat kring maktstrukturer och författat undersökningen *Ett urbant tolkningsföreträde? En studie av hur landsbygd skapas i nationell policy* (2014). Hon menar att makt handlar om hur dagordningen skapas, om resurser och pengar. Men makt gäller även ifrågasättande, normalitet, beslutsfattande och tolkningsföreträde. Det finns även ett samband mellan makt och inkludering. Att inkluderas handlar på något sätt om att anpassa sig till det rådande. Rönnblom vill lyfta fram makten som både produktiv och relationell. Makt skapar fenomen i samhället utifrån perspektivet att makt är produktiv. Landsbygden, som exempel, är inget som "finns" utan det är något som "görs". (Rönnblom 2014, s. 4) Landsbygden är något som fylls med ett innehåll, vilket även görs med staden. De skapas i relation till varandra där Rönnblom menar att det är staden som går vinnande ur. Staden representerar den moderna världen, vinst, framgång och utveckling. I analysen tar Rönnblom fasta på hur landsbygden skapas i nationella styrdokument. Det framkommer att vårt samhälle präglas av maktordningar som i sin tur ger följder och effekter. Det urbana tolkningsföreträdet är viktigt att framhålla eftersom det får konsekvenser för platsernas värden. Maktrelationen tar sig olika uttryck och de olika föreställningarna behöver synliggöras för en vidare kunskap om hur vi kan förändra. Det är grundläggande att förstå att något inte är land eller stad, inte heller svart eller vitt utan att det finns något däremellan. Det finns en mångfald att lyfta fram.

Författaren Kristina Mattsson har i *Landet utanför* (2010) beskrivit den större samhällsomvandlingen och dess

påverkan. Sedan 2008 är det fler som bor i staden än på landet, vilket tyder på slutet på en epok som jordbrukare. Vi lever i en modernitet (Mattsson 2010; Tidholm 2012). Historien om moderniteten har handlat om att skapa det perfekta samhället som skulle präglas av utveckling och framåtskridande. Målet har varit att hela tiden bli bättre med en ständig förändring i samhället. Med moderniteten som utgångspunkt, där allt ska gå framåt blir de som inte anpassar sig uteslutna. Vad händer då med de lokala småsamhällena?

Städerna växer av sin egna inneboende kraft och inflyttningen är inte längre städernas största källa. Befolkningen i Stockholm skulle öka i fyrtio år till, trots att inflyttningen skulle upphöra. Mattsson menar att det i tysthet pågår en avfolkning av de mindre samhällena runt om i Sverige, som står utanför storstadsområdena och universitetsstäderna. Hennes påstående grundar sig i siffror från *Statistiska Centralbyrån*. Omvandlingen som sker ”hotar att ta kål på stora delar av landet som livsrum för ett vardagsliv”. (Mattsson 2010, s. 16) Det rör sig om områden i hela Sverige och inte endast byar i Norrland och Västerbottens inland utan även delar av Blekinge, Dalsland, Småland, Bergslagen, Norra Uppland, Dalarna, Gästrikland, Jämtland och Härjedalen. Mindre städer som Filipstad, Laxå, Gullspång och Hultsfred hotas också av avfolkningen. Demografen och forskaren Jan Amcoff menar att det stora problemet är den skeva åldersfördelningen och inte att befolkningen minskar. I de samhällen där avfolkningen har gått väldigt långt lever en sista generation. Vårt välfärdssystem bygger på att det finns en generation som tar efter, vilket gör att mindre städer och tätorter som ligger i det perifera har problem. Erik Westholm som är professor i kulturgeografi i Dalarna och forskare på *Institutet för framtidsstudier* menar att ett trendbrott inte hjälper och att storstaden som livsform är det vinnande konceptet i hela världen. Med storstadsbegreppet ingår även ett omland av landsbygd, mindre städer och tätorter där stadens möjligheter finns inom pendlingsavstånd. (Mattsson 2010, ss. 17-19). Trots att de inrymts inom den urbana formen, gör de inte det längre.

Po Tidholm som är kulturkritiker och författare framhåller liknande tankar som Mattsson i sin bok *Norrland* (2012). Han menar att landsbygden avfolkas och att landet faller isär. Det som inte passar in i moderniteten faller bort. Moderniteten skapar konfliktytan som är en idé om att vi hela tiden gör framsteg och förbättringar. Vårt system innebär att tillväxten är en förutsättning för att det ska fungera (Tidholm 2012, s 28) Det en modern människa eftersträvar finns i storstaden.

Det urbana livet är det attraktiva valet vilket leder till att livet på landsbygden anses mindre värt. Tidholm menar att ett uttryck för den urbana normen är att man skyller på landsbygden och lägger på ett ansvar hos dem för att lösa strukturella problem. Det är så maktrelationen funkar. Landsbygden är undantag. Enhälligt säger forskarna att urbaniseringsprocessen kommer att accelerera. År 2040 kommer 90 % av mänskligheten att bo i städerna. Den yta som ligger emellan städerna kallar ekonomen Kjell A. Nordström för ”skräpyta”. (Tidholm 2012, s 317; Nordström 2017) Tidholm framhåller att det krävs en problemanalys som inte bygger på ett urbant tolkningsföreträde utan istället ifrågasätter självklarheter. I den urbana normen skapas antingen eller. Centrum eller periferi. Det är glappet emellan som aldrig riktig tydliggörs menar Tidholm.



## 2. DEN TRADITIONELLA STADENS UPPLÖSNING

### 2.1 Samhällsomvandlingen

#### 2.1.1 Motsättningen mellan stad och land

Fram till 1800-talets början fanns det en tydlig gräns mellan stad och landsbygd och städerna var ”*mycket exklusiva samhällsbildningar*” (Nilsson 1989, s. 36). Staten försökte skydda och garantera dess särställning genom system med lagar, förordningar och privilegier. Förvaltningen skulle avvika, och skötas på ett annat sätt, än på landsbygden. (Ibid.) Inom stadens murar gällde särskilda juridiska och administrativa regler för det privilegierade borgerskapet gentemot landsbygdens allmoge. Den motsättning som fanns mellan stad och landsbygd var en drivande kraft i samhällsutvecklingen. Men de grundläggande egenskaperna som fanns i de båda kategorierna kom att brytas sönder med industrialiseringen vilket leder till att relationen dem emellan förändras. En förståelse för det moderna samhällets framväxt går att finna i sambandet mellan den industriella utvecklingen och stadens upplösning. Till slut suddas gränsen ut, två hundra år senare, och den traditionella staden finns inte längre, som en fysisk och administrativt avgränsad enhet. (Ahlberger 2001, ss. 8-12)

#### 2.1.2 Den urbana transitionen

Sverige var ett av Europas minst urbaniserade länder fram till början av 1800-talet. Det fanns ett 80-tal städer och stadsbefolkningen utgjorde knappt en tiondel av landets totala folkmängd. Tätortsbildningar som lydköpingar och friköpingar fanns utöver städerna samt en del ”*oreglerade agglomerationer*” som industri- och brukssamhällen. Urbaniseringsnivån höjdes under 1830-talet och den urbana transitionen tog fart, vilket innebär en urbaniseringsnivå från låg till hög. (Nilsson 1989, s. 9) Processen gick långsamt fram till mitten av 1800-talet men omflyttningen från landsbygd till städer och andra tätorter tog därefter fart (Ahlberger 2001, s. 17). Landsbygdens tätorter ökade i befolkning mer än i städerna mellan 1890 och 1920, vilket var en intensiv fas inom industrialiseringen. Industrialiseringen i Sverige var således ett fenomen som utspelades i landsbygdens tätorter. (Ahlberger 2001, ss. 19-20)

Den sociala förändring som sker innebar att nya behov och identiteter skapades i de uppkomna tätorterna. Hundra år senare efter den urbana transitionen tog fart bodde mer än hälften av landets invånare i städer eller andra tätorter. År 1970 hade siffran ökat ytterligare och mer än 80 procent bodde i en tätort. Sverige genomgick en samhällsomvandling - från ett agrart land till ett fullt urbaniserat informationssamhälle. (Nilsson 1989, ss. 9) Urbanisering är något som inträffar när andelen tätortsbefolkning av en total befolkning ökar. Professor Lars Nilsson menar att den moderna urbaniseringen var knuten till den industriella - och den större samhällsomvandlingen. (Nilsson 1989, s. 15)

### 2.2 Reglering, administrativ struktur och stadsmönster

#### 2.2.1 1874 års byggnadsstadga och dess följder

Socknen hade fått en större betydelse efter 1600-1700-talet då häradens administrativa uppgifter avtog. I sockenstämman beslutades det om fattigvård, skolväsen och brandskydd, med prästen som ordförande. 1817 blev

socknarna självständiga enheter och med kommunallagen från 1862 ersatte kommunalstämman sockenstämman. (Lange 1986, s. 59) Med en full näringsfrihet, som kom ur *1864 års Näringsförordning*, blev det lättare att slå sig ner på landsbygden (Nilsson 1989, s. 37). Med samhällsförändringarna som uppkom under 1800-talet anpassades tätortssystemet efter det nämnda lagarna och de kommande stadsstadgorna från 1874. Samhället blev därefter uppdelat i städer, köpingar och landskommuner vilket innebar att den äldre administrativa strukturen upphörde. Den största skillnaden dem emellan var förvaltningen. (Nilsson 1989, s. 38)

De växande städerna, de nyuppkomna tätorterna och den ökade befolkningen gav upphov till större krav och regleringar för bebyggelse, ordning, hygien och brandsäkerhet än vad landsbygden krävde. En stad kännetecknades efter 1874 av de fyra stadsstadgorna som var tvungna att tillämpas - *Ordningsstadgan*, *Byggnadsstadgan*, *Brandstadgan* och *Hälsovårdsstadgan* (Ahlberger 2001, ss.55-56). *Ordningsstadgan* utfärdades 1868 och de resterande tre 1874. Följden av stadgorna blev ett vidare kommunalt ansvar (Nilsson 1989, s. 39). Tidigare hade det funnits lokala byggnadsordningar men *1874 års Byggnadsstadga och Brandstadga för rikets städer* är den första enhetliga och rikstäckande stadsbyggnadslagen. (Ahlberg 1998, ss. 35-36; Vikstrand 2005, s. 37; Nilsson 1989, s. 39)

Som professor Christer Ahlberger betonar i *Den svenska staden - vinnare och förlorare* (2001) var en strävan efter ordning och uniformitet grundläggande i 1800-talets stadsplanering där 1874 års byggnadsstadga var en väsentlig utgångspunkt. Tanken bakom stadgorna var goda sanitära förhållanden, goda vägförbindelser, brandsäkerhet och en representabel stadsbild (Ahlberger 2001, s. 62).

*Byggnadsstadgan* från 1874 ersattes efter sekelskiftet av *1907 års Stadsplanelag*. Det hade funnits en önskan att kunna reglera områden innan de blivit tätt bebyggda. Den nya stadsplanelagen gällde "*för område på landet med större sammanträngd befolkning eller där större byggnadsverksamhet var att förvänta*" vilket gav en större möjlighet för samhället att styra över oreglerad bebyggelse. (Vikstrand 2005, ss. 37-44) Med tiden blev stadsplanering en betydelsefull uppgift i landskommunen. (Vikstrand 2005, s. 115) Lagen från 1931 lyfte fram kvarterens strukturer och vikten av samordning vid bebyggelse. En större plan infördes, stomplanen, till vilken byggnadsbestämmelser kunde knytas som medförde en ökad möjlighet till stadsplanering inom landskommuner. (Vikstrand 2005, ss. 90-92)

### 2.2.2 Övergångsformen mellan land och stad

De nya tätorterna som uppstod med 1800-talets samhällsförändringar var köpingar, municipalsamhällen och andra administrativa hybrider (Ahlberger 2001, s. 18). Tillsammans med städerna betecknas dessa som administrativa (formella) tätorter. Det som avgjorde ifall en tätort skulle få stadsrättigheter eller ej var behovet av administrativ reglering. (Nilsson 1989, s. 30) De administrativa tätorterna styrdes av "*samhällelig reglering*", var administrativt avgränsade och hade ett tydligt geografiskt område som stadsstadgorna skulle tillämpas inom (Nilsson 1989, s. 60).

Ett municipalsamhälle var en administrativ enhet för tätbebyggelse på landsbygden vilken fungerade som en förvaltningsinstitution inom en landskommun (Ahlberger 2001, s. 56, Nilsson 1989, s. 54). Stadsplaneringen styrdes av lagstiftningen och tillämpades inte i landskommuner men om det uppstod en tätort i en landskom-



mun fanns det möjlighet att bilda köping eller municipalsamhälle (Vikstrand, 2005, s. 13). I köpingen var *Byggnads* - och *Brandstadgan* obligatoriska men det var självmant att tillämpa de andra stadgorna i tätorten. I ett municipalsamhälle var det minst en av de fyra stadsstadgorna som måste tillämpas (Ahlberger 2001, s. 18). Landskommunen hade inte något stort ekonomiskt inflytande över samhället utan man strävade ofta efter bättre levnadsvillkor (Ahlberger 2001, s. 55). Municipalstämman eller municipalfullmäktige bestämde i frågor rörande stadsstadgorna (Vikstrand 2005, s. 72).

Att bättre kunna förvalta och organisera municipalsamhällena hade växt fram med tiden som de ökade i antal. Det hade varit många frågor kring om hur samhällena skulle ordnas och vem som skulle bekosta stadsstadgornas upprätthållande. 1898 kompletterades 1862 års kommunallagar med en lag, vilken reglerade municipalsamhällenas rättsliga ställning och oberoende av landskommunen skulle de stå för sina kostnader och utgifter som uppkom vid tillämning av stadgorna. De fick rätten att själva beskatta invånarna i samhället vilket gjorde det enklare att bli självständiga samhällen. (Nilsson 1989, s. 55; Söderberg 1902 s. 102)

### 2.2.3 Olika typer av municipalsamhällen

Municipalsamhällena som varit dryga 350 stycken i landet, tillkom av olika anledningar och var av skiftande storlek med en varierande försörjning för var och en (Winroth 2016, s. 16) Det fanns municipalsamhällen som hade fler invånare än många städer såsom Kiruna, Malmberget, Boden, Höganäs, Oxelösund, Karlskoga och Gårda, Hagen, Krokslätt, Lunden, Mölndal och Älvsborg (Ahlberger 2001, s. 56). Men det fanns också municipalsamhällen som Tingstad i Göteborg som var landets minsta med endast tolv invånare vid bildandet. Med de skillnader som fanns dem emellan är det svårt att överblicka deras Ortsstruktur (Winroth 2016, s. 16). I flertalet av Göteborg och Bohus läns municipalsamhällen gällde till exempel endast *Hälsovårdsstadgan*. Municipalsamhällen kan dock delas in i fyra tätortsgrupper vilka är *stationssamhällen*, *förorter*, *fiskelägen* och övriga såsom *bruks - industri - och gruvorter* men också *kyrkbyar* och *hamnplatser*. Den största gruppen var stationssamhällen som reglerades i form av municipalsamhälle följt av förorter och fiskelägen. (Vikstrand 2005, ss. 72-73) För att kunna använda stadsstadgorna var ett bildande av den administrativa enheten tvunget.

### 2.2.4 Tätortens förskjutning

1901 hade det bildats 114 municipalsamhällen (Söderberg 1902, s. 103) och dess expansion fortsatte under 1900-talet, särskilt under 1910-1920-talet, med en höjdpunkt som nåddes 1940 med 225 samhällen. Under de första decennierna under 1900-talet började trots det en avveckling av municipalsamhällena och huvudorsakerna var då upphöjande till köping eller att de införlivades med städer. I några fall bildade de själva städer då de fått tilldelat stadsrättigheter. Efter att Ruda i Högsby bildade municipalsamhälle 1949 tillkom inga nya, resulterat av ändrade bestämmelser. (Nilsson 1989, ss. 56-57)

Efter andra världskriget genomfördes reformer och bestämmelser ändrades som förändrade det dåvarande tätortssystemet. 1947 års *Byggnadslag* är av vikt för tätorternas förskjutning. Den tillkom med anledning att lättare kunna kontrollera en oreglerad bebyggelse och för att närliggande stadsplaner skulle kunna samverka bättre. 1947 års byggnadslag gav kommunen rätt att bestämma var och när tätbebyggda områden skulle bebyggas, vilket 1931 års *Stadsplanlag* hade saknat. Regionplan och generalplan infördes, där den senare er-

satte stomplanen, och kommunen kunde med sina instrument förse områden med byggnadsförbud. (Vikstrand 2005, ss. 118-119) Med 1947 års Byggnadslag och 1952 års kommunreform fanns inte längre ett behov av municipalsamhällen då skillnaden mellan städer, köpingar och landskommuner minskade. Huvudkommunen fick ansvar för stadsplanering och för hur ett område skulle utformas, vilket innebär att kommunen fick större makt gällande utvecklingen i samhället (Vikstrand 2005, s. 229).

Municipalsamhällenas ställning påverkades även av införandet av allmänna stadgor. 1958 och 1960 fick hela landet en ny *allmän Ordningsstadga* och därefter en *allmän Hälsovårdsstadga* som ersatte de tidigare gällande stadgorna. 1963 ersattes även *Brandstadgan* av en för hela riket gällande. Följden blev att municipalsamhällen upplöstes som hade dessa stadgorna att tillämpa. Med de allmänna stadgorna ville man bland annat förebygga municipalsamhällets nybildande. En konsekvens av de tidigare nämnda kommunreformerna var att 55 municipalsamhällen avvecklades mellan 1952 och 1955. 1950 fanns det 203 municipalsamhällen men endast 54 stycken 1960. 1967 var siffran nere vid 5 stycken. (Nilsson 1989, ss. 57-58)

Kommunernas inflytande medförde att mindre landskommuner fick problem, då dess befolkningsunderlag och skatteinkomster inte alltid var tillräckliga. Det ansågs kräva större kommunala enheter för att lösa samhällsplanering, bostadsbyggande, infrastruktur, skola och social service samt frågor kring vatten, avlopp och miljö. Med bilen skulle längre avstånd lösas och med utveckling inom kommunikationer skulle möjligheter för pendling till en centralort skapas. 1962 beslutades att det skulle genomföras en ny kommunindelning. (Ahlberger 2001, s. 98) *Kommunreformen från 1971* medförde en indelning där benämningarna stad, köping och landskommun ersattes av benämningen kommun. Med den nya kommunreformen bröts en föreställning om skillnaden mellan stad och landsbygd. Nu skulle tätort och landsbygd förenas och de administrativa hybriderna utplånas. (Ahlberger 2001, s. 98) Det var inte längre möjligt att bilda stad, köping eller municipalsamhälle.

## 2.3 Stadens mönster

### 2.3.1 Planhistorisk utveckling

Svenskt stadsbyggande kan delas in i fem huvudepoker - *den medeltida staden*, *den förindustriella staden*, *det sena 1800-talets stad*, *det tidiga 1900-talets stad* och *modernismens stad*. Epokerna kan utläsas i orternas plan - och bebyggelsestrukturer. *Den medeltida staden* kännetecknas av ett oregelbundet planmönster som ofta utgår från en långgata med mindre parallella gator samt tvärgator. *Den förindustriella staden* kännetecknas av en rätvinklig rutnätsplan sprungen ur statsmaktens tankar. (Ahlberg 1998, s. 11) Rutnätsplanen har system där gator sträcker sig igenom ett stadsområde och löper i varandra i en rät vinkel, med parallella gator systematiserat genom hela planen. (Ahlberg 1998, s. 22) Planerna är ofta enkla och schematiska och det finns en regelbundenhet i planen där torget utgör mitt. Kristianstad (grundat 1614) och Göteborg (grundat 1621) är tidiga städer som är anlagda efter idealet, som efter år 1625 blev rådande ideal. (Ahlberg 1998, s. 27) Städerna som kom ur industrialismen har sin grund i 1874 års *Byggnadsstadga* och *Brandstadga*, vilken kom att reglera bebyggelsen (Ahlberg 1998, s. 11) i *det sena 1800-talets stad*. Det var en dominerande plan fram till 1800-talets senare del men den modifierades något genom olika gatubredd och huvudgator med trädplantering. Den här stadsplaneepoken som kopplas till en intensiv stadsutbyggnad kallas även av geografen Lennart Améen för ”*modifierad renässans*” (Ahlberger 2001, s. 59).

Det följde en reaktion mot 1800-talets rätvinkliga ideal som tog sig uttryck under *det tidiga 1900-talets stad* i form av trädgårdsstaden. Österrikaren Camillo Sitte, samt det engelska och tyska trädgårdsidealet, inspirerande svenskt stadsbyggande. Det medeltida idealet med svängda gator och korta perspektiv förespråkades. Det tog sitt uttryck i slutna rum, trädplanteringar kring gator och en terränganpassning i bebyggelsen, till skillnad från föregående ideal med öppna torg och långa perspektiv. Det fanns en variation, oregelbundenhet och konstnärlighet i idealet framför enbart den tekniska biten, vilken hade sin grund i naturens topografi och de äldre vägsträckningarna. Per Olof Hallman, Nils Gellerstedt och Albert Lilienberg var stadsplanerare som var de mest framträdande i Sverige vid tiden. Vägnäten följde terrängen och de inspirerades av Sittes verk *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen*. (Ahlberg 1998, ss.43-44; Vikstrand 2005, ss. 45-48)

1900-talets trädgårdsideal följs senare av *modernismens stad* med tankar om ett öppet och rent stadsbyggande grundat i funktionalismens tankar. En tro på ett funktionellt och rationellt liv, som förespråkade ljus, förnuft och nytta. (Ahlberg 1998, ss. 49-51)

### 2.3.2 Jämförelse av stadsplaner och kartor

Ett upprättande av stadsplaner var obligatoriskt enligt *Byggnadsstadgan* från 1874. Stadsplanen skulle bestå av en karta och en beskrivning som visade hur anläggning av gator, torg, allmänna platser och byggnadskvarter skulle anordnas. Det som är intressant är de tydliga årsringar som kan uppkomma mellan den äldre staden och den nya då de äldre delarna fortsättningsvis levde under äldre planer. (Ahlberg 1998, ss. 35-36) Som underlag vid samhällsplanering och utveckling är kart- och planstudier ett sätt att skapa förståelse för en Orts framväxt och utveckling. Genom att jämföra historiska kartor från olika tidsåldrar kan ett mönster urskiljas i hur samhället växte fram och eventuella karaktäristiska planmönster framträder. Planmönster i en stad utgör grundstrukturen för dess uppbyggnad och är en spegling av olika tider och dess ideal. Bebyggelsens olika delar sammanbinds av gatunäten och tomter, vilka styr utformning, karaktär och placering. Med tiden förändras stadens mönster och de historiska årsringarna kan ses mer eller mindre på grund av citysaneringar, infrastruktur, ny bebyggelse och samhällsomvandlingar. (Ahlberg 1998)





## 3. FALLSTUDIE ÄLMHULT

### 3.1 Framväxt, reglering och administrativ struktur

#### 3.1.1 Administrativ historik

Älmhult är en tätort i södra Småland, en centralort i Älmhults kommun, Kronobergs län med en landareal på 891 kvadratkilometer och 19 invånare per kvadratkilometer. Kommunens område motsvarar de äldre socknarna Göteryd, Hallaryd, Härlunda, Pjätteryd, Stenbrohult och Virestad. Vid 1862 års *kommunreform* bildade de nämnda socknarna istället landskommuner med motsvarande namn. 1971 bildades Älmhults kommun av Älmhults köping och landskommunerna Göteryd, Virestad, Stenbrohult samt en del ur Ryds köping. 2017 hade Älmhults kommun en folkmängd på 16763 invånare och varje dag är det cirka 4500 personer som pendlar till och från Älmhult för arbete. (Älmhults kommun 2017) Älmhult stavades Elmhult fram till 1911 (Anderek 1950, s. 6).



Fig. 2. Detalj över Älmhult. Inom ramen syns större delarna av det som var Älmhults municipalsamhälle i slutet på 1800-talet. Det som kännetecknar tätortens bebyggelsestruktur är det sena 1800-talets ideal med distinkta rutnätskvarter och långa, rätvinkliga gatuperspektiv. Samhället expanderade när järnvägen kom till bygden. Ortofoto, Lantmäteriet 2017



Fig. 3. Vy över det anlagda torget där kommunhuset står som fond mitt emot järnvägsstationen. Den större torgstrukturen är bevarad sedan 1800-talet. Linnéstatyn är gjord av konstnären Carl Eldh. Foto: M. Svensson, 2017



### 3.1.2 Uppkomsten av stationssamhället

Det beslut som föränledde framtiden för Älmhults expansion togs i riksdagen under 1850-talet då det beslutades att alla järnvägens stamlinjer skulle anläggas på rikets bekostnad. *Södra stambanan* föreslogs gå från Malmö genom Skåne och Småland och vidare förbi Jönköping till Falköping. Linjen från Malmö till Hässleholm var redan fastställd av översten och ingenjören Nils Ericson vid *Väg - och Vattenbyggnadskåren* (VVK) som ledde stambanans utbyggnad. Under 1860-talet fortsatte utredningen gällande sträckningen för den *Södra stambanan*, och anläggningen av norra stationen. Loshult och Älmhult föreslogs men enighet saknades bland berörda ortsbör, vilket ledde till ett flertal möten och diskussioner. Till slut stod Älmhult som stationsplats med övervägande röster och enligt Kungl. Maj:ts beslut den 11 oktober 1861 skulle stationen anläggas vid orten. Med det beslutet följde en expansiv fas i Älmhults bebyggelsehistoria. (Anderek 1950, ss. 17-18)

Älmhults stationssamhälle växte fram i takt som planer för järnvägen tog sin form (Lantmäteriet, Generalstabskartan 1869). Invigningen för bandelen *Hästveda - Osby - Älmhult* öppnades den 1 augusti 1862, vilken föregåtts av planering för bangård, utbyggnader och uppförande av förrådshus och expeditionslokaler. (Anderek 1950, s. 20) Handeln ökade och Älmhult hade sin första marknad 1867. Då flyttades 14 marknadsbodur indelade i 70 stånd till Älmhult och nuvarande Esplanaden, från *Stolpastugan* som låg närmre Stenbrohult. (Anderek 1950, ss. 140-141)



Fig. 4. Vänster: *Stinsahuset* från 1862 har sitt ursprung i det expansiva stationssamhället. Bakom syns monumental tegelarkitektur i *Gripen 14* som är ett bevis på den stadsmässiga strävan som fanns i municipalsamhället. Foto: M. Svensson, 2017



Fig. 5. Ovan: Lokstallet och dess monumentalitet vittnar om Älmhults betydelse som knutpunkt under 1800-talets senare del. Lokstallet med 22 lokplatser uppfördes 1877 och utökades 1895. Foto: M. Svensson, 2017

Innan järnvägen anlades i Älmhult bestod platsen för dess anläggande av landsbygd med skogs- och åkermark samt några få gårdar (Lantmäteriet, Enskifte 1824). Ortens förutsättningar var bland annat ett organiserat gästgiveri, hästskjuts och närheten till sjön Möckeln, som stod till förfogande för ångloken. Älmhult hade även ett fördelaktigt läge mitt emellan Växjö och Kristianstad och fungerade på så sätt bra som övernattningsplats för fångtransporterna som gick (Informant 3). Ytterligare faktorer som spelade en roll för utvecklingen i Älmhult var de anställda vid järnvägen. Med befolkningen som slog sig ner skapades ett behov av service, affärer och hantverkare (Palmlad 2015, s. 6). Med järnvägens anläggande uppstod nya samhällen vid järnvägsstationerna på landsbygden (Vikstrand 2005, s. 71).



Fig. 6. Ovan vänster: Det första stationshuset 1862. Foto: Sveriges Järnvägmuseum. Fig. 7. Ovan höger: Foto över järnvägsområdet och Stora Hotellet, 1890-tal. Foto: Sveriges Järnvägmuseum

### 3.1.3 Municipalsamhälle - underställande av stadgor

Vid tiden för stationssamhällets anläggande ingick Älmhult i landskommunen Stenbrohult. Med tiden fick Älmhult en samlad bebyggelse och man ansåg att det fanns fler möjligheter att utvecklas på egen hand och vidare ta omkringliggande mark i anspråk (Anderek 1950). Ett möte gällande den kommunala förvaltningen och eventuellt tillämpande av rikets stadgor hölls i mars 1884. *Länsstyrelsen* ansåg att tiden var inne för ett tillämpande av stadgorna då samhället expanderat. Det innebar att de röstberättigade skulle lämna ett enhälligt beslut i frågan, och förslaget skulle prövas av Kungl. Maj:t. (ÄKA Älmhults stations-/municipalsamhälle 1885-1900 F2)

”då Älmhults järnvägsstation och omgivande delar af hemmanet Älmhult ett större antal byggnader blifvit uppförda och en talrik befolkning där nedsatt sig, Länsstyrelsen ansett tiden vara inne att ifrågasätta, huruvida ofvannämnda nådiga stadgor skulle blifva i tillämpliga delar gällande inom området för det stationssamhälle, som kunde bildas af Älmhults järnvägsstation och närliggande jordägor, att, derest Länsstyrelsen, efter vederbörande hörande funna skäligt sålunda förordna, beslut dersom kommer att underställas Kungl. Maj:s nådiga pröfning” (ÄKA Älmhults stations-/municipalsamhälle 1885-1900 F2)

För att bli ett väl fungerande samhälle krävdes en samordning av vägnät och hantering av vatten och avlopp. Det krävdes reglering av bebyggelse och se till att ordning och brandsäkerhet rådde. Tills samhället utgjorde en egen kommun skulle de kommunala angelägenheterna skötas av *Samhällsstyrelsen*. Den bestod av en ordningsman som ordförande samt två ledamöter och två suppleanter. *Samhällsstyrelsen* skulle bland annat



ansvara för förvaltning och redogöra för samhällets inkomster och utgifter. Det tillkom även ordningsföreskrifter och brandordningsföreskrifter och det fanns krav på polismyndighet, provinsialläkare och distriktsläkare. (ÅKA Älmhults stations-/municipalsamhälle 1885-1900 F2) För att använda sig av stadsstadgorna krävdes en bildning av municipalsamhälle. Det sågs ofta som ett första steg mot ett köpingsbildande vilket var än mer eftersträfvande (Vikstrand 2005, s. 71).

”Sedan Konungens Befallningshafvande genom resolution den 5 Juli 1884 förordnat, bland annat, att Kongl. Byggnadsstadgan för rikets städer skulle i tillämpliga delar gälla inom Älmhults stationssamhälles område, sådant detsamma finnes utmärkt å en af Ingeniören Nils Löttiger i April 1884 upprättad karta, samt detta beslut blifvit av Kongl. Maj:t enligt nådigt bref den 6 Februari 1885 gilladt och fastställt” (ÅKA Älmhults stations-/municipalsamhälle 1885-1900 F2)

Med ovannämnda beslut bildade Älmhult municipalsamhälle och inrättades i Stenbrohults landskommun den 6 februari 1885. Det fastställdes en *Byggnadsordning* i vilken det sattes upp regler för municipalsamhällets bebyggelse. Med en samlad bebyggelse fanns det ett behov av särskilda föreskrifter. Kap 1 i *Byggnadsordningen* berörde *Byggnadsnämnden* som skulle tillsättas för att övervaka hur *Byggnadsstadgan* efterlevdes. Samhällets *Byggnadsnämnd* skulle bestå av tre ledamöter med lika antal suppleanter av vilka dåvarande *Samhällsstyrelsen* utsåg en ledamot och en suppleant medan de övriga skulle väljas av röstberättigade i samhället. Kap 2 behandlar regler och krav kring byggnaders uppförande:

”en sammanhängande plan uppgöras ej mindre för områdets ordnande och bebyggande än äfven för vattens avledande, så att vattnet må ej blott lätt afrinna från gator och allmänna platser utan ock kunna utan alltför står svårighet ledas från gårdar och tomter ut till allmänna afloppen.” (ÅKA Älmhults stations-/municipalsamhälle 1885-1900 F2)

Det fanns krav gällande byggnadstomten, storlek rörande gårdsrum, byggnadshöjd och hur byggnader åt gatan eller allmän plats skulle uppföras i gatulinjen eller som byggnadsplanen bestämt.

”Tomtegarare vare dock obehaget att indraga hus innanför gatulinien, det sådant kan ske utan vanprydning eller annan olägenhet.” (ÅKA Älmhults stations-/municipalsamhälle 1885-1900 F2)



Fig. 8. Ovan vänster: Behov av kommunikation - telegramstationen 1890-tal. Huset har numera flyttats från Köpmangatan till Hantverksgatan. Foto: Älmhults kommunarkiv Fig. 9. Ovan höger: Knutsgatan, troligen runt sekelskiftet med anlagda gator och en sammanhållen gatulinje. Foto: Älmhults kommunarkiv (ÅKA)



Föreskrifter beskriver hur bebyggelsen skulle anpassas efter hälsovårdsskäl samt brandsäkerhet gällande brandväggar, material och inredning. Byggnader skulle inte täckas med halm, torv, bräder eller annat ”eldfängt” ämne utan istället skulle tegel, skiffer, plåt eller liknande användas. Beroende av vilken byggnad, såsom privat hus, fabrik, bageri, skolhus eller annan typ av inrättning, var tillämpningen gällande lagen olika. Nybyggnad eller förändring av äldre byggnad och tillbyggnader fick inte uppföras utan beskrivning och ritning, samt *Byggnadsnämndens* godkännande. Vidare behandlar Kap. 3. *Allmänna bestämmelser* såsom böter, tillstånd och förseelser (ÅKA Älmhults stations-/municipalsamhälle 1885-1900 F2).

Tre av de fyra stadgorna var tillämpade fram till december 1894 då även den fjärde stadgan, *Hälsovårdsstadgan* skrevs under (ÅKA Älmhults stations-/municipalsamhälle 1885-1900 F2). Det hade tidigare varit ett problem med avfalls- och gödselhögar runt om i samhället, skräp på gatorna och nedgrävda döda djur. Med tiden blev hälsa och renlighet bättre med *Hälsovårdsnämndens* hjälp. Det inrättades en avstjälningsplats och 1898 tillsattes en renhållningskarl, (Anderek 1950, ss. 119-120) vilket leder till bättre förhållanden och samordning inom den berörda frågan. Med tillämpning av de fyra stadgorna fanns nu en möjlighet att bilda köping. 1896 ansökte samhället om att bilda en egen kommun med köpings fri- och rättigheter. I ansökan nämndes både postkontor, bankkontor, rikstelefonstation, distriktsläkare och apoteksförråd som bidrog till samhällets fördel. De ville bryta sig ur socknen på grund av avståndet till Stenbrohult och därav de svårigheter som medföljde att bevaka samhällets intressen. Älmhults municipalsamhälle bildar egen kommun från och med 1901 under namnet Älmhults köping. (Anderek 1950, ss. 47-48, Söderberg 1902, s. 1 )

## 3.2 Bebyggelse och planmönster

### 3.2.1 Standardiserade mönsterritningar och idealplaner

Under andra hälften av 1800-talets startade järnvägens utvidgning på allvar. Vid tiden för stationssamhällenas anläggande fanns standardiserade mönsterritningar och idealplaner vad beträffar dess formgivning och funktion. Mönsterritningarna och de stadsplaner som utarbetades bidrog till ett samhälles upphöjande och status (Palmlblad 2015, s. 12). Stadsbyggaren och chefsarkitekten vid *Statens järnvägar* Adolf Wilhelm Edelsvärd hävdade att stadsbildens skönhet låg i ett rationellt ordnande:

”...just det ändamålsenligas och nyttigaste även är det skönaste. ...Hur mycken estetisk njutning och sinnets lyftning gå icke förlorade genom det virrvarr, den trängsel och fulhet, som i många av våra småstäder ännu härska.” (Ahlberger 2001, s. 59)

Älmhults stationsområde planerades utifrån Edelsvärds idealplan. I den följdriktiga planen står järnvägsstationen i fokus med ett fondtorg. Byggnader lades i förhållande till stationen med vinkelräta gator och en arrangerad park som skapar en sammanhållen bebyggelsestruktur. Avgränsningen närmast stationen var inhägnat av ett staket, kallades ”*spenatkoppen*” och var till för personalens egenodling av grönsaker (Informant 3). Det fanns ingen större samling bebyggelse på platsen dessförinnan, vilket gav möjligheten att till stor del realisera tidens ideal. I skriften *Älmhults historia* (1950) finns ett uttalande från uppkomsttiden gällande ortens planering. Stationsområdet fick med utformningen en tydlig inramning och blev centrumets medelpunkt.

”Få om ens någon af stambanans stationer söder om Stockholm torde hafva sin byggnadsplan så väl reglerad som Elmhult.” (Anderek 1950, s. 41)



Fig. 10. Ovan vänster: Den breda Drottninggatan speglar fortfarande det sena 1800-talets ideal med sitt raka och vinkelräta perspektiv. Foto: M. Svensson, 2017 Fig. 11. Ovan höger: Drottninggatan under 1800-talet. Gatan är ett uttryck för den reglering som 1874 års byggnadsstadga förde med sig. Foto: Älmhults kommunarkiv (ÅKA)

### 3.2.2 Tidens dominerande plan och dess uttryck i municipalsamhället

Tätorterna som uppstod var komna ur järnvägens och industrialismens spår, vilka reglerades efter *1874 års Byggnadsstadga* och de samtida *Brand -* och *Hälsovårdsstadgan*. De hade den konventionella rätvinkliga rutnätsplanen som ideal, med raka och vinkelräta gator, där hygien, renlighet och skönhet var sådant som förespråkades.

En stadsmässighet ökade med tiden som samhället växte. Idealet förändrades och gatorna blev ofta bredare, kvarter rymligare och karaktären olika beroende på vilken typ av gata. De bredare gatorna kom att kallas esplanadgator, vilka hade en rad av trädplantering i mitten, med ett parkstråk som omgavs av gator på båda sidor. Parker, trädgårdar och plantering var en grundläggande funktion i idealet. Höjdbegränsningar och avskurna hörn blev även karaktäristiskt för den här tidens stadsbyggande. (Ahlberg 1998, ss. 36-37) Det sena 1800-tals idealet som beskrivs ovan fick ett tydligt uttryck i Älmhult. De räta linjerna och den rätvinkliga kvarters - och gatuplaneringen med en tydlig mittaxel, i nuvarande Esplanaden, sträckte sig genom tätorten.

Som stödexempel finns Tierp, liknande Älmhult, som tillkom med järnvägens anläggande 1874. Platsen hade föregåtts av landsbygd med obebyggd åker - och skogsmark men 1892 fick Tierp en stadsplan. I enlighet med tidens ideal hade Tierp en trädplantering i mitten av esplanaden och större tomt - och kvartersindelning. 1888 hade stadsstadgorna antagits och Tierp hade blivit ett municipalsamhälle som senare bildade köping. (Lange 1986, s. 78)

## 3.3 Expansionen utifrån kartor och stadsplaner

### 3.3.1 Enskifte 1824

Älmhult ingick i Stenbrohults socken, och efter 1862 års kommunallagar i Stenbrohults landskommun. I början av 1800-talet bestod Älmhult av ett hemman kronoskatte, *Elmhults Gästgifvaregård*, vilket beboddes av

4 åboar, som vardera ägde 1/4 hemman. Litt. A (Elmiersgården) ägdes av Frosten Bengtsson, Litt B. ägdes av Mattis Jacobsson (Gamla prästgården), Litt. C ägdes av Sven Olofsson och Litt. D ägdes av Johan Nilsson (Cronasgården). Enskifteskartan som rör *Samfälte In - och Utägorna till Elmhults Hemman uti Kronobergs län Allbo Härad och Stenbrohults socken* upprättades år 1825. De få gårdar som utgjorde bebyggelsen i landsbygdens Älmhult, är belagda på rad utefter landsvägen. Mark styckades av och ägobyten skedde vilket bidrog till att flera av gårdarna splittrades i större och mindre delar under 1800-talet. 1871 verkställdes en åbodelning inom ägolotten Litt C. av lantmätare *Samuel Gustav Esping* som även upprättade *1871 års plan över tomtreglering i Älmhult*. (Lantmäteriet, Lantmäteristyrelsens arkiv Enskifte 1824)

### 3.3.2 Generalstabskartan 1869

Generalstabskartan från 1869 visar att det finns en samlad bebyggelse i anslutning till järnvägen och dess stationshus med en tillrättalagd struktur närmast järnvägen. Den resterande befintliga bebyggelsen är förlagd längs med landsvägens linjer och med en större ihopsamling närmre de centrala delarna. Den ökade bebyggelsen visar på att järnvägens intåg skapade bättre förutsättningar för handel, inflyttning och service. Stambanans dragning bidrog till att minska isoleringen i samhällena vilket bidrog till en utveckling från bondby till stationssamhälle. (Lantmäteriet, Rikets allmänna kartverks arkiv Generalstabskartan 1869)

### 3.3.3 Plan öfver tomtreglering uti Älmhult 1871

Planen över tomtreglering i Älmhult upprättades år 1871 av kommissions lantmätare *Samuel Gustav Esping*. Kartans område gränsar till Klöxhults ägor i väster och den östra gränsen av den *Nya landsvägen*, nuvarande Esplanaden. Från kartans södra delar till de norra delarna är det anlagda järnvägsspåret draget. De mittersta delarna av kartan utgör en del av dagens centrala Älmhult med stationen i mitten, som på kartan är utmärkt *Stationshus*. Framför stationshuset utläses *Plantering* som har formen av en rektangel med rundade hörn och öster om planteringen är ett rektangulärt *Torg* uttrit. Stationshuset är beläget på nuvarande plats och söder om stationshuset finns *Statens magasin*. Den *Nya landsvägen* som har ritats ut, är utlagd rakt igenom den *Gamla Landsvägen*. Till skillnad från den svänga och oregelbundna äldre vägen är den nya vägen bredare och rakare i sin sträckning. Det finns således en ambition att ersätta de äldre gatorna med nya raka gator och långa perspektiv. Den *Gamla Sunnerbovägen* sträcker sig från väst, genom det utmärkta *Stationsområdet* och över nuvarande Drottninggatan och vidare österut. De nya gatorna är utritade över de äldre gatorna. (Älmhults kommunarkiv, Älmhults stations-/municipalsamhälles arkiv)

### 3.3.4 Karta över en del av Elmhults ägor 1877

1877 års karta är upprättad över en del av ägorna till Elmhult (Litt: B). Den ritades upp av Kommissions Lantmätare *Liedberg* och visar de södra delarna av dagens centrala Älmhult. Genom att utgå från *Elmhults sjö* och gränsdragningarna för samhället, kan de förändringar som skett utifrån enskifteskartans upprättande tolkas. Kartan har en utdragen form och avgränsas av landsvägen och *Elmhults ägor* i öster och norr, och *Froafälle* längst i söder. I väster gränsar kartans till Klöxhults ägor och Drivån (Informant 3) som skiljer ägorna åt. Enskifteskartan från 1825 utgör ren landsbygd med undantag från några få gårdar. Kartan från 1877 har vinkelräta, parallella och korsande gator - en struktur liknande den vid en stadsplan. Den bebyggelse som är uppförd

inom stationsområdet har en klar utformning. Marken har bearbetats efter syfte och större markområden kring *Westergatan*, söderut längs *Jernvägsgatan* samt *Fabrikskatan* har tagits i anspråk. Ännu längre söderut har ett stort markområde anlagts för lokstallar med nära tillgång till Elmhults sjö. I dåvarande läge fanns det två lokstall uppförda.

Flertalet gator är namngivna såsom *Gustav Adolfskatan* längst i söder, *Södermalmsgatan* strax nedanför lokstallarna och *Trädgårdsgatan* som är i höjd med järnvägsområdet. *Jernvägsgatan*, *Fabrikskatan*, *Westergatan* och *Sjögatan* är anlagda väster om järnvägsspåren. *Gamlebygatan* och den bredare katan *Söder långgatan* sträcker sig genom de centrala delarna. Det finns en tydlig skillnad vad gäller de nya raka gatorna i jämförelse mot de äldre oregelbundna gatorna och den slingrande landsvägen som utgör samhällets östra gränsdragning. Några få gårdar är sedan tidigare förlagda längs med äldre landsvägen men kartan visar att det finns nyuppförda byggnader längs den raka katan *Söderlånggatan*. Åtta år senare bildas Älmhults municipalsamhälle. (Älmhults kommunarkiv, Älmhults stations-/municipalsamhälles arkiv)

### 3.3.5 Karta över municipalsamhället 1890

Älmhults municipalsamhälle bildades 1885 vilket är åtta år efter 1877 års karta. Därav upprättas en ny karta över municipalsamhället och dess befintliga bebyggelse år 1890 av ingenjör *Victor Sjögren*. Den helhet som saknades i Liedbergs karta från 1877 framträder först 1890 då vägarna som lades ut har genomförts. På kartan kan vi se att Älmhult har expanderat och mer mark har inkorporerats. Söder om den tidigare gränsen finns de äldre utmärkta gatorna och det har tillkommit byggnader på de nya anlagda gatorna. Till skillnad från 1877 års karta uppvisar Sjögrens karta kvartersnamn och en tydlig kvartersindelning. Öster om landsvägen, som tidigare utgjorde gränsen, har det tillkommit stora partier av skogs- och åkermark.

I det utökade området, norr om den äldre gränsen, tar ett nytt centrum plats. Det finns ett sammanhängande *Torg* med grönstruktur. Torget omges av *Norra Torggatan* och *Södra Torggatan* med en västlig avslutning i den äldre landsvägen som har fått namnet *Storgatan*. På *Storgatan* tar en lång rad med marknadsbodars plats (Informant 3). Gatorna är bredare än tidigare och mellan järnvägen och den äldre landsvägen har en samling bebyggelse växt fram med en stadsliknande struktur. Kartan uppvisar en distinkt rutindelning med rektangulära kvarter som i sin tur är indelade i mindre. Nya gator som utläses är *Östergatan*, *Nygatan*, *Hantverksgatan*, *Erikskatan* och *Drottningkatan*. Väster om järnvägsområdet har en triangulär platsbildning skapats av *Westergatan*, *Köpmanskatan* och *Norra Jernvägsgatans sträckningar*. *Stationshuset* är beläget väster om torget. (Älmhults kommunarkiv, Älmhults stations-/municipalsamhälles arkiv)

### 3.3.6 Karta öfver Elmhults Köping

Kartan över *Elmhults köping Stenbrohults socken Allbo Härad af Kronobergs län* är upprättad 1902-03 för en stadsplans uppgörande. Den ritades upp av distriktslantmätare *Hans Bengtsson Gierup* och den blev gillad och fastställd av Kungl. Maj:t i september 1905.

Det uppritade området har formen av en stående utdragen rektangel. De två järnvägsspåren från *Malmö* och *Sölvesborg* är dragna från kartans södra delar och norröver köpingen mot *Stockholm*. Järnvägsspåren delar







kartan i två delar. Från väster når du köpingen från *Pjetteryd*, från söder nås köpingen från *Loushult* och från norr *Stenbrohult*. De befintliga tomterna är märkta med blå färg, tomterna med öppna platser och gator är märkta med rosa färg och vattenområden har en blå kant. Järnvägsområdet är utmärkt men har inte färglagts och de nya tomterna som är utlagda vid regleringen är även dessa ofärgade. Stadsplanen visar att Älmhults köping har växt, mark har tagits i anspråk och det finns möjlighet att utvidga sitt område. *Älmhults Järnvägs station* och *Stortorget* upptar de mittersta delarna av kartan. *Östergatan* är den gata som utgör kartans östra obebyggda gräns. De västra delarna gränsar till *Klöxhults ägor* där ett mindre vattendrag mynnar ut i *Älmhults sjö* i de södra delarna av kartan och i norr gränsar köpingen till *Gemöns ägor*. Den västra sidan övervägs av industrimarker medan kartans östra delar uppvisar köpingens ambition att expandera med obebyggda marker. Den äldre landsvägen, nuvarande Södra och Norra Esplanaden utgör samhällets ryggrad och är den bredaste gatan. Den sträcker sig igenom hela köpingen från söder till norr men utan hänsyn till rådande topografi. Stationshuset är beläget på samma plats och med liknande struktur som de tidigare kartorna uppvisat. Lokstallarna i de södra delarna av området har utökats och har formen av en halvcirkel. Stinsahuset söder om stationshuset är utritat och ett par magasinshus är uppförda öster om spåren. Framför stationshuset är det rektangulära *Stortorget* beläget som har en sammanhängande form med stationen. Söder om Stortorget är *Nya torget* utmärkt, vilket är platsen för nuvarande Oxtorget. Gierup har ritat ut en önskan om *Kommunalhus* på motstående sida av stationen, och bakom detta framträder en triangulär platsbildning innefattade *Plantering*, som är nuvarande Björkparken. *Stationen* och *Stortorget* bildar tillsammans med planteringen formen av en pil där planteringen ska omslutas av *Norra och Södra Parkgatan* som mynnar ut i Östra Esplanaden. Det finns en tydlig fransk inspiration i formspråket och den stjärnplats som bildas av de diagonala gatorna.

Sammantaget utvisar kartan att de raka perspektiven med breda gator och tydlig kvartersindelning fortfarande är dominerande. Stadsplanen har nya kvartersnamn som *Gladan*, *Örnen*, *Falken*, *Korpen* och *Ugglan* samt romerska namn som *Minerva*, *Juno*, *Jupiter* och *Mars*. De äldre kvarteren har kvar sina namn som *Gripen*, *Mattis*, *Kronan*, *Lejonet*, *Linné* och *Erik*. Tomternas formspråk är annorlunda mot tidigare. De är inte lika konventionella i formen utan uppvisar triangulära platsbildningar med flertalet planteringar, stjärnplatser och är friare i gatu- och kvartersindelningen. Det här uttrycket visar sig tydligast närmast torget men även söderut där *Sjögatan* och *Vallgatan* möts. (Älmhults kommunarkiv, Älmhults köping och kommunalstämmans arkiv)

## 3.4 Den vidare samhällsförändringen

### 3.4.1 Köpingens expansion och tätortens förskjutning

Bildandet av Älmhults köping 1901 leder till upplösningen av municipalsamhället och ett utbrytande ur landskommunen. Med köpingsrättigheterna följde ändrade bestämmelser angående tillämpningen av stadgorna då både *Byggnadsstadgan* och *Brandstadgan* blev obligatoriska (Ahlberger 2001, s. 18). I början av sekelskiftet ordnades det med gatubelysning och *Renhållningsstadgan* antogs 1907 (Anderek 1950, s. 122).

Älmhults köping fortgick som ett framväxande samhälle med en omfattande handel och ytterligare behov av service och hantverk. Bakomliggande faktorer var en närhet och kontakt med den agrara miljön, vilket förutsatte dess expansion. Virkeshandeln var en betydande verksamhet för samhället. 1893 invigdes en telegraphstation och Älmhults tidning utkom i början av 1900-talet med utgivning några år in på det nya sekelskiftet. Både

telegram och tidning bidrog till en ökad kontakt och kommunikation med omvärlden. (Palmlblad 2015, ss. 22-25) I *Älmhults tidning* från 1900 finns beskrivningar av hur köpingen tar form där ett uttryck är nyplanteringen av trettiotvå stycken almar vid Stortorget (Anderek 1950, s. 42). Kommunikationerna som anlades i början av 1900-talet bidrog även köpingens fördelar. 1901 invigdes järnvägssträckan *Älmhult - Sölvesborg* och sträckan mellan *Kristianstad - Älmhult*, invigdes 1909.

Ett problem för köpingen var dock den planlösa bebyggelsen som sökte sig utanför köpingens gränser och utanför det planlagda området. Kommunen ville förhindra detta genom planläggning. Det var en tydlig brist i 1874 års *Byggnadsstadga*, som konstvetaren Anna Micro Vikstrand påpekar i *Strävan efter ett ordnat samhälle* (2005). 1928 skedde en inkorporering som ett uttryck för att reglera, begränsa och styra över det som byggdes. Det fanns även ett ökat behov av kommunala byggnader såsom kommunhus, badhus, vatten- och renhållningsverk, skolhus och idrottsplatser som behövde mark vilket gjorde inkorporeringen till en viktig fråga för köpingen. Från och med januari 1928 tillhörde hemmanen Gemön, Froafälle och Slätthult i Stenbrohults och hemmanen Bökhult, Klöxhult, Ormakulla och Bockatorp, lägenheten Signildsö samt delar av hemmanen Grimsbygd och Kärrnäs i Pjätteryds kommuner Älmhults köping. (Anderek 1950, s. 58-59).

Under första världskriget var järnvägsverksamheten som störst i Älmhult och fram till elektrifieringen av stambanan 1933 hade den en betydande storlek. Därefter kom storleken och arbetstillfällena att reduceras med tiden. Mark togs i anspråk under mellankrigstiden då det fanns behov av tomter till industrin. (Palmlblad 2015, s. 25) Vid kommunreformen 1952 bildades storkommuner i området, vilka var Almundsryd, Göteryd, Virestad och Stenbrohult, som nybildats av de dåvarande mindre landskommunerna. Älmhults köping påverkades inte av reformen utan behöll sin självbestämmanderätt. I efterkrigstiden förändrades dock samhällets administrativa struktur och de mindre småkommunerna slogs samman med köpingen 1971 då *Älmhults kommun* bildades.

### 3.4.2 Karaktäristik och förändrad arkitektur

Utmärkande för Älmhults municipalsamhälle är gatorna med de raka perspektiven, den tydliga kvartersindelningen och den sammanhållna byggnadshöjden som är kommet ur 1800-talets stadgor. De återstående byggnaderna och miljöerna som idag utgör de centrala delarna såsom torget, *Björkparken* och de byggnader som anlades med samhällets expansion är karaktäristiska för tätorten. Älmhults byggnadsbestånd bestod till stor del av traditionell panelklädd trähusbebyggelse men även av tegelbyggnader som i vissa fall reveterades. Motsvarande städernas stadsrum, med dess utbud av service och kommunikation, anlagda parker och en viss typ av bebyggelse, uppvisar Älmhult liknande stadsmässighet. De påkostade byggnaderna och de mest förnäma husen uppfördes runt torget, såsom bank, hotell och station med olika typer av affärsverksamhet i bottenvåning och med bostäder i övervåningen. Affärer och olika typer av verksamheter etablerades till en början med en koncentration kring torget och längs Köpmansgatan och Hantverksgatan. Magasin och fabriker anlades istället intill järnvägen.

Med municipalsamhällets framfart som bidrog till köpingens bildande tog byggnadsbeståndet en annan form som tog sig uttryck i nationalromantiska tegelvillor (ÄKA Gladan 4, Bilaga 1) och monumentala byggnader med hörntorn (Gripen 14), ornament och balkonger. (Svart på vitt 2001)

Järnvägsområdet upptar en stor del av de centrala delarna vilket gör att det är en grundläggande del av karaktären med sin distinkta anläggning. Framför stationshuset råder skönhet och på baksidan nyttan med en närhet till fabriker och företag. Järnvägens anläggande hade även betydelse för uppförandet av hotell såsom *Stora Hotellet*. Det uppfördes under 1860-talet när järnvägen kommit till Älmhult, med de behov som skapades. Det har med tiden fått ett annat utseende än den ursprungliga enkelheten genom större ombyggnader. Det byggdes till en flygel mot bangården under slutet av 1800-talet (Anderek 1950, ss. 42-43) med utskjutande mittparti, balkong, tandsnittsfris och tempelgavlar ovanför fönstren utifrån rådande tidsstil (ÄKA). Efter ytterligare en ombyggnad under 1960-talet återinvigdes hotellet den 1 april 1965. Idag skulle den senare ombyggnaden inte kallas förnämlig utan skulle istället benämnas som förvanskning.

”Genom traktör Nils Holmbergs förnämliga restaurering och ombyggnad av Älmhults Stora hotell har emellertid denna brist avhjälpats, och detta på ett sätt som länder vederbörande till all heder” (Anderek 1971, s. 72)



Fig. 13. Det föredetta *Stora Hotellet* i Älmhult är idag oigenkännligt från sitt tidigare utseende. Dess forna glans under 1890-talet visas i Fig. 7. på sidan 27. Foto: M. Svensson, 2017



Fig. 14. Ovan vänster: Linnégatan, i närheten av Missionskyrkan är en gata med blandad bebyggelse av olikartad karaktär som en följd av 50-talets rivningar och postmoderna nybyggnationer. Foto: M. Svensson, 2017



Fig. 15. Ovan höger: Knutsgatan är en av gatorna som kan ses på kartan från 1890 då Älmhult var ett municipalsamhälle. Karaktäristiska bostadshus från tidsperioden med liggande panel uppförda kring sekelskiftet. Foto: M. Svensson, 2017

Området i närheten av Missionskyrkan kännetecknas av en blandning av bebyggelse från municipalsamhället med traditionell panelarkitektur men också av monumentala bostadshus i tegel, modernismens distinkta och funktionella byggnadskroppar till postmoderna flerbostadshus. Karaktären är bland annat en följd av rivningar under det senare 1950-talet. Vid Södra Torggatan uppfördes ett affärs- och bostadshus 1959 ritat av Claes Knutsson, kallad ”betong Knutsson” (Informant 3). Bostadshuset som revs under 1980-90-talet fick ersättare som anpassades i höjd och material samt till den äldre stadsplanen och dess bebyggelsestruktur. (Palmbblad 2015, s. 43) På platsen där Domus uppfördes, av *Kooperativa Förbundets Arkitekt- och Ingenjörbyrå* (KFAI)



1967, låg tidigare småskalig bebyggelse och med en variation i affärsrörelserna. Dagens byggnadskropp skiljer sig både i volym och stiltyp till skillnad från den äldre bebyggelsen. (ÅKA)

Älmhults torg upptog en stor plats i det ursprungliga municipalsamhället men haft olika utseende från dess anläggande. På kartan från 1890 flankeras torget av Norra och Södra Torggatan. Torget hade formen av en rektangel och en sammanhängande grönstruktur. Med tiden har den längre sammanhängande formen alltmer kommit att delas upp. På flygfoton från 1940-talet består torget av tre distinkta delar med planteringar, öppna ytor och gångstråk och det finns en tydlig fransk inspiration i symmetrin. Idag är torget fortfarande uppdelat i tre delar men den grönstruktur som till en början präglade torget är borta.

Björkparken var ursprungligen bara en grönstruktur som anslöt till torget men utvecklades till en förnämlig park. I skriften *Älmhults historia* (1950) beskrivs att parken var en gåva av veterinären Axel Crona. Hans önskan i donationen var att en kyrka, kapell eller annan offentlig byggnad skulle uppföras. Med kommunhuset som uppfördes 1947 (ÅKA Bilaga 2) gick hans önskan i uppfyllelse. Kommunhuset som uppfördes ritades av arkitekten Birger Larsson som tog sin examen vid *Kungliga Tekniska Högskolan (KTH)* där han undervisats av Gunnar Asplund och Uno Åhrén (Palmlblad 2015, s 36). Efter att kommunhuset uppfördes försvann en del av den grönstruktur och symmetri som var karaktäristiskt för parken.



Fig. 16. Vänster: Björkparken är ett uttryck för den ambitionsnivå som fanns i Älmhult. Parken tog form efter initiativ av Älmhults försörjningsförening, 1930-tal. Foto: Älmhults kommunarkiv (ÅKA)

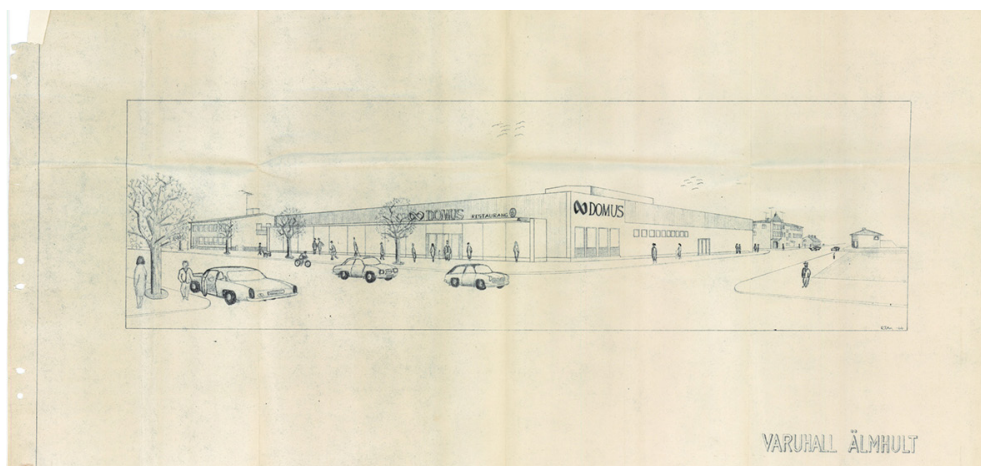


Fig. 17. Ovan: Ritning av den nya varuhallen Domus i Älmhult. Byggnaden uppfördes 1967 av KFAI och ersatte tidigare småskalig bebyggelse. (ÅKA)

### 3.4.3 Kulturmiljö av riksintresse

Kulturmiljön och kulturvärden är ett allmänt intresse vilket framgår i både plan - och bygglagen (2010:900) samt Miljöbalken. Enskilda objekt som är av kulturhistoriskt värde skyddas av plan - och bygglagen samt vår Kulturmiljölag (1988:950). Länsstyrelsen har givit ut skriften *Älmhults stationssamhälle Kulturmiljö av riksintresse* (2015) för att lyfta fram förekommande historik och kulturhistoriska värden i Älmhult. Länsstyrelsen har pekat ut ett antal objekt i centrala Älmhult som är särskilt värdefulla ur ett kulturhistoriskt perspektiv (Palmlblad 2015, s. 9). Av dessa är övervägande utmärkta byggnader inom gränsen för municipalsamhället vilket är anmärkande. I deras värdebeskrivning framgår det att Älmhult är ett riksintresse med motivet att det är ett planmässigt uppfört järnvägssamhälle som speglar det sena 1800-talets stadsbyggnadsideal och som har en struktur som finns bevarad än idag. Det som uttrycks är en:

”stadsmässig, regelbunden rutnätsplan från 1860-talet med monumentalt centralstråk framför järnvägsstationen, trädplanterade gator, tomstruktur och byggnader.” (Palmlblad 2015, s. 1).

Grunden i värdebeskrivning är den sammanhållna strukturen och det samband som finns mellan torg, gatuför-greningar och bebyggelse (Palmlblad 2015, s. 6). Det rektangulära torget och parkmiljön är ett av riksintressets mest tydliga karaktärsdrag. Det som ytterligare lyfts fram är kommunhuset som fond med stationshuset på motsatt sida. En del av värdebeskrivningen kan räknas till det som föregick bildandet av municipalsamhället och den expansion som följde.



Fig. 18. Vänster: Älmhults torg med sin distinkta anlagda struktur. I förgrunden syns "spenatkoppen" (Informant 3) som var platsen för järnvägspersonalens grönsaksodling. Foto: M. Svensson 2017



Fig. 19. Ovan vänster: Kulturhistoriskt värdefull trähusbebyggelse från municipalsamhällets tid. Foto: M. Svensson, 2017



Fig. 20. Det sena 1800-talets esplanad och pågående omgestaltning. Trädplanteringen som fanns tidigare är nu borta. Foto: M. Svensson, 2017



## 4. FALLSTUDIE GLIMÅKRA

### 4.1 Framväxt och administrativ struktur

#### 4.1.1 Administrativ historik

Glimåkra kyrkby, tillhörde Glimåkra socken i Östra Göinge härad och ingick efter kommunreformen 1862 i Glimåkra landskommun. Glimåkra, i Skåne län tillhör sedan 1974 storkommunen Östra Göinge kommun med Östanå, Broby, Boalt, Glimåkra, Sibbhult, Hjärsås, Immeln, Hanaskog och Knislinge. Kommunen grän-sar i norr till Småland och orterna Loshult och Boalt, västerut till Osby och Broby och söderut till Sibbhult, Knislinge och Hjärsås. Kommunen har en folkmängd på cirka 14 100 och av dem bor runt 1500 i Glimåkra. Kommunens yta är 452 kvadratkilometer (Östra Göinge kommun 2017). Namnet Glimåkra kommer från ordet Glymakre och Glimagre och under 1700-talet blev det Glimåkra. (Johnsson, 1909)



Fig. 21. Vänster: Detalj över Glimåkra. Inom ramen syns det vägnät och bebyggelsestruktur som var typiskt för trädgårdsstaden och som Glimåkra municipalsamhälle tog till sig. Ortofoto, Lantmäteriet 2017

Fig. 22. Ovan höger: Vy över den äldsta delen av Glimåkra med kyrka och den tidigare uppodlade "prästängen". I förgrunden syns Glimån som skiljer nyare bebyggelse och den äldre kyrkbyn åt. Foto: M. Svensson, 2017



Fig. 23. Från vänster i bild sträcker sig den gamla landsvägen, numera Storgatan, där större delen av den traditionella bebyggelsen har rivits eller fått ett förändrat utseende med undantag av biblioteket som tidigare huserat både skol- och kommunalhus samt bank. Flera av dagens byggnader har moderniserats och med tiden även fått postmoderna uttryck. Jordbro och ett av Glimåkras första handelshus, "patricierhuset", längre bort. Foto: M. Svensson, 2017



#### 4.1.2 Isoleringen bryts

Den senare delen av 1800-talet räknas till järnvägsbyggenas epok. Det anlades nya banor och alternativ till sträckningar diskuterades, där kommun och företag var pådrivare. Staten betalade och det togs initiativ till stambanornas anslutning (Görnebrand 1996, s. 34). Stamnätet lades utanför de centrala bygderna och genom glest bebyggda och befolkade områden (Nilsson 1989, s. 85) Järnvägen blev ett nytt inslag i landskapet som förändrade landskapsbilden, där nya samhällen växte fram med ny bebyggelse kring stationen (Lilja 1993, s. 23). Torsten Lundberg nämner i *Glimmarebygdens saga* (1938) invigningen av det första tåget och stationsbyggnaden, till Glimåkra från Kristianstad, den 31 augusti 1886. Länets hövding och greve Magnus Gabriel De la Gardie var med, järnvägsbolagets styrelse, aktieägare, blåsorkester och en mässingssextett (Lundberg 1938, s. 238), vilket visar på en stor händelse för tiden. Den berörda sträckan var *Kristianstad - Immeln Jernväg* (KIJ) som förlängdes till Glimåkra. Glimåkra by hade bidragit med 6000 kronor för att järnvägen skulle dras ändå fram till byn som därmed blev slutstation. (Lilja 1993, ss. 23-24) Glimåkra hade varit en isolerad bygd men därefter skapades fler möjligheter för orten och det etablerades hotell och affärer. *Hotell Ekstrand* låg vid järnvägsstationens ände, vilket senare blev *Glimåkra Hotell* och är idag platsen för *ICA* (Informant 4).



Fig. 24. Ovan vänster: Swenssons vid Storgatan/Bagarelien i det expansiva stationssamhället. (ÖGK)

Fig. 25. Ovan höger: Vy över kyrkbyn: kyrka, Jordbro och "patricierhuset". Ett av de äldsta fotografierna över Glimåkra och den traditionella bebyggelsen. Foto: Glimåkra Hembygdsförening

#### 4.1.3 Från kyrkby till etablerad industriort

Glimåkra var en typisk jordbruksby med traditionell bebyggelse och en kyrkby, vilket utvecklades till träindustri med sågverk och tillverkning av glas och möbler samt stenindustri. Under 1880-talet utgjordes Glimåkra endast av några få gårdar, gårdshus och omkringliggande hantverkarhus längs bygatan, numera Storgatan, där penningmarknad med bodhandel kombinerades. Ett av de äldsta fotografierna från Glimåkra visar en vy över *Jordbro* med kyrkan och det första affärshuset, det så kallade "patricierhuset" som byggdes på 1880-talet efter järnvägens intåg. Fram till järnvägens anläggande var det 3-4 handelsmän i hela socknen och till större delen hantverk som verksamhet. (Bengtsson 2007, s. 53) Hembygdsforskaren Pehr Johnsson skrev i *Fyra Göinge socknar* (1909):

"Vidare finnes inom socknen tvänne stärkelsefabriker, en mindre snickerifabrik, varjämte flera enskilda snickare äro bosatta inom socknen, som ifråga om hemslöjd - snickeri, korgmakeri och vävnad - intager ett framstående rum." (Johnsson 1909, s. 267)

1906 övertogs *KIJ* av *Kristianstad - Hässleholms Järnvägar*. Järnvägen vid Glimåkra skulle anslutas till den *Södra stambanan* och sträckas till Älmhult. 1909 invigdes en ny stationsbyggnad och bangård byggdes längre norrut i samhället, som kom att utgöra det *nya centrumet*. (Lilja 1993, ss. 23-24) Med de nya kommunikationerna förbereddes exploateringen av stenindustrin, skogsförädlingen och det flyttade in fler människor till kyrkbyn som gav upphov till utveckling inom service - och affärsverksamhet (Görnebrand 1996, s. 35). Med Älmhultsbanan uppkom än fler industrier och det skapades ett nytt centrum från Bagarelien. Området utmed järnvägen utvecklades till ett nytt affärs - och industricentrum, med flera affärer, mejeri och sågverk. (Görnebrand 1996, ss. 38-41) En kooperativ handelsförening startade 1913 inom arbetarrörelsen (Bengtsson 2007, s. 54) På Hantverksgatan hade flertalet hantverkare sina verksamheter.

”Fastigheten längst ner mot Storgatan, var Valfrid Lindgrens, som var bygmästare och svarat för många husbyggen i trakten. I källaren höll skomakarna Br. Celanders till och på övre våningen hade Nanna Aurell sin Tobaks - och pappershandel. Vid gatan bodde även skraddarmästare Aug. Johansson, damfrisör Gurli Hultberg, tandtekniker Wohlstein, hattmodist Ida Persson och konservator Vilner Carlsson. På andra sidan hade toffelmakare Axel Svensson sin verkstad, urmakaren och bryggaren J.T Svensson sin verksamhet, frisör Alb Lüdicke sin salong och Frida Ahlin-Kjellström sin mjölk-och brödaffär. Längst uppe på backen låga berömda Ola Mors café, omtyckts ställe för en kaffegök i smyg. Mitt emot järnvägsstationen låg Villa Holms mat - och ölservering, som drevs av symaskinsagenten A.P. Holm.” (Görnebrand 1996, s. 41)

I det nya centrumet etablerades glasbruket 1918 (Lundberg 1938), vilket lades ner 1969. Dess storhetstid var under 1940-talet med uppemot 100 anställda och verksamheten genererade en positiv utveckling för samhället. (Görnebrand 1996, s. 47) Elektriciteten var en av förutsättningarna för att kunna etableras i närheten av järnvägen, vilken gav upphov till att industrin tog en allt större plats i Glimåkra. (Bengtsson 2007, ss. 29, 79)

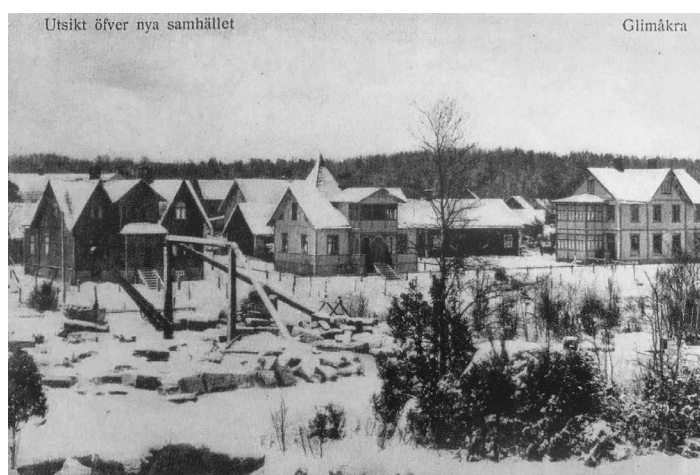


Fig. 26. Ovan: "Utsikt öfver nya samhället". Här etablerades ett nytt centrum när Älmhultsbanan öppnade 1909. Foto: Glimåkra Hembygdsförening  
 Fig. 27. Höger: Glasblåsaren Bernt Ekvall som ägnade sitt liv åt *Glimma Glasbruk*. Avbild av fotografi från Glimåkra Hembygdsförening



#### 4.1.4 Framgång som municipalsamhälle

För ett mera samordnat och reglerat samhälle var bildande av municipalsamhälle ett alternativ. I protokoll vid Glimåkras kommunalfullmäktiges sammanträde i juli 1928 utläses:

”Länsstyrelsen har genom landsfiskalen i Örkened distrikt, till fullmäktige remitteras en ansökan från kommitterade i Glimåkra by, att ett kartlagt jordområde om 164,8944 hektar, bestående af Glimåkra by samt delar af Häggeryda och Drakeberga byar, måtte få utgöra ett municipalsamhälle, benämnd Glimåkra municipalsamhälle, samt begärt fullmäktiges yttrande däröver. Efter föredragning av ansökan beslöt fullmäktige enhälligt att tillstyrka densamma då därigenom mera ordnade förhållanden skulle inträda vilket vore för samhället behövt.” (ÖGK Glimåkra kommunalfullmäktige A1:2)

Det fanns ett lokalt initiativ till den administrativa regleringen vilket leder till att Glimåkra municipalsamhälle förverkligades några månader efter. I ett protokoll från municipalstämman i Glimåkra den 31 mars 1929 citeras brevet från *Länsstyrelsen* och Kungl. Maj:ts beslut.

”Sedan Kungl. Maj:t genom nådigt beslut den 24 november 1928 förordnat, att ett område om 164 hektar 89ar 44 kvadratmeter av Glimåkra by samt hemmanen Häggeryda och Drakeberga i Glimåkra socken, angivet å en av ingenjören Conrad Lundberg år 1927 upprättad karta, skall utgöra ett municipalsamhälle under benämning Glimåkra municipalsamhälle” (ÖGK Glimåkra municipalstämma A:1)

Den 24 november 1928 inrättades Glimåkra municipalsamhälle i Glimåkra landskommun och vidare höll municipalstämman den 21 april 1929 ett möte där bland annat val av *Byggnadsnämnd* och val av *Hälsovårdsnämnd* skulle göras, som var de nämnder som skulle upprätthålla stadgornas efterlevnad. (ÖGK Glimåkra municipalstämma A:1) Det hade redan innan bildandet funnits en önskan hos lokalbefolkningen om reglerad bebyggelse och det uttrycktes ett behov av skönhet, ordning och brandsäkerhet. Ett tidningsurklipp i *Norra Skåne* från 1928 förtydligar det resonemanget där en brand hade inträffat i Verner Josefssons bilverkstad.

”Det är den åttonde eldsvådan sedan 1920 i samhället och ännu en illustration till behovet av modern och effektiv brandsläckningsattiralj och tränat manskap. Det vore att hoppas, att verkstaden vid den nu förestående municipiella storstädningen måtte förläggas på annan plats. Här borde en häck av pyramidpopplar beklä den fula smedjeväggens kala yta, nedtill avrundad med en syrén - och rododendronrabatt som en vacker och värdig avslutning på den publika allmänningen utanför hotell Ekstrand.” (KB, Norra Skåne)



Fig. 28. Ovan: Under municipalsamhällets tid var Storgatan en livlig affärsgata med flertalet verksamheter. ”Jeppahuset” var en central punkt med *Pamps Café*, berättar Glimåkra Hembygdsförenings föredetta ordförande Ingvar Ekvall. 1991 skedde en restaurering av byggnaden som då fick tillbaka sitt karaktäristiska torn. Foto: M. Svensson, 2017



Det nybildade municipalsamhället hade en bra start. 1935 hade Glimåkra municipalsamhälle en befolkningsmängd på 3800 personer vilket är den högsta siffran i ortens historia (Glimåkra 2000) Under 1940-talet fanns det diverse- och speceriaffärer, mejeri, hotell, hantverkare och ett 60-tal affärsrörelser i Glimåkra såsom *Sandbergs Herrekipering* och *Hugo Svenssons urmakeri* på Storgatan. Friluftsbadet *Trollabadet* tillkom under 1940-talet och *Glimåkra Folkets park* var en populär park för nöjen som invigdes 1928. (Informant 4) 1928 annonserades det om dans i Folkets park med uppträde, servering och konditori (KB, Norra Skåne). Invid Lönsbodavägen låg ”marknadsplatsen” (Informant 4) som inbringade stor aktivitet under de dagar som väntade.

”Längre norrut breder bostadsbebyggelsen ut sig över den gamla marknadsplatsen. Här hölls stormarknader två gånger om året i april och oktober. Marknaden var något som särskilt vi barn såg fram emot. Vanligtvis hade vi lyckats spara ihop en slant för att köpa karameller och för att åka karusell. Det var då det var en jämn ström av människor upp och nerför Storgatan, som besökte de många kaféerna, de större affärerna, där ofta kunderna fick en kaffetår, för att inte tala om en flaska öl på hotellet.” (Görnebrand 1996, s. 12)



Fig. 29. Ovan vänster: *Glimåkra Folkets Park* blomstrade under municipalsamhällets tidiga år och flera decennier fram. Foto: M. Svensson, 2017

Fig. 30. Ovan höger: Annon i *Norra Skåne* 1928. ”Fin fin servering och konditori” med musik av *The Two Waldemars*. Foto: M. Svensson, 2017

Fig. 31. *Glimåkra Folkets Park*. Den anlagda parken och de kvarlämnade bänkarna minner om de gångna åren. Foto: M. Svensson, 2017

#### 4.1.5 Nämnderna i municipalsamhället

*Byggnadsnämnden* som fanns i municipalsamhället fram till 1947 var en kommunal nämnd som hade ansvar för att ta fram stadsplaner och se till att de efterföljdes. Efter 1947 års *byggnadslag* blev byggnadsnämnderna även obligatoriska i landskommunen (Vikstrand 2005, s. 294) Protokollen från *Byggnadsnämnden* i Glimåkra municipalsamhälle beskriver olika typer av ärenden och förslag som samhällets befolkning ansökte om. Ärenden rörde avstyckningar, förslag om nyuppförande, byggnaders avstånd och placering, ritningar och beskrivande kartor, i vilka nämnden vidare tog beslut. De hade inblick och makt över hur byggnader skulle gestaltas genom byggnadsloven som de beviljade. Det fanns en chans att överklaga till *Länsstyrelsen* ifall man ansåg att nämndens beslut hade varit felaktigt. (ÖGK Glimåkra municipalsamhälle A:1)

Enligt stadgorna fanns det krav på en upprättad stadsplan med tillhörande byggnadsbestämmelser vid bildande av municipalsamhälle. I februari 1930 utarbetades därav en stadsplan som *Allmänna ingenjörbyrå*n skisserade upp. Vid tiden rådde byggnadsförbud i samhället vilket ledde till att de ärenden som kom in under den perioden diskuterades utifrån det. Flera av ärendena diskuterades även explicit utifrån skönhet och brandfara. (ÖGK Glimåkra municipalsamhälle A:1) Diskussionerna kunde handla om ifall områden kunde "försvåra eller förhindra en planindelning eller genomförande av stadsplanen". Ett ärende som återges i *Byggnadsnämndens* protokollsbok är fiskhandlaren Victor Johnssons kiosk.

"Nämnden beslutade att Fiskhandlare Herr Victor Johnsson skulle omedelbart borttaga kiosken vid vägkorsningen samt igenfylla ock jemna platsen der densamma stått. Som skäl härför ansågs att då kiosken inte användes utan skymde sikten för vägfarande och ur skönhetsynpunkt ej är tilltalande den borde borttagas." (ÖGK Glimåkra municipalsamhälle A:1)

Citatet visar på den ambition man hade med Glimåkra municipalsamhälle. Innan stadsplanen trädde i kraft hade allmänheten synpunkter på hur de skulle kunna anpassa sig till den nya lagen och hur den fortsatta utvecklingen rörande samhällets utformning skulle se ut.

"allmänna meningen var den att en liten övergångstid voro behövlig. För ett samhälle kan ju ej ögonblickligen sätta sig in i nya lagar och förordningar som skola tillämpas i ett blivande municipalsamhälle där som aldrig varit någon som helst byggnadsordning utan hus och tomter har blivit i ett enda virvar." (ÖGK Glimåkra municipalsamhälle A:1)

*Municipalnämnden* som var det verkställande organet i municipalsamhället hade det huvudsakliga ansvaret för finanser (Vikstrand 2005, s. 296) Från Glimåkra municipalnämnd finns en hel del material gällande vägarbeten under 1930-talet. De beskriver hur samhällets vägar skulle breddas, att makadam skulle tillhandahålls och köras ut för samtliga vägar i samhället, hur terrassering skulle ske och hur de skulle grävas vattenrännor för vattnets avledande. Under 1950-talet följs detta upp igen, då samhället var i behov av ordnande kring vatten- och avloppsfrågor. (ÖGK Glimåkra municipalnämnd F1:1)



## 4.2 Bebyggelsen och dess planmönster

### 4.2.1 Glimåkras bebyggelse och karaktär

Glimåkras framväxt har sitt ursprung i de gårdar som var förlagda i dalgången där biflödena till *Helge Å*, *Glimån* och *Kilingeån*, rinner fram. Bebyggelsen låg utmed de befintliga vägarna och ryggraden i samhället utgjordes av den gamla landsvägen, nuvarande Storgatan, med sin framträdande oregelbundenhet och vägsträckning upp till kyrkbyn. (Lantmäteriet, Lantmäteristyrelsens arkiv Enskifte 1810) Runt sekelskiftet och två decennier framåt förändrades bebyggelsen i byn, som tidigare utgjordes av traditionell småbebyggelse, där torp och backstugor varit vanligt. Med industrin tillkom fabriker och det byggdes bostäder för både arbetare och direktörer. Det uppfördes större disponentvillor och flertalet en- och tvåfamiljshus samt affärshus som tillkom med den ökade befolkningen. (Lilja 1993, s. 28) Det utfördes flertalet ägostyckningar och avsöndringar där marken styckades av till fördel för industrietablering (Lantmäteriet, Lantmäterimyndigheternas arkiv). Liknande mönster syntes i Huddinge, Hörningsnäs och Fullersta villastäder utanför Stockholm när de stora markägarna avyttrade flertalet tomter för egnahemsbebyggelse och småjordbruk nära järnvägsstationen under 1910-20-talet. (Vikstrand 2005, s. 26)



Fig. 32. Ovan vänster: Östra järnvägsgatan i det "nya centrumet" med sina ståtliga egnahemsvillor. Foto: M. Svensson, 2017

Fig. 33. Ovan höger: Trädgårdsgatan utifrån trädgårdsidealets uttryck som är tydligt i Glimåkra med egnahem och brutna eternittak. Foto: M. Svensson, 2017

De föregående husen hade byggts i skiftesverk eller knuttimring men nu reglades istället väggarna upp och kläddes med plank som fick panel eller reveterades (Lilja 1993, s. 29). Karaktären i byn förändrades vilket gav uttryck i en panelarkitektur med större fönster, detaljerade snickerier och brutna tak med eternit. Flertalet av husen med panel fick en slät eller fasspontpanel. De målades ofta i rött men vid sekelskiftet blev färgerna ljusa som gult och vitt (Lilja 1993, s. 25).

I många samhällen anpassades bebyggelsen efter bilens intåg men i Glimåkra dröjde 1800-talet kvar länge. Handel, kommunikation och industri förändrades men fram till 1940-talet var det fortfarande många som använde sig av hästskjuts in till Glimåkra för ärenden eller kyrkobesök. Tömmarna virades runt långa stänger som markerade P-plats för hästfordon eller genom järnringarna som fanns i kyrkmuren (Bengtsson 2007, s. 57). Det betade kor på ängarna nära centrum, strax innan marken användes till industrietablering, flerfamiljshus och serviceboende. (Bengtsson 2007, s. 28) Med tiden som samhället utökade blev gatorna alltmer regelbundna i periferin. Det nya industriområdet växte upp längs Osby - Brobyvägen, där det idag är aktiva verksamheter. I närheten uppkom moderna bostadsområden med flerfamiljshus, villor och hyresfastigheter under 1950-talet med ett annat uttryck än tidigare bebyggelse. Handeln var till en början koncentrerad till Storgatan som sträcker sig från smålandsgränsen genom Lönsboda och Glimåkra, och vidare till Broby.



Fig. 34. Översta bilden: Egnahemsbebyggelse och vy mot Trädgårdsgatan, ett uttryck för trädgårdsidealet. Foto: Glimåkra Hembygdsförening  
 Fig. 35. Ovanstående vänster: Panelarkitektur på "Nya gatan" som senare blev Egnahemsgatan. Foto: M. Svensson, 2017  
 Fig. 36. Ovanstående höger: Egnahemsgatan med karaktäristisk bebyggelse och brutet tak. Foto: M. Svensson, 2017

#### 4.2.2 Trädgårdsidealets yttringar

Glimåkra är i stort präglad av friliggande villa - och egnahemsbebyggelse med en sammanhängande tillkomsttid vilket ger en stark tidsprägel. I Glimåkra förverkligades trädgårdsidealet som var en reaktion mot den strikta indelningen i rutnät. Trädgårdsidealet föll sig naturligt i Glimåkra med den äldre oregelbundna vägsträckningen i den äldre landsvägen och den naturliga variation som fanns, då planeringen anpassades efter rådande topografi. Trädgårdsidealet med villa - och egnahemsbebyggelse gestaltas bland annat i "Nya gatan". Det var bland annat glasarbetarna som var med och anlade gatan under 1930-talet. 1938 hade nämligen *Glimma Glasbruk* brunnit och glasarbetarna var "arbetare med kraft" (Informant 4). "Nya gatan" fick senare namnet *Egnahemsgatan* (Bengtsson 2007, s. 120). Västra Järnvägsgatan och Trädgårdsgatan hade lövsalar och trädgårdar sprungna ur höga ambitioner och på Östra Järnvägsgatan yttrade idealet sig i den planterade björkallén från 1930-talet. (Bengtsson 2007, ss. 117-119) *Villa Holm*, *Vävstolsmuseet* (Hyttmästaren 9) och de framträdande villorna längs Östra Järnvägsgatan står som tydliga representanter för Egnahemsrörelsen.



## 4.3 Bebyggelsens framväxt utifrån kartor och planer

### 4.3.1 Geometrisk karta 1696

Glimåkra kyrkby 1696 ritades upp av lantmätaren *Oloff Rysell*. *Geometrisk Charta öfver Glimådra Bjöö i Östra Göinga härad och Glimådra sockn*. På kartan är fyra större gårdar utritade längs landsvägens sträckning, en *Sjukstuga* samt några mindre bostadshus. En klockstapel och en kyrka är utmärkta och söder om kyrkan finns en sammanbyggd länga som troligtvis är prästgården. De södra delarna om kyrkbyn utgörs av ren landsbygd. Glimån rinner väster om prästgården, den skiljer bygatan från kyrkbyn, som den även gör idag. Lantmätaren har även märkt ut *Stenbacte med Björk* och *Ene* som eventuellt visade på platsens naturbestånd. Den större vägsträckningen längs bygatan leder upp till kyrkan där den delar sig och därefter omsluter kyrkan från båda håll. (Lantmäteriet, Lantmäteristyrelsens arkiv Geometrisk avmätning 1696)

### 4.3.2 Enskifte 1810

*Enskiftade Ägora till Glimåkra By uti Christianstads Län Östra Göinge Härad och Glimåkra Socken Författad år 1810 af L Segrell genom Alex Ljungberg*. Enskifteskartan från 1810 visar Glimåkra kyrkoby som har blivit större sedan 1696 med en koncentration av bebyggelse närmast kyrkbyn. I öster gränsar Glimåkra *Drakebergas ägor* och till *Häggerydas ägor* och i väster till *Killinge Bys ägor*. På kartan är fyra större gårdslängor utritade där två av dem har en karaktäristisk U-form medan de resterande två gårdarna är helt kringbyggda. Gårdarna har blivit större och mer sammanhängande. Det har även tillkommit fler mindre byggnader längs landsvägens sträckning och ute i markerna. Glimån sträcker sig från de norra delarna ner till de södra delarna och utgör ett mittparti i kartan. Kyrkan är belagd på samma plats som tidigare. Däremot har det uppförts en ny prästgård med fem stycken huskroppar. På motsatt sida av mangårdsbyggnaden är ladugården belägen som flankeras av tre mindre ekonomibyggnader på var sida. Tillsammans bildas en rektangulär gårdsplan som inte är helt kringbyggd. Gångstråken fram till prästgården har tydliggjorts till skillnad från den tidigare kartan. Kartans område utgörs till stor del av landsbygd. Den karaktäristiska vägsträckningen från föregående karta är fortfarande densamma. (Lantmäteriet, Lantmäteristyrelsens arkiv Enskifte 1810)

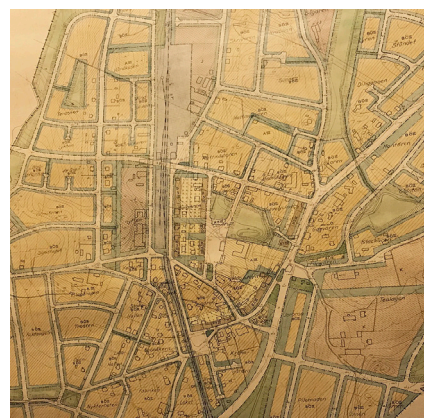


Fig. 37. Detalj ur Geometrisk karta från 1696. Den vita markeringen visar vägsträckning som är bevarad än idag. Lantmäteriet 2017

Fig. 38. Detalj ur Enskifteskartan från 1811. Lägga märke till den äldre landsvägens form. Lantmäteriet 2017

Fig. 39. Detalj ur stadsplan över Glimåkra municipalsamhälle 1930. De oregelbundna gatorna har anpassats efter de äldre vägarna. (ÖGK)

### 4.3.3 Häradsekonomiska 1926-34

*Den häradsekonomiska kartan* utgör en del av Skåne där Glimåkra tillsammans med Broby är de största samhällena. Järnvägens spår sträcker från Sibbhult i sydost, vidare genom *Röena station*, igenom Glimåkra och därefter norrut. På kartan har järnvägsområdet ett väl tilltaget område i förhållande till resterande delar av samhället och har en tydlig rektangulär form i sin struktur vilket skiljer sig från övriga områden. Bebyggelsen är anpassad efter de äldre oregelbundna vägsträckningarna och upptar de centrala delarna. Samhället omges av gårdar och uppodlad mark i både norr och söder, med partier av skogsmark. Idrottsplatsen är utmärkt i norra delarna av samhället. Söder om kyrkan är den uppodlade ”prästängen” belägen. (Lantmäteriet, Rikets allmänna kartverks arkiv Häradsekonomiska kartan 1926-34)

### 4.3.4 Stadsplan 1930

*Stadsplan för Glimåkra municipalsamhälle uti Glimåkra socken Kristianstad län* upprättades 1930 av *HG Torulf* på *Allmänna ingenjörbyrån* i Stockholm och är undertecknad av *E W Almqvist* som arbetade på samma byrå. Stadsplanen utgör municipalsamhällets gränser, är skissartad i utförandet och saknar kvartersnamn och gatunamn. I stadsplanerna skulle kvarter, gator och allmänna utrymmen såsom parker märkas ut. Den största delen av Glimåkras stadsplan har kvartersmark för anläggande av villabebyggelse med möjlighet till uthus. Kvartersmark för både kyrkligt och industriellt ändamål, för nöjen och idrott samt för järnvägsområdet i de centrala delarna, har tillgodosetts i planeringen. Flera områden är ofärgade, vilka är föreslagna platser för nybyggnader. I de centrala delarna är det slutna kvarter som förespråkas. Vägarna är utmärkta som kvartersmark som inte får bebyggas. (Östra Göinge kommunarkiv, stadsplaner)

Sammantaget har planen en karaktäristisk oregelbundenhet vilket skapar intrycket att varje gata är av vikt för helhetens skull. Tillsammans kan gatorna ses som ett organiskt nervsystem. Den gata som utgör ryggraden i stadsplanen, och utifrån det är mest framträdande är en planerad väg, som är belägen i de centrala delarna av Glimåkra, strax öster om Storgatan. Den sträcker sig från södra delarna av Glimåkra, genom prästängens odling och vidare norrut mot Lönsboda. Den ska inte förväxlas med den äldre Storgatan som behåller sin äldre form. Trädplanteringar är utmärkta längs den planerade större gatan och det finns en ambition till anlagda trädgårdar och små rundplatser runt om i samhället. Trädgårdarna har en tydlig fransk inspiration vad gäller dess symmetri och formspråk. En stor del av planens område utgörs av allmänna platser till parker och planteringar. Stadsplanen utgör ett väl tilltaget område som lämpar sig för expansion.



### 4.3.5 Stadsplan 1937

Från 1937 finns ett *Förslag till stadsplan för Glimåkra municipalsamhälle i Kristianstads län*. Den är justerad i Malmö på *Länsarkitektkontoret* i maj 1937 av arkitekterna Nils August Blanck och Hans Lindén. På stadsplanen har alla infarter till orten markerats från *Killinge, Osby, Broby, Sibbhult* och *Häggerya*. Järnvägsområdet sträcker sig från *Kristianstad* i söder till *Älmhult* i norr. Den västra infarten till Glimåkra korsar två utlagda gator med långa perspektiv och når därefter fram till en kvadratisk anlagd plats med grönstruktur. Från den platsen delar sig gatorna ut i samhället. I stadsplanen från 1930 uttrycks en större lekfullhet i kartans planmönster, som visade sig i mängden anlagda parker, trädgårdar och oregelbundna platser, till skillnad från den här. Trots det präglas den av de äldre vägsträckningarna och dess oregelbundenhet samt rundade kvarter. Stadsplanen från 1937 är tydligare och mer tillrättalagd men fortfarande med en dominerande asymmetri. Stadsplanen har anpassats efter topografi och tidigare vägsträckningar. Utmärkta platser är *Centrum, Parken* och *Skola*. I de centrala delarna skulle det uppföras slutna kvarter längs bygatan. (Östra Göinge kommunarkiv, stadsplaner)

## 4.4 Från framgång till bakvatten

### 4.4.1 Utveckling leder till avveckling

1950 tillkom *Vävstolsfabriken, Glimek AB* och *Hittarps Handelsträdgård* (Glimåkra 2000) och i slutet av 1950-talet livnärde sig många i bygden på skogsbruk, jordbruk och stenbrytning samt den glas-, möbel- och metallindustri som fanns i samhället. (Westrup 1957, s. 12) Den större samhällsomvandlingen kom dessvärre att påverka de mindre tätorterna, där befolkningsunderlagen och skatteinkomsterna inte ansågs tillräckliga (Ahlberger 2001, s. 98). Municipalsamhällen kom att ses som en föråldrad samhällsform och flertalet av samhällena avvecklades under 1950-talet (Vikstrand 2005, s. 127). Glimåkra municipalsamhälle upplöstes i december 1959.



Fig. 40. Från vänster i bild syns det världskända *Svenska Vävstolsmuseet* och till höger ståtliga *Villa Holm*. Vid platsen för nyplanteringen som syns på bilden drog järnvägen fram med invigning 1909. Idag finns inga spår kvar av det tidigare stationshuset och järnvägsspåret som anlades med anslutning till den *Södra stambanan*. Foto: M. Svensson, 2017



Det som följer efter upplösningen är kopplat till de större samhällsomvandlingarna som sker i Sverige. Den större nedgången som drabbade orten berodde på det förändrade näringslivet, utbildning, kommunikationer och jordbrukets minskningar. De nya industrierna kunde inte väga upp det jordbruket förlorade. (Bengtsson 2007, s. 6) Redan under 1930-talet hade det funnits en oro i kommunfullmäktige över den centrala infrastrukturen och järnvägens nedläggning där invånare talar om att ”*det vore en social orättvisa om järnvägen lades ner i en bygd så vanlottad och fattig som vår*” (Görnebrand 1996, s. 53). Trafiken ansågs vara för låg under den tiden och det fanns förslag om nedläggning men sträckan kom dock att utnyttjas väl och personlinjen lades inte ner förrän 1969 då bilismen tog fart. (Görnebrand 1996, s. 53). Godstrafik mellan Kristianstad-Glimåkra fanns kvar till 1978. Som en liten tätort hade man inte samma motståndskraft vad gäller ekonomiska krafter och skatteunderlag vilket fick stora följder för dess vidareutveckling.

”I mitten av 1900-talet skedde mycket. Järnvägen lades ner. Bilismen hade tagit fart. Affärer lades ner. Arbetsplatser försvann. För många små samhällen i Skåne har det inneburit att orterna reducerats till bo - och sovplatser, helt beroende av närmsta större orter.” (Bengtsson 2007, s. 58)

1966 gav *Glimåkra Folkhögskola* ut skriften *Glimåkra*. Artiklarna beskriver dåligt underhållna vägar, affärer som håller stängt mitt på dagen, avsaknad av matställen, skomakare och nöjen. De skriver om att det nya ersätter det gamla och att det rivs i byn. De berörda faktorerna påverkade både invånare och dess näringsliv. Centrum krymptes med tiden och ersattes med nya funktioner vilket bidrog till att samhällets lokala utbud av caféer, butiker och nöjen förändrades. Under 1990-talet blev den regionala bestämmanderätten så pass påtaglig för Glimåkras befolkning, dess identitet och lokalförankring som med nedläggningarna fick känslan av ”*bortglömd avfolkningsbygd*”. Ingemar Erlandsson som är född i Glimåkra menade att de centrala systemen och de centrala organen hotade att spränga sönder närsamhället. (Bengtsson 2007, s. 7) Glimåkra som växte fram ur bondesamhället hade varit självbestämmande i socken och byn vilket påverkades av globalisering och kommunsammanslagningen (Bengtsson 2007, s. 5). Glimåkra är ingen självstyrande ort sedan kommunsammanslagningen 1974.

#### 4.4.2 Glimåkras identitet och värden

De centrala delarna av Glimåkra utgör samhällets äldsta delar och har en blandad bebyggelse från olika tidsepoker. Fram till 1950-talet hade Storgatan en sammanhängande karaktär och form i sitt byggnadsbestånd. Därefter intog den moderna bebyggelsen en stor plats och gatan uppvisar nu en blandning av stilepoker, från traditionell 1800-tals bebyggelse till postmoderna tillbyggnader. En hel del av den traditionella 1800-tals bebyggelsen och den tidiga 1900-tals bebyggelsen har förvanskats eller rivits såsom torp och stugor som varit karaktäristiska för orten. Den rena trähusbebyggelsen är trots det övervägande i byggnadsbeståndet, framförallt kring det ”*nya centrumet*”. Det var ett villasamhälle i början på 1900-talet med flertalet industrier som efterträdde bondesamhället. Glimåkra speglar till stor del trädgårdsstadens ideal med flertalet egnahemsvillor och med ett oregelbundet och organiskt stadssystem som utmärker sig i gator och vägsträckningar. Det finns flera framträdande byggnader, såsom *Villa Holm* och den nationalromantiska villan där *Svenska Vävstolsmuseet* har verksamhet, moderna affärsbyggnader och det nedlagda *Glimma Glasbruks* funktionalistiska tegelarkitektur, där var och en av byggnaderna har ett tydligt arkitektoniskt uttryck för sin tillkomsttid. De tidigare årens aktiviteter och verksamheter påminns i de skyltar som fortfarande pryder affärshuset, detaljer i affärs - och

bostadshusen, fruktträden i trädgårdarna och de tidstypiska byggnader som fortfarande karaktäriserar orten.

Det finns däremot inget som påminner om att Glimåkra varit ett stationssamhälle. Den första stationsbyggnaden brändes ner av brandkåren 1987 liksom den yngre stationen som låg längre norrut i samhället (Lilja 1993, s. 29). Själva byggnaderna är inte kvar och det finns inga järnvägsspår eller något som tyder på att det tidigare varit en station på platserna. I centrum har platsen där järnvägsstationen uppfördes ersatts av nya centrumfunktioner och en ICA-butik. Det som präglar orten är istället den äldre kyrkbyn. Där kyrkan och prästgården är belagda finns en tydlig historisk kontinuitet. I närheten av platsen för dagens kyrka låg tidigare en träkyrka på 1100-talet (Görnebrand 1996, s. 21) vilket gör platsen till en historisk plats som erhåller samma funktion sedan medeltiden. Kyrkan skapar tillsammans med den omkringliggande parken, den tidigare *prästängen*, en oas i de centrala delarna av Glimåkra. Glimån rinner genom kyrkbyn och skiljer Storgatans bebyggelse från kyrkan och Folkhögskolan.



Fig. 41. Översta vänster: Swenssons affär som tidigare låg i hörnet Bagarelien/Storgatan flyttades senare till det *nya centrumet* i närheten av glasbruket. Idag är byggnaden ombyggd sedan uppförandet. En jämförelse kan göras med Fig. 24. Foto: M. Svensson, 2017

Fig. 42. Ovanstående vänster: Den oregelbundna Storgatan med ett av Glimåkra bys äldsta hus, "*patricierhuset*". Foto: M. Svensson, 2017

Fig. 43. Nedre höger: Längs den äldre landsvägen är flera affärs- och bostadshus belägna: Flera av byggnaderna har moderniserats med tegelfasader och plåttak såsom villan ovan. Foto: M. Svensson, 2017





## 5. RESULTAT

### 5.1 Betydelsen av infrastrukturell satsning och en föreställning om något annat

Undersökningen visar att det finns flera likheter mellan de båda fallstudiernas utveckling. Den infrastrukturella satsning som skedde, med järnvägens anläggande, har en stor betydelse för expansionen i orterna. Undersökningen visar att det finns ett samband mellan stadsmiljöer och det mänskliga beteendet, där urbaniseringen är ett exempel att lyfta fram. Urbaniseringen är en tydlig förändringsprocess, som tar sig uttryck i de ändrade villkoren för land och stad, där befolkningen överförs från den agrara sektorn till stadens sektor. Ahlberger (2001) menar att en stor del av industrialiseringen tog plats på landsbygden, vilket den här studien bekräftar.

Forskaren Ulrich Lange menar att det som sker grundar sig en föreställning om ett annat levnadssätt än det på landsbygden. Municipalsamhällena som utgjorde en självständig del inom landskommunen beskrivs av Ulrich Lange som *”en rationell administrativ övergångskonstruktion mellan landsbygd och stad, präglad av urban modernitet men ofta symbiotiskt beroende av agrar näring. De var också ett resultat av några få landsbygdsbors föreställningar om en annan tillvaro än den som landsbygden av tradition erbjöd dem.”* (Göteborgs universitet 2017) Han får stöd i professor Lars Nilsson som beskriver att den sociala förändringen skapade nya behov och identiteter (Nilsson 1989, s. 9). Den sociala funktionen är i studien ett tecken på en föreställning om ett annat levnadssätt med staden som förebild där båda fallstudiernas tätorter uppvisar stadsrum och organiserad rumslighet. Tiden pekade på något annat och man sökte en annan identitet än den på landsbygden. Förändringen som sker rörde även näringssysselsättningen i orterna som utvecklas från jordbruk till hantverk och industri men där den agrara näringen fortfarande är betydelsefull.

Både Älmhult och Glimåkra fick en skjuts med järnvägens anläggande och utbyggnaden av stambanan, vilket var en viktig faktor till den förändrade landskapsbilden och levnadssättet, där både handel och serviceverksamheter ökade. Det är ett mönster som syns i resten av Sverige, där flera samhällen snabbt växer till sig (Ahlberger 2001, ss. 72-73). 1902 nämner Söderberg Katrineholm, Mjölby, Nässjö, Sävsjö, Alvesta, Osby, Hästveda, Västra Sallerup, Tranås, Älmhult, Hässleholm och Eslöv (Söderberg 1902, s. 104) som nya samhällen som uppstått med järnvägen. Mängden bekräftar det generella i fallstudiernas uppkomster.

Samhällena anpassades efter järnvägens dragning, den äldre landsvägens sträckning och de ägo gränser som fanns. De ägostyckningar som Lantmäteriets *Historiska kartor* visar resulterade till en början i fler gårdar och bostadshus som övergick i en samlad bebyggelse som resulterar i organiserade stadsrum. Studien visar således att det finns ett samband mellan uppkomsten som stationssamhälle, expansion och bildande av municipalsamhälle. Söderberg bekräftar återigen.

”Utom dessa såsom förstäder räknade municipalsamhällen finnas emellertid ytterligare 58 sådana med jernvägsförbindelse, de egentliga stationssamhällena. Några af dem hafva visserligen ej obetydliga platser redan före den tid, de ägde jernväg, men i allmänhet är det jernvägarne, som varit orsaken till hela deras utveckling. Särdeles talrika äro dessa stationssamhällen vid statens stambanor.” (Söderberg 1902, s. 104)

Med statsmaktens hjälp skapades förutsättningar och det uppstod behov som leder till en utveckling i orterna. Men undersökningen visar också att lokalbefolkningens initiativ spelade en stor roll för dess utveckling. Glimåkra-borna valde att bekosta en del av järnvägen för att den skulle anläggas ända fram till orten och utan de lokala initiativen hade järnvägen aldrig förlängts vid den tidpunkten. Likaså gäller det beslutet som togs när Älmhult valdes framför Loshult som stationsplats där lokala intressen och antalet närvarande och röstberättigade personer avgörande för beslutet. De här orterna och dess initiativtagare är till viss del unika i sina utvecklingsfaser men är i stort en del av den större samhällsomvandling som sker i Sverige.

## 5.2 Stadsrummens utformning grundas i reglering och lokala viljor

Älmhult och Glimåkra är tidigare framgångsrika stationssamhällen som bildar municipalsamhällen och underställer sig stadgorna för rikets städer. Att samhället skulle ha en *Byggnadsnämnd* var ett av kraven vid bildande av municipalsamhälle. Utifrån de protokoll som finns sparade skapas en bild av hur de agerade och hur utifrån vilka premisser de fattade sina beslut. Glimåkras protokoll tyder på att det fanns ett behov av att reglera och anpassa bebyggelsen efter de krav som ställdes i stadgorna. Det framgår att man tog sina beslut utifrån skönhetsaspekter, ordning och brandsäkerhet. Även Älmhults fallstudie visar att de regler som sattes upp var av vikt för samhällets utformning. Ett ytterligare resultat som framgår av Glimåkras protokoll är den makt nämnderna hade rörande samhällets gestaltning. De beviljade inga byggnadslov när det fanns tveksamheter inför regleringen. Det finns dock en del ärenden som beviljades provisoriska byggnadslov men ifall den uppförda byggnaden inte höll måttet enligt stadsplanen, var nämnden noga med att förtydliga att ansvaret låg hos ägaren att eventuellt återställa platsen till ursprungligt utseende.

Det som föregick bildandet av municipalsamhälle och det som framträder i båda fallen är den samlade bebyggelsen och behovet av administrativ reglering inom varje avgränsade område. Tidningsurklipp och protokoll visar att det fanns en ambition att ordna samhället både från invånare och nämndernas sida. Genom att tillämpa stadsstadgorna fanns det en större kontroll över sanitära olägenheter och ostrukturerad bebyggelse. Undersökningen visar att det krävdes reglering för att skapa fungerande samhällen vilket föll ut i bildande av municipalsamhälle. Den samordning som fortgick vad gäller bebyggelse och dess miljöer, som övervakades av nämnderna, resulterade i ett organiserat stadsrum, som markant skiljer sig från omkringliggande landskap. Enligt definitionen så är *Stadsbyggnad*, tidigare *stadsbyggnadskonst*, enligt Nationalencyklopedin "*kunskapen att ordna och gestalta helheten av byggnader, gator och andra stadsrum i tätbebyggelse*" vilket stämmer in på det som skapades i orterna.

I Älmhult tydliggör tidens rådande ideal och stadsrummens utformning med påkostade byggnader, raka perspektiv och planterade esplanader. Glimåkra municipalsamhälle präglades däremot av trädgårdsidealet. Det ideal som Glimåkra planerades utefter passade in på samhällets lantliga karaktär, topografi och de äldre vägsträckningarna. Den historiska kontinuiteten fortgick med idealet.

Tätorternas uppkomna byggnadsbestånd och stadsrum skiljer sig därmed åt rent stilmässigt och tidstypiskt. Älmhults byggnadsbestånd bestod till en början av traditionell panelklädd trähusbebyggelse men även av tegelbyggnader som i vissa fall reveterades. Kring torget uppfördes monumental arkitektur och påkostade

byggnader med hörntorn som markerade status, i enlighet med 1800-talets sena arkitektur. Glimåkra hade till en början traditionell trähusbebyggelse som i Älmhult men präglades vid tiden för municipalsamhället av villor, småhus och Egnahem som i mitten av 1900-talet övergick i en folkhemsarkitektur. I båda fallen visar undersökningen att de lokala krafterna bidrog till samhällets utformning med uppförande av bebyggelse och anläggande av gator.

### 5.3 Tidens dominerande idéer och ideal

Med 1874 års *Byggnadsstadga* blev stadsplanen ett bindande planinstitut. De tidiga stadsplanerna visar vägnät, inrutade tomter, framträdande gator, torg och platser medan de senare även delar in kvartersmarken i byggnadskvarter, parker och allmänna platser. Den skillnaden är tydlig mellan fallstudiernas stadsplaner. Älmhults kartor och stadsplaner illustreras med anknytning till 1874 års stadgor medan Glimåkras stadsplaner påverkades av senare tillägg. Lagen hade med tiden utvecklats från att endast reglera tomter - och gator till att bli en planeringslag.

Det som förespråkades i 1874 års stadgor tar sig ett tydligt uttryck i Älmhult med bredare gator och tydlig indelning i gator och kvarter. Samhällets anlagda struktur uppvisar stor skillnad i jämförelse med tidigare landsbygd. Kartorna från 1869, 1871 och 1877 visar att det redan innan municipalsamhällets bildande fanns en tydlig struktur i den samlade bebyggelsen i Älmhult. Helheten visar sig i 1890 års karta där gatorna har bredrats, de raka gatuperspektiven är övervägande och nya gator har lagts över de äldre oregelbundna vägsträckningarna. De historiska kartorna från 1800-talet uppvisar ett tydligt rutnätsmönster som var speglat av en konventionell rutnätsplan och det sena modifierade 1800-tals idealet. Stadsplanen från 1902-03 då Älmhult bildat köping uppvisar dock en annan konstnärlighet som inte syns i de föregående kartorna, som tar sig uttryck i stjärnplatser och friare platsbildningar. De likheter som finns kan jämföras med Albert Lindhagens stadsplan för Stockholm 1866 med inslag av diagonala gator genom rutnät, stjärnplatser och mer invecklade platsbildningar, vilket för den tiden var ovanligt (Ahlberg 1998, s 41) Det finns likheter mellan den platsbildning som skapades vid Karlaplan i Stockholm och Björkparkens stjärnform. Det finns en tydlig triangulär platsbildning som realiserades, dock inte fullt ut som stadsplanen visar.

Älmhults stadsplaner uppvisar en annan karaktär än Glimåkras stadsplaner, vilka präglas av två skilda ideal. Vid tiden för Älmhults upprättande av planer anlätades ingenjörer och lantmätare där orterna anlades efter en konventionell rutplan utan hänsyn till rådande topografi och äldre vägsträckningar. När Glimåkras stadsplan skulle upprättas hade idealet svängt och en konstnärlighet fick större plats inom planeringen där stadsplanernas upprättande gick till tidens arbetsföra arkitekter. Stockholmsarkitekten Helge Gustav Torulf som upprättade Glimåkras stadsplan 1930 var bror till en av tidens mest anlätade arkitekter Ernst Torulf. Vid upprättandet av stadsplanen 1937 anlätades Nils August Blanck. Den stadsbyggnadskonst som råder i omvärlden tas in även i de mindre orterna som anlitar större byråer, som *Allmänna ingenjörbyrån*. De planer som visas är ett resultat av vidare inspiration och dominerande ideal. I Hampus Winroths undersökning (se Tidigare forskning 1.6) anlätades samme H G Torulf vid upprättande av Lilla Edets stadsplan 1924 som i Glimåkra 1937. Conrad Lundberg från *Kommunala kartbyrån* upprättade en karta för Glimåkra vid municipalsamhällets bildande och upprättade Stenstorps stadsplan 1928.



Likheter finns även med Tierp angående tidens ideal och anlåtande av arkitekt. Stockholmsarkitekten Cyrillus Johansson utarbetade en ny plan för Tierp 1918, vilken stadfastes 1921. Stadsingenjören och brandchefen Z Larsson hade år 1891 utarbetat den tidigare men nu kom denna att ersättas med Cyrillus Johansson organiska stadsplan. Med den senare finns likheter med den plan som kom att utarbetas i Glimåkra. Platsbildningarna och de små torgen som uppkom är sprungna ur idéerna om vinklade gator. Torulf tog dock hänsyn till kyrkplatsens historiska kontinuitet vilket inte Johansson gjorde. Båda planerna är produkter av de ideal som tiden förespråkade. Det finns med tidigare resonemang således en påvisad generalitet i hur stadsplanerna kom till och ritades.

Glimåkras plan från 1930 är väl tilltagen och det finns en möjlighet för samhället att växa. Det var stora kvarterksområden som var utmärkta till bostadsområden. Det fanns i stadsplanen en väg som var betydligt bredare än resterande som skulle sträcka sig från Broby, vidare genom samhället och ”prästängen” för att därefter ansluta till Storgatan strax efter kyrkan. Den hade kunnat påverka den äldre vägsträckningen som har sitt ursprung i 1600-talet men genomfördes aldrig. Ambitionen var till synes stor, men befolkningen ökade inte som tanken var vid upprättande av stadsplan. Men som Lange för fram i *Tierp tar tillvara* (1986) hade trädgårdsstaden en svag utveckling under mellankrigstiden som gör att expansionen inte blir den tänkta. För bilsamhället var varken ”smala krokiga gator och små torg” (Lange 1986, s. 89) något önskvärt.

Det framgår tydligt att idealen ändras och förskjuts med tiden. Modernismens ideal syns i utkanterna på samhället medan de inre delarna har bostadshus med en friare placering i kvarteren. Det är en tydlig regelbundenhet och uppdelning i de perifera delarna. Den större strukturen och några av de karaktäristiska vägarna och kvarteren har realiserats från stadsplanen 1937. Det finns tydliga likheter med idé och verklighet. Genom de jämförelser av kartor och stadplaner som har gjorts, samt dess förändringar som utmärks i gatunät och bebyggelse, visar undersökningen, med inhämtat stöd från litteratur och bilder, att man tog avstånd från den tidigare rådande stadsbyggnadskonsten och styrdes av reglering och sin tids dominerande ideal. Samhällets typ är en identitetsbärare där samhällsbildningarna gav upphov till olika stadsplaner.

## 5.4 En vidare strävan

I skriften *Älmhults historia* (1950) framgår det av Anderek att det fanns en strävan att bryta sig ur landskommunen Stenbrohult. Vikstrand och Nilsson framhäver att det i många fall var eftersträvansvärt att bilda köping. Älmhult följer det genomgående mönstret med bildande av köping 1901 och studien visar i det fallet att municipalsamhället endast var en övergångskonstruktion för något mer eftertraktat.

Under det första decenniet av 1900-talet nybildades flertalet köpingar i landet. Ungefär hälften av alla nybildade köpingar var tidigare municipalsamhällen som blev självständiga kommuner. (Nilsson 1989, s. 51) Det som är typiskt för Älmhult är även typiskt för många andra av landsbygdens tätorter. Det hade funnits en önskan om ett utbrytande redan vid bildandet av municipalsamhälle som inte ansågs nog. De ville inkorporera omkringliggande bebyggelse i köpingen för att hindra planlös bebyggelse och de ville självständigt styra över hur samhället skulle se ut. I Glimåkras fall gäller inte detsamma och det är ingenting i undersökningen som visar att samma strävan fanns i Glimåkra. Det kan bero på det senare bildandet av municipalsamhälle och den förskjutning som sker gällande de mindre tätorternas status.

## 5.5 Municipalsamhällets förskjutning och upplösning

Undersökningen visar att municipalsamhälle som administrativ form tappar sin betydelse med tiden. Tätortens status och den förskjutning som sker har att göra med de lagar och bestämmelser som uppkommer där kommunen får alltmer makt samt de samhällsomvandlingar som sker. Byggnadslagen från år 1947 och kommunreformerna från 1952 och 1971 är att framhålla. Älmhults municipalsamhälle upplöstes dock redan vid bildande av köpingen 1901 och påverkades inte på samma sätt av den tidiga kommunreformen på grund av sin storlek. De som påverkades var de mindre småkommunerna runtomkring köpingen. Glimåkra municipalsamhälles upplöstes 1959 och var troligen en följd av de allmänna stadgorna som infördes. I den här undersökningen har dock inget sådant material hittats utan källorna nämner endast upplösningen som ett faktum.

Glimåkra har sedan nedläggningen av järnvägen minskat i invånarantal (SCB 2017) och ingår sedan 1974 i storkommun där den regionala bestämmanderätten påverkade invånarna som fick känslan av ”*bortglömd av-folkningsbygd*” (Bengtsson 2007, s 7). Älmhult är fortfarande en expansiv tätort med en konstant ökning av befolkningen.



Fig. 44. Vänster: På höjden av Hantverksgatan fanns tidigare tiotalet affärsrörelser och hantverkare. Nu är de alla nedlagda men byggnaderna, de tidstypiska detaljerna och de intakta interiörerna är fortfarande värda att bevara. Foto: M. Svensson, 2017



Fig. 45. Ovan: De centrala delarna av Glimåkra, Storgatan. Postmodernismen och dess tillbyggnad präglar Sparbanksbyggnaden. Foto: M. Svensson, 2017



## 5.6 Bevarad karaktär och identitet

Vad gäller tätorternas bebyggelse och karaktär finns det i båda fallstudierna en liten förståelse för varför man ska bevara den äldre bebyggelsen vid större förändringar. 1900-talets samhällsomvandling har fört med sig rivningar där modern bebyggelse har ersatt den äldre. Som exempel betonas Älmhults rivningar i de centrala delarna runt torget och väster om Esplanaden. Älmhults mittpunkt, *Stortorget* har under åren haft olika utseende och att lyfta fram är *Björkparkens* yta som till stor del försvann med kommunalhusets uppförande. Det förnåma *Stora Hotellet* är idag oigenkännligt och marknadsständer är för längesen borttagna. Men den större anlagda strukturen med gatunät, kvartersindelning och de framträdande raka perspektiven från municipalsamhället är fortfarande bevarade. Flera byggnader från municipalsamhällets tid finns kvar såsom lokstallarna, *Stinsahuset* och *Selanderska huset*. Det finns en genomgående byggnadshöjd och slutna kvarter som är värda att beakta inför förändring. Edelsvärds tankar är tydligt läsbara i Älmhult medan trädgårdsidealet med dess oregelbundenhet, stora trädgårdar och egnahemsbebyggelse är utmärkande för Glimåkra. I Glimåkra finns en stor del av municipalsamhällets bebyggelse kvar men flertalet villor och affärshus är ombyggda och förfaller då det inte sker någon större inflyttning. I enlighet med det rådande idealet under Glimåkras municipalsamhälle tog man hänsyn till topografi och de äldre vägsträckningarna som är utmärkta i kartorna från 1600-talet. Det är en del av ortens karaktär än idag som är värt att bevara. Det som undersökningen visar är att de stora samhällsomvandlingarna har påverkat den byggda miljön i båda fallstudierna men båda orterna präglas i stort av sina tillkomstideal.



Fig. 46. Vägkorsning i Glimåkra. Den äldre vägsträckningen med anor från 1600-talet. Foto: M. Svensson, 2017

Fig. 47. Länsstyrelsen har märkt ut kulturhistoriskt värdefull bebyggelse på Hantverksgatan i Älmhult. Foto: M. Svensson, 2017

Fig. 48. Köpmansgatan i Älmhult med gatusträckningar som härstammar från municipalsamhällets tid. Foto: M. Svensson, 2017



## 6. DISKUSSION

### 6.1 Diskursen och vikten av att lyfta fram icke-normen

En av Sveriges viktigaste utmaningar är tudelningen mellan stad och land. Med historiemedvetenhet och kunskap om historiska sammanhang kan perspektiv ändras. De platser vi väljer ut och benämner som värdefulla är grundläggande för dess existens. Med den här typen av undersökning kan ett förhållande skapas till dagens planering där bevarande och utveckling är ett mål. Genom att ta fram kunskap om byggnader och miljöer och den förändringsprocess som sker, förtydligas de rådande förhållanden som finns i landet.

Det råder ett urbant tolkningsföreträde där staden är norm och landsbygden är undantag. Det är en teoribildning och utgångspunkt i en territoriell maktordning. Vi har en tilltro till staden, att den för oss framåt i enlighet med moderniteten som utgångspunkt. För en hållbar utvecklings skull måste landet vara i balans där lika förutsättningar är avgörande för dess vidare existens. Enligt *Brundtland-kommissionen* från 1987 ska befintliga miljöer vara hållbara för framtiden där både sociala, kulturella, ekonomiska och ekologiska perspektiv ska tas i beaktande när det rör planering och utveckling. Genom att skriva om landsbygdens tätorter som inte varit en stor del av historieskrivningen breddas diskursen. De kollektiva minnen som blir till kunskap och som annars ryms i historieböckerna är något annat. Att känna till värden som finns och försöka ändra diskursen, när orter benämns som "*skräpyta*" (Nordström 2017) är av vikt, för dess utveckling och bevarandes skull.

Municipalsamhället uppstod efter industrialismen och försvann efter andra världskriget. Dess tillkomst, utveckling och upplösning är en viktig del av den svenska stadsplaneringen och stads - och kommunhistorien. Mer kunskap om den här typen av samhälle kan skapa förståelse för hur formandet av det moderna samhället gick till. Landsbygdens tätorter, och fenomenet municipalsamhälle, har fått stå tillbaka för forskning som istället rört landsbygd och stad. Forskaren Ulrich Lange framhåller vikten av att värdesätta de "*avancerade*" bebyggelsestrukturer och de stadsbyggnadselement som tillkom i dessa orter, vilket sällan görs. De beskrivs ofta utifrån negativa termer och framställs i sken av "*lågutbildad befolkning, arbetslöshet, svag ekonomi, fulhet och främlingsfientlighet*" vilket är en följd av att de inte anses värdefulla. (Göteborgs universitet 2017) Genom att framhålla landsbygdens tätorter och dess historia, personliga karaktär och identitet samt förankra dem i ett vidare perspektiv kan det leda till nya bilder och representationer, som istället inrymmer mångfald och komplexitet. Det leder också till en större förståelse för hur landsbygdens tätorter är uppbyggda.

Eva Löfgren, forskare vid *Institutionen för kulturvård*, Göteborgs universitet, framhåller vikten av att betydelser förändras över tid. Någonstans i processen förändras något och blir istället till något annat (Informant 5). Det kan liknas vid den motreaktion som uppkom vid 1970-talets saneringshysteri. Det som hade setts som ett hinder för ett framåtskridande, ansågs istället vara värt att bevara. Den omvärderingen diskuterar Ingrid Martins Holmberg i *Med bebyggelsehistoria som medel - Om relationer mellan kunskapsbildning och uppvärdering av äldre stadsbebyggelse* (2010). Betydelsen av att problematisera kunskapsproduktion är betydande eftersom det kan leda till att olika sorters historier lyfts fram. Den äldre bebyggelsen, som i det här fallet rörde Haga i Göteborg, omdefinierades från gammal-och-ful till gammal-och-fin. (Holmberg 2010, ss. 78-79) Det kollektiva minnet har förändrats och är något annat idag än det var då.

Exemplet Haga är ett fall där det allmänna värdet idag är det motsatta. Att tänka på är att det i den befintliga bebyggelsen finns principer som är värda att eftersträva vid större förändringar. Ett samhälles identitet och sammanhållning utifrån ett kulturvårdande perspektiv speglas till stor del i hur dess bebyggelse och omkringliggande miljöer, såsom parker, torg och bostäder, vårdas, förvaltas och tas om hand. Genom att anpassa och vårda med husen och bevara kvaliteter, bidrar det till ett bevarande av vårt kulturarv och möjligheter till en historisk läsbarhet. Både Glimåkra och Älmhult har en framväxt som uttrycks genom dess miljöer och den befintliga bebyggelsen, där samhällsomvandlingarna har påverkat dagens utseende. Att tänka på är att varje tidslager måste ses utifrån sin tillkomsttid och egenvärde. Vid större förändringar är det grundläggande att tänka på ortens sammanhållna identitet och bevara den karaktären.

## 6.2 Kommunikationen och dess förutsättningar för landsbygdens tätorter

*”Hur kan det komma sig att vissa orter faller in i en allt tyngre törnrosasömn, medan det i andra startas företag och folk flyttar in?”* (Mattsson 2010, s 113) Det är en fråga som kommit med arbetet. I Glimåkra finns ett engagemang kring bygden och dess utveckling. Men samhället avfolkas, som i resten av Sverige. De demografiska förändringar som har skett har lett till fysiska förändringar vilket får konsekvenser för tätorterna utifrån både sociala, estetiska och kulturvårdande perspektiv. Baksidan av urbaniseringen är de följder som blir för de som stannar kvar - möjligheterna begränsas. Mattsson menar att om förfallet tilltar så minskar valmöjligheterna och den chans som finns att bryta trenden.

*”Stannar inte tågen, körs vägarna sönder av timmerbilar utan att lagas, finns inte arbetsplatser, tankställen och mataffärer, begränsas möjligheterna att välja ett annat liv än det urbana.”* (Mattsson 2010, s 202)

Dagens samhälle präglas av ändrade flyttmönster och en annan rörlighet än under 1900-talets mitt. För att en ort ska fortsätta leva krävs framtidsmöjligheter för ortens invånare där kommunikation och tillgänglighet är grundläggande för en Orts utveckling. Pendlingsavstånd är inget idag men genom att stänga ute de större infrastrukturerna stängs också möjligheter. Det kan begränsa arbetsmarknaden och färre kanske flyttar tillbaka till den mindre orten. Glimåkra och Älmhult har och har haft olika förutsättningar.

Förutsättningar för Älmhults utveckling och som har bidragit till ett framväxande samhälle är att det varit en betydande knutpunkt och bussar har sträckt sig utanför köpingens gränser. Älmhults tillväxt har varit hög under 1920/30-1965/70 samt under perioden 1970-1980 (Nilsson 1989, s 327). Samhället är fortfarande en viktig nod på landsbygden och har goda tåg - buss - och flygförbindelser. De kommunikationer som finns till fördel för Älmhult bidrar bland annat till dess expansion tillsammans med IKEA som har sitt grundande i orten. Dagligen pendlar det dessutom 4500 människor till Älmhult (Älmhults kommun 2017). Smålands inre delar har haft förutsättningen av de större kommunikationsmedel som dragits genom regionen som Europaväg och järnväg.

Glimåkra har tappat den grundläggande funktionen som nod vilket är en svaghet för orten. Efter att järnvägstrafiken lades ner har orten tappat i invånarantal (SCB 2017). Väg 119 som går mellan Broby och Glimåkra kan dateras till 1930 och resterande infarter till orten är inte särskilt framträdande. Hur ska orterna överleva när de stängs ute? Är det statens ansvar att vägarna hålls i bra skick? En jämförelse kan göras med

den småländska tätorten Diö. Där är pendeltrafiken igång igen och den kända möbelfabriken *Gemla Fabriker AB* har åter börjat producera möbler. Kan även detta återskapas i Glimåkra med fler pendlingsmöjligheter och ett återuppbyggande av *Glimma Glasbruk*? Lars Nilsson menar att det finns utrymme för enskilda fall men det finns ett samband mellan kommunikation och lokal tillväxt (Nilsson 1989, s 301-302).

### 6.3 Problem inom planeringspraktiken

Begreppen landsbygd och stad används ofta i motsatser till varandra, vilket både Tidholm, Mattsson och Rönnblom framhåller. Vi tilldelar land och stad olika egenskaper, där konfliktytan ligger i centrum och periferi. Det är antingen eller - stad eller land. Det finns heller inte några klara definitioner kring vad begreppen landsbygd och stad egentligen är. *Nationalencyklopedin* definierar landsbygd som ett "större område med ringa tätortsbebyggelse". Stad definieras som "ett geografiskt område som har en viss typ av rättslig status (juridisk definition) eller en viss typ av markanvändning (funktionell definition). I båda fallen består en stad vanligtvis av en tät bebyggelse - och befolkningsanhopning". Enligt den definitionen är det svårt att veta ifall Glimåkra och Älmhult räknas till stad eller landsbygd. De utgör ett större område med ringa tätortsbebyggelse men de hade den juridiska definitionen som municipalsamhälle, med urbana kännetecken och underställda stadsstadgorna. Problemet kring definitioner och begrepp fortgår om man studerar *Jordbruksverket* grundläggande begrepp som delar in Sveriges kommuner efter regiontyper. Dessa regiontyperna är *storstadsområden*, *stadsområden*, *landsbygd* och *gles landsbygd*. Både Älmhult och Glimåkra tillhör här regiontypen landsbygd. (Jordbruksverket 2015) Om landsbygd "räknas" som något mindre värt, i enlighet med den urbana normen, kan man enligt definitionen förstå att det är positivt för en mindre ort att kopplas till ett storstadsområde. Stad och landsbygd kan vidare kopplas till begreppen urban och rural. *Nationalencyklopedin* definierar ordet rural som "lantlig särsk. i fråga om kultur el. försörjningssätt" och ordet urban "innebär att något har att göra med den större stadens sätt att fungera och dess livsstil". Både urbana och rurala kännetecken kan tilldelas orterna. Hur ska man på ett bra sätt tillgodose de värden som finns i dessa orter när de i nationella styrdokument och större beslutssammanhang benämns utifrån de rådande begreppen som är över- och underordnade. Det finns en problematik i begreppen som har betydelse för hur beslut tas på större regionala nivåer.

Men det finns hopp om planeringspraktiken. I Mariestad pågår projektet *Rurban Planning Talks* som vill klargöra de problem som de urbana och regionala omvandlingarna skapar. För en hållbar utveckling måste olika möjligheter diskuteras och utvecklas för att land och stad ska förenas. Staden är ofta utgångspunkt vad gäller den kommunala och regionala utvecklingen vilket får följderna att landsbygd och mindre tätorter har svårt att utvecklas. De kräver "olika praktiker av planering". Den urbana normen kritiserar alltmer men det kräver också tydliga begrepp för att formulera problemen det innebär. Vad är stad och vad är landsbygd? Klara definitioner och kunskapsunderlag som rör det rurbana krävs. (DaCapo Mariestad 2017) Om vi inte värdesätter och tillgodoser olika typer av samhällen och orter fräntas de sin personliga prägel och karaktär. Allt fler frågor diskuteras på nationella och regionala nivåer vilket gör att de som inte syns eller hörs - försvinner i mängden. De som drabbas är de mindre orterna, i periferin. Det behövs ett engagemang och ifrågasättande av självklarheter. Utan allmänhetens intresse blir det ingen drivande kulturmiljövård. De fysiska element och den icke-fysiska allmänna synen på de mindre tätorterna stämmer inte överens. Den typen av bebyggelse som finns i landsbygdens tätorter finns även i städerna. Med väl valda argument kan intresse skapas för platserna och för de människor som bor där. I längden kan det med goda kunskapsunderlag och planering skapas förutsättningar för långsiktig utveckling och höja orternas status.





## 7. SAMMANFATTNING

Efter 1862 års kommunallagar och 1874 års stadsstadgor förändras grunden för vad som utgör en stad. En process och en viktig faktor till upplösningen av det traditionella stadsväsendet är uppkomsten av en stor tätortsbebyggelse utanför städerna, som exempelvis administrativa hybrider, köpingar och municipalsamhällen. (Ahlberger 2001, s. 18) Många av orterna var framgångsrika och fram till kommunreformen 1971 fanns det en ambition att bevara särställningen för städer, köpingar och municipalsamhällen. Men den äldre tanken där stad och landsbygd är olika skulle efter kommunreformen förändras och samhällen förenas i en enhetlig kommun. (Ahlberger 2001) Någonstans i processen, förändras dessa tätorters betydelse. Landsbygdens tätorter präglas ofta av en statisk bild men rymmer mångfald och variation.

Idag råder ett urbant tolkningsföreträde (Rönblom 2014). Det finns en maktordning mellan stad och landsbygd, hierarkier i den regionala utvecklingen (Kärrbäck 2014), vilket får konsekvenser för hur samhället utformas. Vi vet lite om municipalsamhällen, och i en kulturhistorisk kontext har det betydelse för vad som väljs ut som värdefullt. Den lokala kontexten är viktig för regional och nationell planering. Om orter avfolkas och läggs ner, vad sammanbinder landet då?

Syftena är att undersöka fenomenet municipalsamhälle, dess framgångar och bakvatten, samt den förskjutning som sker. Uppsatsen syftar till att identifiera, beskriva och förklara den förändringsprocess som skett i orterna med utgångspunkt i två fallstudier och diskursanalys. Genom att lyfta fram orterna åskådliggörs något som inte alltid blivit representerat i historieskrivningen. Med hjälp av litteraturstudier, historiska och skriftliga källor, arkivalier såsom stadsplaner och fotografier samt fältundersökningar inhämtas kunskap för att svara på undersökningens frågeställningar. För en helhetsteckning krävs även en bakgrundshistoria för att skapa förståelsen för framväxten i orterna, vilken har betydelse för förändringen som ska framläggas. De huvudsakliga frågorna som ska besvaras för att uppfylla syftet med undersökningen är:

Vilka stadsrum skapades i det ursprungliga municipalsamhället och hur uttrycktes en stadsmässighet?

Hur ser förändringsprocessen och den diskursiva förskjutningen ut som rör orternas status?

Hur har de stadsbyggnadselement och den bebyggelsestruktur som utformades i municipalsamhället vårdats?

Vad finns det för värden i de här orterna i ett vidare planerings - och kulturarvsperspektiv?

Fallstudierna utgörs av två ursprungliga stationssamhällen som bildade municipalsamhälle. Platserna är Älmhult i Småland och Glimåkra i Skåne. Platserna för fallstudierna har valts ut i samråd med handledare och undersökningen sker i anslutning till Göteborgs universitets projekt *Landsbygdens municipalsamhällen*.

Studien kommer att inhämta extra stöd för resultat i ett antal utvalda orter som får stå som exempelplatser. Genom att bredda undersökningen med exempelplatser och med den kunskap dessa orter bidrar med, skapas en grund och en större kunskapsbas för undersökningen.

I den här undersökningen kommer den teoretiska förankringen utgå ifrån den urbana normen, vetandet och dess ordnande samt det kollektiva minnet. I Foucaults texter finns ett engagemang kring samhällsstrukturer, makt och utanförskap. Allt lyder under givna regler. I *Vetandets arkeologi* (2002) lyfts vetandet fram och hur det är format kring maktförhållanden, vetenskap och idélära. I *Övervakning och straff* (2003) diskuteras maktbegreppet. Samhället byggs upp av maktstrukturer och genom makt skapas olika discipliner och kategorier med underordnade betydelser.

Kulturarv byggs upp av gemensamma värderingar. En metod att använda sig av för att lyfta fram alternativ och för att skapa förståelse för olika delar av samhället är normkritik. Vad är normen? Vår världsbild och dess ordnande påverkas av det vi stoppar in i kunskapsboken och genom att diskutera värdegrunder och ifrågasätta diskursen får det betydelse för framtidens bevarande.

Barbara Misztal diskuterar det kollektiva minnet, makt och dess betydelse för vår syn på samhället i *Theories of social remembering* (2003). Vid bebyggelsehistorisk kunskapsproduktion är det av vikt att lyfta fram hur det sociala minnet är konstruerat och reproducerat genom texter, bilder och platser. Med utgångspunkt i Malin Rönnbloms studie *Ett urbant tolkningsföreträde? En studie av hur landsbygd skapas i nationell policy* (2014), Kristina Mattssons *Landet utanför* (2010) och Po Tidholms *Norrland* (2012) är tanken att skapa en större förståelse för modernitet och den urbana normen.

Undersökningen visar att det finns framträdande likheter mellan de båda fallstudiernas utveckling. Den infrastrukturella satsning som skedde, med järnvägens anläggande, har en betydelse för expansionen i orterna, vilket även är ett generellt mönster i landet. Det finns ett samband mellan stadsmiljöer och det mänskliga beteendet. Urbaniseringen är en tydlig förändringsprocess, som tar sig uttryck i de ändrade villkoren för land och stad, där befolkningen överförs från den agrara sektorn till stadens sektor.

Forskaren Ulrich Lange menar att det som sker grundar sig en föreställning om ett annat levnadssätt än det på landsbygden. Han får stöd i professor Lars Nilsson som beskriver att den sociala förändringen skapade nya behov och identiteter (Nilsson 1989, s. 9). Den här studien uppvisar ett sådant resultat. Förändringen som sker rörde även näringssysselsättningen i orterna som utvecklas från jordbruk till hantverk och industri. Studien visar att det finns ett samband mellan uppkomsten som stationssamhälle, expansion och bildande av municipalsamhälle. De här orterna och dess initiativtagare är till viss del unika i sina utvecklingsfaser men är i stort en del av den större samhällsomvandling som sker i Sverige. Det som föregick bildandet av municipalsamhälle och det som framträder i båda fallen är den samlade bebyggelsen och behovet av administrativ reglering inom varje avgränsade område. Tidningsurklipp och protokoll visar att det fanns en ambition att ordna samhället både från invånare och nämndernas sida. Genom att tillämpa stadsstadgorna fanns det en större kontroll över sanitära olägenheter och ostrukturerad bebyggelse.

Med 1874 års *Byggnadsstadga* blev stadsplanen ett bindande planinstitut. Skillnaderna mellan de tidiga stadsplanerna och de senare är att utvecklingen går från att visa vägnät, inrutade tomter, framträdande gator och platser till att senare även dela in kvartersmarken i byggnadskvarter, torg, parker och allmänna platser. Älmhults stadsplaner uppvisar en annan karaktär än Glimåkras stadsplaner, vilka präglas av två skilda ideal. Det finns tydliga likheter med idé och verklighet. Genom de jämförelser av kartor och planer som har gjorts, samt dess förändringar som utmärks i gatunät och bebyggelse, visar undersökningen, med inhämtat stöd från litteratur och bilder, att man tog avstånd från den tidigare rådande stadsbyggnadskonsten och styrdes av reglering och sin tids dominerande ideal.

Det framgår att det fanns en strävan att bryta sig ur landskommunen Stenbrohult (Anderek 1950). Även Vikstrand och Nilsson framhäver att det i många fall var eftersträvansvärt att bilda köping. Älmhult följer det genomgående mönstret, med bildande av köping. Men municipalsamhälle som administrativ form tappar sin betydelse med tiden. Tätortens status och den förskjutning som sker har att göra med de lagar och bestämmelser som uppkommer där kommunen får alltmer makt. Det som undersökningen visar är att de stora samhällsomvandlingarna har påverkat den befintliga miljön i båda fallstudierna men där båda orterna fortfarande präglas av de planeringsideal som rådde vid municipalsamhällets bildande.

En av Sveriges viktigaste utmaningar är tudelningen mellan stad och land. Med historiemedvetenhet och kunskap om historiska sammanhang kan perspektiv ändras. Genom att skriva om landsbygdens tätorter som inte varit en stor del av historieskrivningen breddas diskursen. De kollektiva minnen som blir till kunskap och som annars ryms i historieböckerna är något annat. Att känna till värden som finns och försöka ändra diskursen, när orter benämns som ”*skräpyta*” (Nordström 2017) är av vikt, för dess utveckling och bevarandes skull. Det finns hopp om planeringspraktiken. I Mariestad pågår projektet *Rurban Planning Talks* som vill klargöra de problem som de urbana och regionala omvandlingarna skapar. För en hållbar utveckling måste olika möjligheter diskuteras och utvecklas för att land och stad ska förenas. Allt fler frågor diskuteras på nationella och regionala nivåer vilket gör att de som inte syns eller hörs - försvinner i mängden. De som till slut drabbas är de mindre orterna, i periferin.



# KÄLL - OCH LITTERATURFÖRTECKNING

Otryckta källor

## Arkiv

### BROBY

#### Östra Göinge kommunarkiv (ÖGK)

*Glimåkra kommunalfullmäktiges arkiv*

Volym A 1:2

Glimåkra kommunalfullmäktiges protokoll

(ÖGK Glimåkra kommunalfullmäktige A1:2)

*Glimåkra municipalstämmas arkiv*

Volym A:1

Protokoll vid municipalstämma

(ÖGK Glimåkra municipalstämma A:1)

*Glimåkra municipalsamhälle Byggnadsnämnden*

A:1 Protokoll 1929-1931

(ÖGK Glimåkra municipalsamhälle A:1)

*Glimåkra municipalnämnd 1930-1959*

Volym 1 F1:1 Handlingar rörande gator och vägar

(ÖGK Glimåkra municipalnämnd F1:1)

*Glimåkra kommun*

K:45 Kommunalnämnden Fotografier 1900-talet

Diversehandel

(ÖGK Glimåkra kommun K:45)

*Glimåkra kommun*

K:81-124 Kommunalnämnden Fotografier Byggnadsinventering 1951-1954

Diversehandel

(ÖGK Glimåkra kommun K:81-124)

*Östra Göinge kommunarkiv*

Stadsplan för Glimåkra municipalsamhälle uti Glimåkra socken Kristianstad län 1930

Förslag till stadsplan för Glimåkra municipalsamhälle i Kristianstads län

(Östra Göinge kommunarkiv stadsplaner)

## GÄVLE

### Lantmäteriet

*Lantmäteristyrelsens arkiv*

Glimåkra Skåne län, Glimåkra socken Glimåkra nr1-5, Geometrisk avmätning 1696

*Lantmäteristyrelsens arkiv*

Glimåkra Skåne län, Glimåkra socken Glimåkra nr1-5, Enskifte 1810

*Lantmäteristyrelsens arkiv*

Älmhult Kronobergs län Stenbrohults socken Älmhult nr 1, Enskifte 1824

*Rikets allmänna kartverks arkiv*

Älmhult, Kronobergs län, Vislanda J243-15-1 Generalstabskartan 1869

*Lantmäterimyndighetens arkiv*

Glimåkra Skåne län, 11-GLJ Avstyckningar och avsöndringar 1893-1927

*Rikets allmänna kartverks arkiv*

Glimåkra Skåne län, Glimåkra J112-3-29, Häradsekonomska kartan 1926-34

## STOCKHOLM

### Kungliga biblioteket (KB)

*Svenska dagstidningar på mikrofilm, Göteborg Gk*

Norra Skåne (1900) 1899-2013-10-31

Annonser

Insändare, tisdagen 14 februari 1928, signerat Den fromme

(KB Norra Skåne)

## ÄLMHULT

### Älmhults kommunarkiv (ÄKA)

*Älmhults stations-/municipalsamhälle 1885-1900*

F2 1:1 Spridda handlingar Vol 1

Protokoll vid sammanträde 22 mars 1884

Allmänna kungörelser och byggnadsstadga för rikets städer 1874-1899

Brandordning 1888

Byggnadsordning 1888

Ordningsföreskrifter för Älmhults municipalsamhälle 1899

Hälsovårdsstadga 1894

(ÄKA Älmhults stations-/municipalsamhälle 1885-1900 F2)

*Älmhults kommunarkiv*

Fotografier av Älmhult

Ritning, Gladan 4 (Bilaga 1)

Kommunhus, ritning Birger Larsson (Bilaga 2)

(Älmhults kommunarkiv ÄKA)

*Älmhults stations-/municipalsamhälles arkiv (1825-1890)*

Volymserie II, Kartor

Plan över tomreglering uti Älmhult 1871

Karta över del av Älmhults ägor 1877

Karta över Älmhults stationssamhälle upprättad 1890

(Älmhults kommunarkiv, Älmhults stations-/municipalsamhälles arkiv (1825-1890))

*Älmhults köping och kommunalstämmans arkiv (1905)*

Volymserie II, Kartor

Karta över Älmhults köping upprättad 1902-03

(Älmhults kommunarkiv, Älmhults köping och kommunalstämmans arkiv)

## Muntliga källor

Informant 1: *Ulrich Lange*, Docent, Universitetslektor Göteborgs universitet.

Samtal 2017-01-25.

Informant 2: *Ingrid Martins Holmberg*, PhD, Universitetslektor Göteborgs universitet.

Föreläsning: Forskning och forskningsmetoder, 2017-01-27

Informant 3: *Niclas Rosenbalck*, Arkivarie i Älmhults kommun

Samtal och besök i Älmhults kommunarkiv 2017-04-25, 2017-05-04

Informant 4: *Ingvar Ekvall*, Boende i Glimåkra och f.d. ordförande i Glimåkra hembygdsförening

Samtal och besök i Glimåkra 2017-05-05

Informant 5: *Eva Löfgren*, Doktor, Universitetslektor Göteborgs universitet.

Föreläsning under "Science Fair 2017" 2017-01-27

## Tryckta källor och litteratur

Ahlberg, N. (1998). *Stadens mönster: de historiska kartorna berättar*. 1. uppl. Stockholm: Riksantikvarieämbetet

Ahlberger, C. (2001). *Den svenska staden: vinnare & förlorare*. 1. uppl. Stockholm: Riksantikvarieämbetet förl.

Anderek, E. H. & Kronberg, K. (1950). *Älmhults historia*: utg. med anledning av köpingens 50-årsjubileum. Växjö: Smålandsposten

Anderek, E. H. (1971). *Bidrag till Älmhults historia*. D. 2, Tiden 1951-1970. [S.l.: s.n.]

Andersson, R. (1987). Den svenska urbaniseringen: kontextualisering av begrepp och processer = [The urbanization of Sweden] : [contextualization of concepts and processes]. Diss. Uppsala : Univ.

Bengtsson, J. & Ragnarson, P. (2007). *Glimåkra: en by, en bygd, ett sekel : 1900-talet i bilder*. Glimåkra:

Glimåkra hembygdsförening

Foucault, M. (2002). *Vetandets arkeologi*. [Ny utg.] Lund: Arkiv

Foucault, M. (2003). *Övervakning och straff: fängelsets födelse*. 4., översedda uppl. Lund: Arkiv

*Glimåkra: natur-historia-framtid : ortsanalys 2000*. (2000). Hässleholm:

Glimåkra. (1966-1966). *Glimåkra: folkhögskolan*

Görnebrand, J. (1996). *Glimmare: strövtåg i hembygden : en kavalkad i ord och bild*. Simrishamn: Bokmarknaden Grafika

Hall, T. & Hammarström, I. (red.) (1981). *Perspektiv på Svensk stad: staden som forskningsobjekt 1950-1980 : en skrift från projektet Svensk stadsmiljö, byggande och boende under de senaste hundra åren*. Stockholm: Akademilitt.

Heckscher E. F. (1906). *Statens järnvägar 1856-1906*. Historisk - teknisk - ekonomisk beskrifning, Del 1 Historik/484

Nationalekonomisk historik. Af Amanuensen Fil. lic. E. F. Heckscher Bilaga 2. Stationssamhällen <http://runeberg.org/sj50/1/0512.html>

Hellspång, M. & Löfgren, O. (1994). *Land och stad: svenska samhällen och livsformer från medeltid till nutid*. 2. uppl. Malmö: Gleerup

Johnsson, P. (1909). [*Fyra Göinge socknar: Broby, Kviinge, Gryt, Glimåkra.*]. [Stockholm]:

Kärrbäck, A. (2014). *Diskursiva hierarkier i den regionala utvecklingen - En diskursanalys av maktordningen mellan stad och landsbygd i sex svenska regionala utvecklingsstrategier*, Kulturgeografiska institutionen, Stockholms universitet.

Lange, U. (1986). *Tierp tar tillvara: kulturmiljöprogram för Tierps kommun*. Uppsala: Upplandsmuseet

Lilja, H. (red.) (1993). *Byggnader och miljöer i Göingebygd*. 6, *Glimåkra socken*. Broby: Kulturnämnden, Östra Göinge kommun

Lundberg, T. (1938-). *Glimmarebygdens saga: berättad för bygdens barn*. Kristianstad:

Mattsson, K. (2010). *Landet utanför: ett reportage om Sverige bortom storstaden*. Stockholm: Leopard

Martins Holmberg, I. (2011). *Med bebyggelsehistoria som medel: om relationer mellan kunskapsbildning och uppvärdering av äldre stadsbebyggelse*. Bebyggelsehistorisk tidskrift. 2010(60), s. 78-93

Misztal, B. A. (2003). *Theories of social remembering*. Buckingham: Open University Press

Mumford, L. (1961). *The city in history: its origins, its transformations, and its prospects*. New York: Harcourt Brace Jovanovich

Nilsson, L. (1989). *Den urbana transitionen: tätorterna i svensk samhällsomvandling 1800-1980 = [The urban transition] : [urban development and the transformation of Swedish society 1800-1980]*. Stockholm: Stadshistoriska institutet

Palmblad, S. (2015). *Älmhults stationssamhälle: kulturmiljö av riksintresse*. Växjö: Länsstyrelsen i Kronobergs län



- Patel, R. & Davidson, B. (2011). *Forskningsmetodikens grunder: att planera, genomföra och rapportera en undersökning*. 4., [uppdaterade] uppl. Lund: Studentlitteratur
- Paulsson, G. (1950). *Svensk stad. D. 1, Liv och stil i svenska städer under 1800-talet*, Bd 2. Stockholm: Bonnier
- Ranby, H. (red.) (2013). *Höganäs historia: på uppdrag av kommunfullmäktige, utgiven av därtill utsedda kommitterade. D. 2, Kullahalvön från inlandsis till kommunreformer*. Höganäs: Höganäs kommun
- Rönblom, M. (2014). *Ett urbant tolkningsföretä? En studie av hur landsbygd skapas i nationell policy*, Malin Rönblom, Umeå centrum för genusstudier, Umeå universitet.  
<http://www.jordbruksverket.se/download/18.724b0a8b148f52338a326d3/1413535909399/Rapport+f%C3%B6r+publikation.pdf>
- Statistisk tidskrift* [Elektronisk resurs]. (1860-1984). Stockholm: Kongl. Statistiska central-byrån  
[http://www.scb.se/Pages/List\\_\\_\\_323830.aspx](http://www.scb.se/Pages/List___323830.aspx) <http://www.scb.se/H/Statistisk%20tidskrift%201860-1913/Statistisk-tidskrift-1903-h-129-130.pdf>
- Svart på vitt 100 år av Älmhult i bilder*. (2001). Bjärnum: Bjärnums tr.
- Söderberg, J. E. (1902). *Sveriges municipalsamhällen..* [Stockholm]:
- Tidholm, P (2012). *Norrland: essäer & reportage*. Luleå: Teg Publishing
- Vikstrand, A. M. (2005). *Strävan efter ett ordnat samhälle: stadsplanering i Huddinge 1900-1960*. Diss. Stockholm : Stockholms universitet, 2005
- Winroth, Hampus (2016). *Municipalsamhällen i Västra Götaland - Bebyggelse i Sveriges en gång vanligaste typ av tätort*. Institutionen för kulturvård, Göteborgs universitet.
- Westrup, F. (1957). *Socknen och dess kyrka: bilder jämte notiser från bygden och dess historia, mest om arvet från fäderna genom socknens kyrka*. [Glimåkra]: [pastorsexp.]

## Elektroniska källor

- DaCapo Mariestad (2017) *Rurban Planning Talks*  
<https://www.dacapomariestad.se/sidor/kortkurserkonvent/konvent/rurbanplaningtalks.4.1ad83b-9b1586a151c62550.html> (2017-05-24)
- Göteborgs universitet (2017) *Om universitetet, Ulrich Lange Universitetslektor*  
<http://www.gu.se/omuniversitetet/personal/?userId=xlanul> (2017-05-21)
- Jordbruksverket (2015), *Så här definierar vi landsbygd*  
<http://www.jordbruksverket.se/etjanster/etjanster/etjansterforutvecklingavlandsbygden/alltomlandet/saharde-finierarvilandsbygd.4.362991bd13f31cadcc256b.html> (2017-04-23)
- Nordström, K. A (2017) *Stockholm växer snabbare än Kina - skräpytor som Värmland kommer tömmas på folk*.  
<http://www.va.se/nyheter/2017/01/20/nordstrom-stockholm-vaxer-snabbare-an-kina---skitytor-som-varmland-kommer-tommas-pa-folk/> (2017-02-09)
- Älmhults kommun (2017) *Kommunerna blir allt större*

<https://www.almhult.se/sv/kommunen/dethararalmhult/almhultshistoria/huralmhultblevenkommun/kommunernablirstorre.4.40681f1210df5380876800011906.html> (2017-05-26)

Älmhults kommun (2017) *Fakta och statistik*

<https://www.almhult.se/sv/kommunen/dethararalmhult/faktaochstatistik.4.40681f1210df538087680005505.html> (2017-05-26)

Älmhults kommun (2017) *Kommunikationer*

<https://www.almhult.se/sv/kommunen/dethararalmhult/kommunikationer.4.40681f1210df5380876800011908.html> (2017-05-26)

Älmhults kommun (2017) *Det här är Älmhult*

<http://www.almhult.se/sv/kommunen/dethararalmhult.4.734806d8142dbd9041c3400.html> (2017-05-26)

Östra Göinge kommun (2017), *Om kommunen*

<http://www.ostragoinge.se/kommun/om-ostra-goinge/> (2017-05-26)

Statistiska centralbyrån (2017) *Folkmängden per tätort, vart femte år Glimåkra 1960*

[http://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START\\_\\_BE\\_\\_BE0101\\_\\_BE0101A/FolkmangdTatort/table/tableViewLayout1/?rxid=c82ffdad-a317-4033-9c3c-0e19bf0f7176](http://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START__BE__BE0101__BE0101A/FolkmangdTatort/table/tableViewLayout1/?rxid=c82ffdad-a317-4033-9c3c-0e19bf0f7176) (2017-05-24)

Statistiska centralbyrån (2017) *Folkmängden per tätort, vart femte år, Glimåkra 1980*

[http://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START\\_\\_BE\\_\\_BE0101\\_\\_BE0101A/FolkmangdTatort/table/tableViewLayout1/?rxid=c82ffdad-a317-4033-9c3c-0e19bf0f7176](http://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START__BE__BE0101__BE0101A/FolkmangdTatort/table/tableViewLayout1/?rxid=c82ffdad-a317-4033-9c3c-0e19bf0f7176) (2017-05-24)

Statistiska centralbyrån (2017) *Folkmängden per tätort, vart femte år, Glimåkra 2016*

[http://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START\\_\\_BE\\_\\_BE0101\\_\\_BE0101A/FolkmangdTatort/table/tableViewLayout1/?rxid=c82ffdad-a317-4033-9c3c-0e19bf0f7176](http://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START__BE__BE0101__BE0101A/FolkmangdTatort/table/tableViewLayout1/?rxid=c82ffdad-a317-4033-9c3c-0e19bf0f7176) (2017-05-24)

Nationalencyklopedin (2017) *Stadsbyggnad*

<http://www.ne.se.ezproxy.ub.gu.se/uppslagsverk/encyklopedi/l%C3%A5ng/stadsbyggnad>

Nationalencyklopedin (2017) *Landsbygd*

<http://www.ne.se.ezproxy.ub.gu.se/uppslagsverk/ordbok/svensk/landsbygd>

Nationalencyklopedin (2017) *Stad*

<http://www.ne.se.ezproxy.ub.gu.se/uppslagsverk/encyklopedi/l%C3%A5ng/stad>

Nationalencyklopedin (2017) *Urban*

<http://www.ne.se.ezproxy.ub.gu.se/uppslagsverk/encyklopedi/l%C3%A5ng/urban>

Nationalencyklopedin (2017) *Rural*

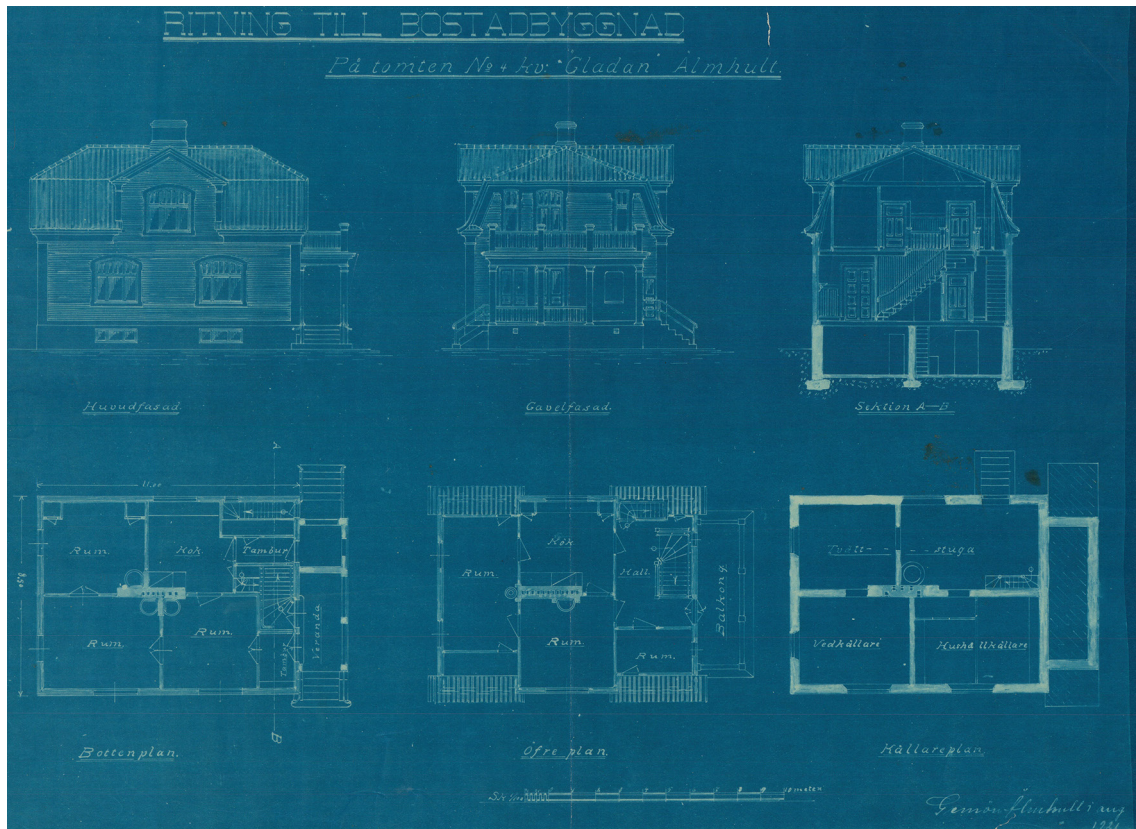
<http://www.ne.se.ezproxy.ub.gu.se/uppslagsverk/ordbok/svensk/rural>

# BILDFÖRTECKNING

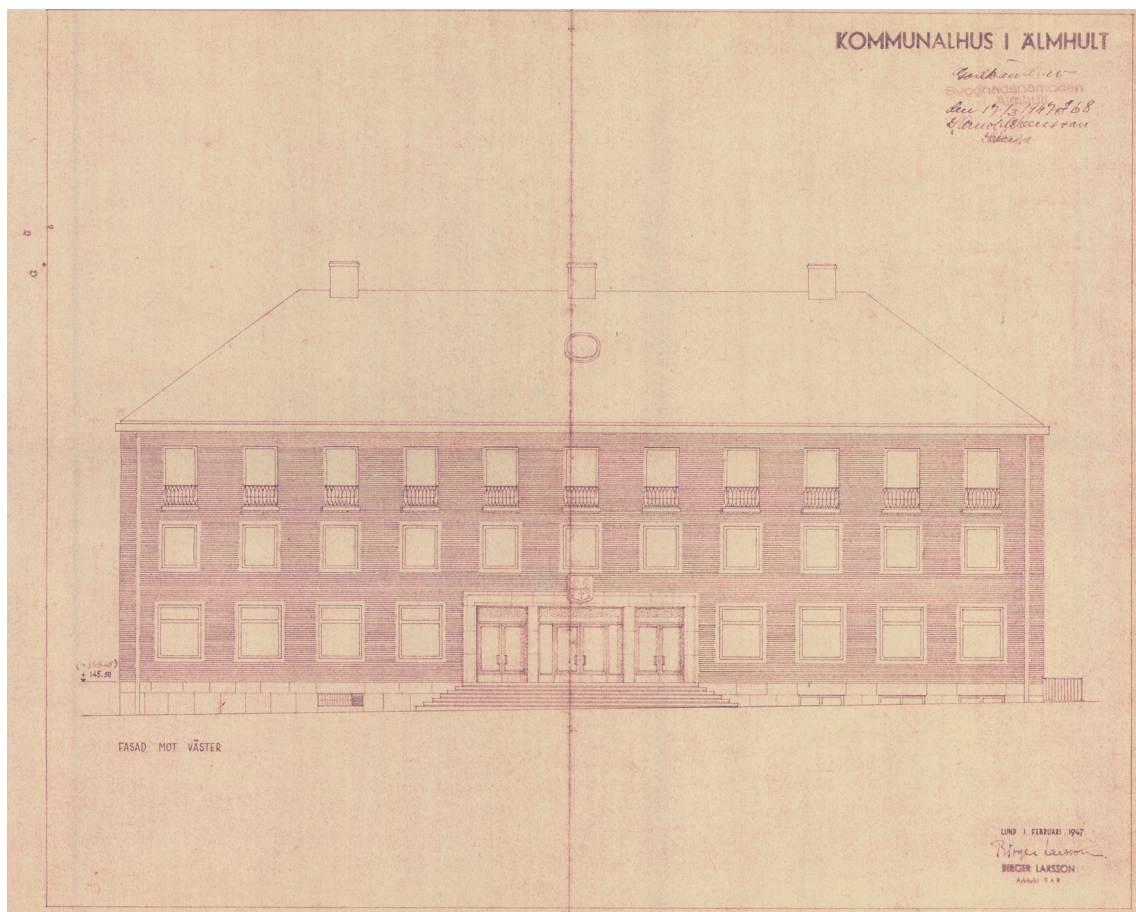
- Fig. 1. Bild på framsidan. Disponentvilla, byggd av en träfabrikör, i Glimåkra. Foto: M. Svensson, 2017
- Fig. 2. Detalj över Älmhult. Inom ramen syns större delarna av det som var Älmhults municipalsamhälle i slutet på 1800-talet. Det som kännetecknar tätortens bebyggelsestruktur är det sena 1800-talets ideal med distinkta rutnätskvarter och långa, rätvinkliga gatuperspektiv. Samhället expanderade när järnvägen kom till bygden. Ortofoto, Lantmäteriet 2017
- Fig. 3. Vy över det anlagda torget där kommunhuset står som fond mot järnvägsstationen. Den större torgstrukturen är bevarad sedan 1800-talet. *Linnéstatyn* är gjord av konstnären Carl Eldh. Foto: M. Svensson, 2017
- Fig. 4. *Stinsahuset* från 1862 har sitt ursprung i det expansiva stationssamhället. Bakom syns monumental tegelarkitektur i Gripen 14 som är ett bevis på den stadsmässiga strävan som fanns i municipalsamhället. Foto: M. Svensson, 2017
- Fig. 5. Lokstallet och dess monumentalitet vittnar om Älmhults betydelse som knutpunkt under 1800-talets senare del. Lokstallet med 22 lokplatser uppfördes 1877 och utökades 1895. Foto: M. Svensson, 2017
- Fig. 6. Det första stationshuset 1862. Foto: Sveriges Järnvägsmuseum.
- Fig. 7. Foto över järnvägsområdet och *Stora Hotellet*, 1890-tal. Foto: Sveriges Järnvägsmuseum
- Fig. 8. Behov av kommunikation - telegramstationen 1890-tal. Huset har numera flyttats från Köpmangatan till Hantverksgatan. Foto: Älmhults kommunarkiv (ÅKA)
- Fig. 9. Knutsgatan, troligen runt sekelskiftet med anlagda gator och en sammanhållen gatulinje. Foto: (ÅKA)
- Fig. 10. Den breda Drottninggatan speglar fortfarande det sena 1800-talets ideal med sitt raka och vinkelräta perspektiv. Foto: M. Svensson, 2017
- Fig. 11. Drottninggatan under 1800-talet. Gatan är ett uttryck för den reglering som 1874 års byggnadsstadga förde med sig. Foto: Älmhults kommunarkiv (ÅKA)
- Fig. 12. Karta över municipalsamhället 1890 och de distinkta rutnätskvarteren. (ÅKA)
- Fig. 13. Det föredetta *Stora Hotellet* i Älmhult är idag oigenkännligt från sitt tidigare utseende. Dess forna glans under 1890-talet visas i Fig. 7. på sidan 27. Foto: M. Svensson, 2017
- Fig. 14. Linnégatan, i närheten av Missionskyrkan är en gata med blandad bebyggelse av olikartad karaktär som en följd av 60-talets rivningar och postmoderna nybyggnationer. Foto: M. Svensson, 2017
- Fig. 15. Knutsgatan är en av gatorna som kan ses på kartan från 1890 då Älmhult var ett municipalsamhälle. Karaktäristiska bostadshus från tiden med liggande panel uppförda kring sekelskiftet. Foto: M. Svensson, 2017
- Fig. 16. Vänster: Björkparken är ett uttryck för den ambitionsnivå som fanns i Älmhult. Parken tog form efter initiativ av Älmhults försökingsförening, 1930-tal. Foto: Älmhults kommunarkiv (ÅKA)
- Fig. 17. Ritning av den nya varuhallen Domus i Älmhult. Byggnaden uppfördes 1967 av KFAI och ersatte tidigare småskalig bebyggelse. (ÅKA)
- Fig. 18. Älmhults torg med sin distinkta anlagda struktur. I förgrunden syns "spenatkroppen" som var platsen för järnvägspersonalens grönsaksodling. Foto: M. Svensson 2017
- Fig. 19. Kulturhistoriskt värdefull trähusbebyggelse från municipalsamhällets tid. Foto: M. Svensson, 2017
- Fig. 20. Det sena 1800-talets esplanad och pågående omgestaltning. Trädplanteringen som fanns tidigare är nu borta. Foto: M. Svensson, 2017
- Fig. 21. Detalj över Glimåkra. Inom ramen syns det vägnät och bebyggelsestruktur som var typiskt för trädgårdsstaden och som Glimåkra municipalsamhälle tog till sig. Ortofoto, Lantmäteriet 2017
- Fig. 22. Vy över den äldsta delen av Glimåkra med kyrka och den tidigare uppodlade "prästängen". I förgrunden syns Glimån som skiljer nyare bebyggelse och den äldre kyrkbyn åt. Foto: M. Svensson, 2017
- Fig. 23. Från vänster i bild sträcker sig den gamla landsvägen, numera Storgatan, där större delen av den traditionella bebyggelsen har rivits eller fått ett förändrat utseende med undantag från biblioteket som tidigare huserat både skol- och kommunalhus samt bank. Flera av dagens byggnader har moderniserats och med tiden även fått postmoderna uttryck. Jordbro och ett av Glimåkras första handelshus, "patricierhuset", längre bort. Foto: M. Svensson, 2017
- Fig. 24. Swenssons vid Storgatan/Bagarelien i det expansiva stationssamhället. (ÖGK)
- Fig. 25. Vy över kyrkbyn: kyrka, Jordbro och "patricierhuset". Ett av de äldsta fotografierna över Glimåkra och dess traditionella bebyggelse. Foto: Glimåkra Hembygdsförening
- Fig. 26. "Utsikt öfver nya samhället". Här etablerades ett nytt centrum när Älmhultsbanan öppnade 1909. Foto: Glimåkra Hembygdsförening
- Fig. 27. Glasblåsaren Bernt Ekvall som ägnade sitt liv åt *Glimma Glasbruk*. Foto: Glimåkra Hembygdsförening
- Fig. 28. Under municipalsamhällets tid var Storgatan en livlig affärsgata med flertalet verksamheter. "Jeppahuset" var en central punkt med Pamps Café, berättar Glimåkra Hembygdsförenings föredetta ordförande Ingvar Ekvall. 1991 skedde en restaurering av byggnaden som då fick tillbaka sitt karaktäristiska torn. Foto: M. Svensson, 2017
- Fig. 29. *Glimåkra Folkets Park* blomstrade under municipalsamhällets tidiga år och flera decennier fram. Foto: M. Svensson, 2017
- Fig. 30. Annons i *Norra Skåne* 1928. "Fin fin servering och konditori" med musik av The Two Waldemars. Foto: M. Svensson, 2017
- Fig. 31. *Glimåkra Folkets Park*. Den anlagda parken och de kvarlämnade bänkarna minner om de gångna åren. Foto: M. Svensson, 2017
- Fig. 32. Östra järnvägsgränd i det "nya centrumet" med sina ståtliga egnahemsvillor. Foto: M. Svensson, 2017
- Fig. 33. Trädgårdsgatan utifrån trädgårdsidealets uttryck som är tydligt i Glimåkra med egnahem och brutna eternittak. Foto: M. Svensson, 2017
- Fig. 34. Egnahemsbebyggelse och vy mot Trädgårdsgatan, ett uttryck för trädgårdsidealet. Foto: Glimåkra Hembygdsförening
- Fig. 35. Panelarkitektur på "Nya gatan" som senare blev Egnahemsgatan. Foto: M. Svensson, 2017
- Fig. 36. Egnahemsgatan med karaktäristisk bebyggelse och brutet tak. Foto: M. Svensson, 2017
- Fig. 37. Detalj ur Geometrisk karta 1696. Den vita markeringen visar vägsträckning som är bevarad än idag. Lantmäteriet 2017
- Fig. 38. Detalj ur Enskifteskartan från 1811. Lägga märke till den äldre landsvägens form. Lantmäteriet 2017
- Fig. 39. Detalj ur stadsplan över Glimåkra municipalsamhälle 1930. De oregelbundna gatorna har anpassats efter de äldre vägarna. (ÖGK)
- Fig. 40. Från vänster i bild syns det världskända *Svenska Vävstolsmuseet* och den ståtliga villan *Villa Holm*. Vid nyplanteringen drog järnvägen fram med invigning 1909. Idag finns inga spår kvar av det tidigare stationshuset och järnvägsspåret som anlades med anslutning till den Södra stambanan. Foto: M. Svensson, 2017
- Fig. 41. Swenssons affär som tidigare låg i hörnet Bagarelien/Storgatan flyttades senare till det nya centrumet i närheten av glasbruket. Idag är byggnaden ombyggd sedan uppförandet. En jämförelse kan göras med Fig. 24. Foto: M. Svensson, 2017
- Fig. 42. Den oregelbundna Storgatan med ett av Glimåkra bys äldsta hus, "patricierhuset". Foto: M. Svensson, 2017
- Fig. 43. Längs den äldre landsvägen är flera affärs- och bostadshus belägna: Flera av byggnaderna har moderniserats med tegelfasader och plåttak såsom villan ovan. Foto: M. Svensson, 2017
- Fig. 44. På höjden av Hantverksgatan fanns tidigare tioalet affärsrörelser och hantverkare. Nu är de alla nedlagda men byggnaderna, de tidstypiska detaljerna och de intakta interiörerna är fortfarande värda att bevara. Foto: M. Svensson, 2017
- Fig. 45. De centrala delarna av Glimåkra, Storgatan. Postmodernismen och dess tillbyggnad präglar Sparbanksbyggnaden. Foto: M. Svensson, 2017
- Fig. 46. Vägkorsning i Glimåkra. Den äldre vägsträckningen med anor från 1600-talet. Foto: M. Svensson, 2017
- Fig. 47. Länsstyrelsen har märkt ut kulturhistoriskt värdefull bebyggelse på Hantverksgatan i Älmhult. Foto: M. Svensson, 2017
- Fig. 48. Köpmangatan i Älmhult med gatusträckningar som härstammar från municipalsamhällets tid. Foto: M. Svensson, 2017



# BILAGOR



Bilaga 1: Bostadsbyggnad, Gladan 4 (ÄKA)



Bilaga 2: Kommunalhus Älmhult (ÄKA)



