

Kulturmiljöprogram Sjöbo tätort

KULTURHISTORISK ÖVERSIKT, DELOMRÅDE 1

Antagen i kommunfullmäktige 2014-02-26



Regionmuseet
Kristianstad

Landsantikvarien i Skåne



SJÖBO
KOMMUN

© Regionmuseet Kristianstad/Landsantikvarien i Skåne, 2013

www.regionmuseet.se

Dnr: L12.20-296-12, 1370

Text och foto: Ingela Blomén och Anna Rabow

Kartproduktion: Anna Rabow

Formgivning: Catherine Svensson och Anna Rabow

Granskad av Byggfunktionen, Regionmuseet Kristianstad/Landsantikvarien i Skåne

Häradskartan ur allmänt kartmaterial,

©Lantmäteriet, Gävle. Dnr 507-99-502

Förord

Under lång tid fanns korsningen mellan landsvägarna - som förband Lund med Simrishamn och Ystad med Hörby - vid Gamla Torg mitt i Sjöbo. Där växte Sjöbo marknad fram på 1860-talet, och när järnvägen kom ersattes lantgårdarna efterhand av industrier, butiker och bostäder åt de nya invånarna. När det förra bevarandedokumentet togs fram under 1970- och 1980-talen hade Sjöbo utvecklats till ett samhälle som såg ganska annorlunda ut. Järnvägen och industrier i centrum fanns fortfarande kvar och Sjöbo hade precis fått rollen som centralort i den nybildade storkommunen.

Nu, i början av 2013, befinner vi oss vid en tidpunkt då Sjöbo står inför en ny tid med nya utmaningar. Utvecklingen mot ett hållbart samhälle går snabbt framåt. Vår historia är en viktig del av vår tillvaro och som vi ska vara rädda om, särskilt i en tid som präglas av förändringar i den alltmer expanderande Öresundsregionen.

Det är inte ovanligt att platser som man uppfattar som intressanta och trivsamma har en historia som man kan se spår av och kanske göra egna kopplingar till. Sådana speciella platser finns så klart också i Sjöbo. De skapas som regel inte av sig själva, utan kräver ofta engagemang och intresse från olika håll och av olika slag för att kunna bli levande och uppskattade.

En del av den hållbara utvecklingen är att värna om den byggda miljön så vi kan lämna den vidare i ett gott skick till efterkommande generationer. Ett av kulturmiljöprogrammets syften är att beskriva vilka historiska värden vi ska ta hänsyn till i den utveckling som beskrivs i fördjupningen av översiktsplanen för Sjöbo tätort, som antogs av Kommunfullmäktige i april 2013, där utbyggnaden i Sjöbos centrala delar betyder mycket för kommunens framtida tillväxtmöjligheter.

Sjöbo i maj 2013,

Stefan Lundgren, kommunstyrelsens ordförande

Innehåll

Inledning	5	Sjöbo sydväst – delområde 1	39
Bakgrund och förutsättningar	5	Västergatan med gamla järnvägs- och industriområdet	41
Mål och syfte	6	Kulturhistoriska värden – Västergatan med gamla järnvägs- och industriområdet	47
Metod	6	Villorna söder om gamla stations-området	48
Lagar för Sjöbos kulturmiljöer	7	Kulturhistoriska värden – villorna söder om gamla stationsområdet	52
Kulturhistorisk översikt	9	Backarna	53
Det förhistoriska landskapet	10	Kulturhistoriska värden – Backarna	58
Medeltida byar och kyrkor	10	Referenser	60
Godsen	13		
Risbygden	13		
Färs härad	14		
Åsums socken	14		
Det äldsta Sjöbo	15		
Industrierna etableras	16		
Handel och hantverk	19		
Järnvägen kommer till Sjöbo	19		
Malmö–Simrishamns järnväg	21		
Landskrona–Kävlinge järnväg	22		
Municipalsamhället Sjöbo	25		
Sjöbos första stadsplaner	27		
Tegelarkitekturen	32		
Kommunreformer	34		
Byggandet av det moderna Sjöbo	35		
Infrastrukturen förändras	36		
Från industrisamhälle till tjänstesamhälle	37		

Inledning

Regionmuseet Kristianstad/Landsantikvarien i Skåne har fått i uppdrag av Sjöbo kommun att upprätta ett kulturmiljöprogram för Sjöbo tätort. Kommunen efterfrågar ett översiktligt dokument med samtliga kulturmiljöer beskrivna. Bebyggelseinventeringar finns för alla tätbebyggda delar av Sjöbo kommun men de är gjorda på 1970- och 1980-talen och är därför i behov av uppdatering.

Kulturmiljöprogrammet för Sjöbo kommun är ett strategiskt dokument för hur kulturmiljöfrågorna ska hanteras i framtiden. Kulturmiljöprogrammet är en tematisk översikt och knyter an till det pågående arbetet med översiktsplanen. Det ska användas som planeringsunderlag för kommunens tjänstemän men också fungera för att öka kunskapen generellt om Sjöbos kulturmiljöer. Genom att de fysiska miljöerna inventerats och karakteriserats är de kulturhistoriska och estetiska värdena i Sjöbo tätort kartlagda.

Regionmuseet Kristianstad/Landsantikvarien i Skåne är ett av tre museer i länet med regionalt uppdrag och har ansvar för att kunskap om länets historia, kulturarv och kulturmiljöer bevaras, förmedlas och utvecklas. Regionmuseet bedriver en bred kulturhistorisk verksamhet med uppdrag inom arkeologi, bebyggelse och kulturlandskap. I det här projektet har byggnadsantikvarie Anna Rabow och arkitekt Ingela Blomén arbetat. Sjöbos kulturmiljöer har analyserats genom att samband och strukturer i kulturlandskapet åskådliggjorts i text, bild och kartor.

I arbetet ingår det att dels sammanställa en kulturhistorisk översikt över Sjöbo samt dels göra en bebyggelseinventering av hela tätorten Sjöbo. Sjöbo är indelat i fyra delområden i enlighet med den be-

fintliga översiktsplanen med områden i sydväst, sydost, nordväst och nordost. Arbetet är uppdelat i två etapper och i den första etappen har den kulturhistoriska översikten tagits fram och ett av områdena, det sydvästra har inventerats. I den andra etappen kommer de andra delområdena att inventeras. Inventeringen den sydvästra delen av Sjöbo är gjord under sommaren och hösten 2012.

Bakgrund och förutsättningar

I Sjöbo kommun gjordes byggnadsinventeringar i samtliga tätbebyggda delar mellan 1974 och 1990. Sjöbo tätort inventerades först och resultatet redovisades i skriften *I centrum*. Därefter inventerades byarna Röddinge, Sövde, Tolånga och Vanstad som resulterade i *Byns ansikte*. Så småningom publicerades samtliga inventeringar i skriften *Bevarandevärda kulturmiljöer inom Sjöbo kommun*. Skriftens syfte var att öka kunskapen om byggnadernas kulturhistoriska värden. Varje tätort presenteras var för sig och avslutas med listor och planer över kulturhistoriskt värdefulla byggnader som klassats tidsenligt i kategorier 1A och 1B. Klassificeringen brukar motsvaras av plan- och bygglagens k- och q-märkning. K-märkning brukar innebära ett varsamhetskrav och ett q-rivningsförbud.

I Sjöbo kommun finns det många kulturmiljöer som är utpekade både som riksintressen och i det regionala kulturmiljöprogrammet. Riksintressena fastslogs 1987 genom Miljöbalken och det regionala kulturmiljöprogrammet är upprättat av Länsstyrelsen i Skåne län 2006, se vidare under Riksantikvarieämbetets respektive Länsstyrelsens hemsidor.

Sjöbo kommun berörs av fem riksintressen för kulturmiljö, Övedskloster – Tullesbo [M100], Ever-

löv – Kumlatofta – Ilstorp [M101], Sövde – Sövedeborg [M104], Hallsbergs stenar [M179] och Södra Åsum [M180]. Alla dessa kulturmiljöer är också utpekade i det regionala kulturmiljöprogrammet men i det senare är de något utökade. I Södra Åsum ingår till exempel även Sjöbo.

Därutöver finns det tre gods omnämnda; Bellinga, Bjärsjölagård, och Ågerup samt åtta kyrkbyar; Björka, Brandstad, Fränninge, Lövestad, Röddige, Tolånga, Vanstad och Vollsjo. Även en liten vägsträckning vid Hylla – Knickarp och de två gamla järnvägarna Malmö – Simrishamn och Ystad – Eslöv finns med i det regionala programmet. Inom Sjöbo kommun återstår det bara fyra kyrkbyar som inte är utpekade som kulturmiljöer.

Samtliga av Sjöbo kommuns 16 kyrkor är skyddade genom Kulturminneslagen, KML. En av kyrkorna, Södra Åsums nya kyrka, ligger inne i Sjöbo. Det finns även tre byggnadsminnen i kommunen som är skyddade genom Kulturminneslagen; Sövedeborg, Övedskloster och Kumlatofta. Dessa är, som ovan nämnts, också utpekade som riksintressen samt i det regionala programmet. De utgörs alla av stora komplex med flera byggnader. Utöver dessa finns det ett 80-tal byggnader som getts skydds- eller varsamhetsbestämmelser enligt Plan- och bygglagen, PBL, genom så kallad k- och q-märkning. Den större delen, ett 60-tal, återfinns i de centrala delarna av tätorten Sjöbo. Den resterande skyddade bebyggelsen återfinns i tre av kyrkbyarna, Södra Åsum, Vollsjo och Lövestad och i byarna Bjärsjölagård, Äsperöd och Hemmestorps Eke. Alla utom de som ligger i de två senare byarna ligger sålunda inom områden som är utpekade i det regionala kulturmiljöprogrammet.

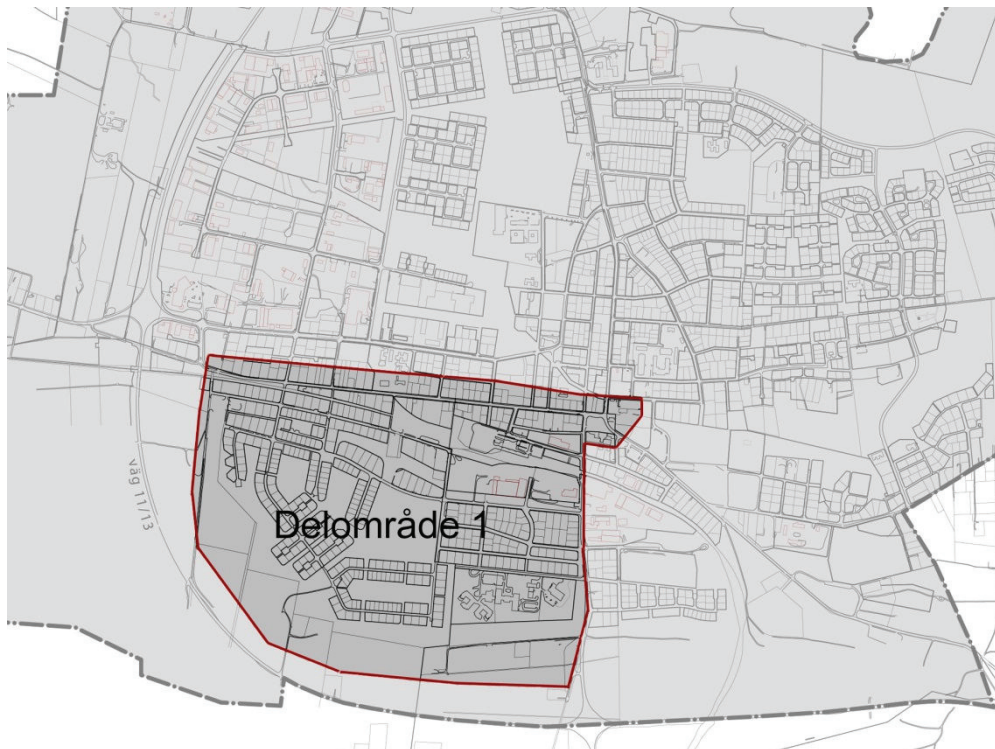
Mål och syfte

Målet med kulturmiljöprogrammet är att de kulturhistoriskt värdefulla miljöerna ska vara erkända bland tjänstemän, politiker och boende så att de kan säkerställas och bevaras för framtiden. Därmed kan kommunen uppnå det nationella miljökvalitetsmålet, *God bebyggd miljö*. I målet *God bebyggd miljö* ingår delmålen *Planeringsunderlag för kulturhistoriska och estetiska värden* och *Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse*.

Kulturmiljöprogrammet ska vara översiktligt varmed det ska vara möjligt att använda som planeringsunderlag för kommunens tjänstemän. Syftet är också att kulturmiljöprogrammet ska fungera som informationsspridning och ge ökad kunskap om Sjöbos kulturmiljöer, för tjänstemän, politiker och boende i kommunen. En förståelse för kulturmiljöerna kan bidra till en fördjupad dialog där olika samhällsintressen kan vägas in. Ett samlande dokument utgör en del i en process där samtliga medborgare ska kunna känna sig delaktiga i arbetet med bevarandet och utvecklandet av kulturmiljöerna.

Metod

Hela Sjöbo tätort, vad gäller bebyggelse, gatumiljöer, parker och andra offentliga platser har inventerats, beskrivits och analyserats. Fältarbetet har gjorts parallellt med studier av all relevant litteratur i ämnet, kartor och äldre fotografier. De kartor som har studerats är i huvudsak lantmäterikartor från 1700-talet, skifteskartor från tidigt 1800-tal, skånska rekognoseringskartan från 1812-20, generalstabskartan från 1860-talet, gamla häradssekonomer från 1910-tal, ekonomiska kartan från 1970 samt dagens kartor. Även flygfoton från 1940 och äldre fotografier har använts.



Landskapet och bebyggelsen har studerats och fotograferats i fält. Nutida kartor med fastighetsindelningar och bebyggelsen utmarkerad har varit vägledande för att se den befintliga bebyggelsens utbredning och struktur. Dagens strukturer har jämförts med äldre kartor, flygfoton och äldre foton för att synliggöra dagens kulturlandskap. Tätorten har delats in i fyra delområden, sydväst, sydost, nordväst och nordost. Bebyggelsen har därefter delats in i ytterligare områden som utgörs av naturliga indelningar efter gatusträckningar eller utvidgningar, oftast i överensstämmelse med befintliga stadsdelar.

Delområde 1 har delats in i tre områden, Västergatan med industri- och det gamla järnvägsområdet, villagatorna söder om Fabriksgatan och det sydvästra området som kallas Backarna.

Lagar för Sjöbos kulturmiljöer

Lag (1988:950) om kulturminnen m.m., KML, Kulturminneslagen

Kulturminneslagen inleds med att *Det är en nationell angelägenhet att skydda och vårda vår kulturmiljö. Ansvaret för detta delas av alla.* I lagen skyddas fornminnen (kap. 2), byggnadsminnen (kap. 3), kyrkliga kulturminnen (kap. 4) samt ortsnamn (kap. 1). Det är Länsstyrelsen och Riksantikvarieämbetet som handlägger ärenden som berör Kulturminneslagen.

Fornlämningar, 2 kap Kulturminneslagen

En fornlämning är lämningar efter människors verksamhet under forna tider och ska ha tillkommit genom äldre tiders bruk och vara varaktigt övergivna. Genom KML har fasta fornlämningar ett automatiskt skydd. Det innebär att fornlämningar har ett skydd även om de inte är upptäckta eller registrerade i fornminnesregistret (FMIS). I kulturminneslagen anges vad som kan klassas som en fast fornlämning. Det är enligt kulturminneslagen förbjudet att utan tillstånd på något sätt förändra, ta bort, skada eller täcka över en fornlämning. Tillstånd för att undersöka och/eller göra ingrepp i en fornlämning söks hos Länsstyrelsen.

Delar av FMIS finns publikt tillgängligt via söktjänsten Fornsök på Riksantikvarieämbetets webbplats. Fornsök är dock inte fullständigt och kan därför inte användas som beslutsunderlag.

Byggnadsminnen, 3 kap Kulturminneslagen

Kulturhistoriskt värdefulla byggnader, miljöer och anläggningar kan skyddas som byggnadsminnen. Det gäller även för parker och trädgårdar. Alla har möj-

lighet att föreslå att en byggnad eller en miljö ska bli byggnadsminne. Ansökan om detta görs hos Länsstyrelsen. Statligt ägda byggnader väljs ut av Riksantikvarieämbetet enligt Förordningen (1988:1229) om statliga byggnadsminnen. En byggnad eller miljö som är byggnadsminne har skyddsbestämmelser som anger vad skyddet innebär och omfattar. I Sjöbo kommun finns tre byggnadsminnen, den fyrlängade gården Kumlatofta och godsens Övedskloster och Sövdeborg.

Kyrkliga kulturminnen, 4 kap Kulturminneslag

Kyrkliga kulturminnen innefattar kyrkobyggnader uppförda före 1940, kyrkotomter, kyrkliga inventarier och begravningsplatser. De har ett särskilt skydd i KML. Länsstyrelsen handlägger tillstånd om förändringar som rör kyrkliga kulturminnen.

Plan- och bygglagen (PBL)

Kulturhistoriskt värdefulla miljöer och byggnader skyddas även i PBL. En byggnad som är särskilt värdefull ur kulturhistorisk synpunkt får inte förvanskas och ska underhållas så att de särskilda värdena bevaras. Ändring och flyttning av en kulturhistoriskt värdefull byggnad ska utföras varsamt med hänsyn till dessa värden och byggnadens karaktärsdrag. Rivningslov får inte ges till byggnad eller byggnadsdel som bör bevaras på grund av byggnadens eller bebyggelsens kulturhistoriska värde. Planläggning och bygglov utförs av kommunen och ska ske med hänsyn till byggnadens kulturhistoriska värden så att dessa skyddas. Planläggning ska även ske med hänsyn till riksintressen för kulturmiljövården. De kulturhistoriska värdena ska säkerställas genom

skydd i detaljplan i tätbebyggt område eller av områdesbestämmelser på landsbygden.

I en detaljplan eller områdesbestämmelse kan byggnader skyddas mot rivning samt mot förvanskning så att dess karaktärsdrag bevaras. Byggnaden är då märkt med ett q eller k i planen. Även träd och andra landskapselement kan vara skyddade.

Miljöbalk (1998:808)

I Miljöbalken regleras riksintressen varav riksintresse för kulturmiljövården är ett av flera riksintressen som finns för att skydda och värna om att Sveriges mark, vatten och fysiska miljö används på ett långsiktigt och hållbart sätt. Områden som är utsedda som riksintresse för kulturmiljövården ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada kulturmiljön. En miljökonsekvensbeskrivning, MKB, kan vara nödvändig för att klargöra hur planerade åtgärder påverkar kulturmiljön i området. Värdefulla kulturmiljöer med våtmarker eller jordbruksmark ska skyddas enligt Miljöbalken som kulturreservat.

Kulturhistorisk översikt



Det förhistoriska landskapet

I Sjöbo kommun varierar landskapet beroende på skillnader i topografi och jordmån. I nordost mot Linderödsåsens sydvästra sluttning och i sydväst vid Romeleåsens nordöstra sida är terrängen kraftigt kuperad och jordarterna domineras av relativt magra skiffer- och urbergsmoräner. Jordarna i anslutning till åsarna graderas i klasserna 3 till 5 på en tiogradig skala. I kontrast mot de höglänta områdena står det flacka slättlandet sydöst om Vombsjön där jordarna är magra och sandiga men något högre klassade. I den södra delen av kommunen övergår slätten i ett backlandskap där de tre sjöarna; Sövde-, Snogeholms- och Ellestadssjön ligger. Den dominerande jordarten här är den så kallade nordostmoränen med växlande lerhalt, vilket även gäller för det backlandskapsbetonade område. De lerrika sedimenten i Fyledalen är också mycket näringsrika.

De båda åsarna löper, liksom övriga åsar i Skåne, i nordvästlig riktning diagonalt genom landskapet. Den breda sprick- och förkastningszonen, den så kallade *Tornquistzonen*, ligger i gränsområdet mellan den baltiska urbergsskölden, som består av äldre gnejser och graniter och den Mellaneuropeiska yngre sedimentära berggrunden. Förskjutningar i sprickzonerna mellan de olika berggrundsblocken innebar att horstar som Romeleåsen bildades. Under den senaste istiden, som i Skåne slutade för 14 000 år sedan, påverkades Skåne flera gånger av isrörelser. Den nordostliga isen förde med sig stora mängder morän och näringsfattigt och storblockigt urberg. I Fyledalen som börjar sydost om Sjöbo finns en intressant och säregen geologi med flera ovanliga mineraler. Sitt nuvarande utseende fick dalen då landisen drog sig tillbaka och stora vattenmassor bildade Vombsjön.

De äldsta kända spåren av mänsklig bosättning i Skåne är 14 000 år gamla och har hittats i den norra delen. Inom Sjöbos kommunområde de äldsta spåren cirka 7000 år gamla. Det är dock inte fastlagt huruvida människor kontinuerligt bott i området ända sedan dess. Den förhistoriska bebyggelseutvecklingen är svårtolkad vilket beror på att det tillgängliga materialet uppvisar väldigt få synliga fornlämningar. I ett skånskt perspektiv kan Sjöbos kommunområde till viss del karakteriseras som en relativt marginell odlingsbygd. Samtidigt finns det klara skillnader i intensitet av mänskligt utnyttjande över tiden. Sjöbo kommun ligger i brytningszonen mellan kustbandets centralbygd med bronsåldershögar och megalitgravar och ris- och skogsbygdens gravfält med domarringar och skeppssättningar. Bland de kända fornlämningarna dominerar stenåldersboplatserna, genom enstaka fynd av flintredskap och andra indikationer på boplatser.

Skåningarna blev bofasta under den äldre stenåldern (10 000–4200 f Kr) och boskapsskötsel och jordbruk blev de viktigaste näringarna. De äldsta bosättningar ligger i första hand längs kuster och vattendrag. Flera fynd från äldre stenålder har gjorts i Vombsjöområdet. Från den yngre stenåldern (4200–1800 f Kr) finns lämningar från den äldsta bondekulturens röjnings- och svedjebruk i tidigare urskogar. Från de följande perioderna bronsåldern och järnåldern (1800 f Kr–1050 e Kr) finns endast enstaka fynd i kommunen vilket tyder på att området varit extensivt utnyttjat som betesmark. Under järnålderns slutskede påbörjas dock ett mer intensivt utnyttjande av marken. Det har bland annat bekräftats av utgrävningar vid Ilstorps bytomt där man hittat kontinuerliga bosättningar som funnits sedan vikingatid.

Medeltida byar och kyrkor

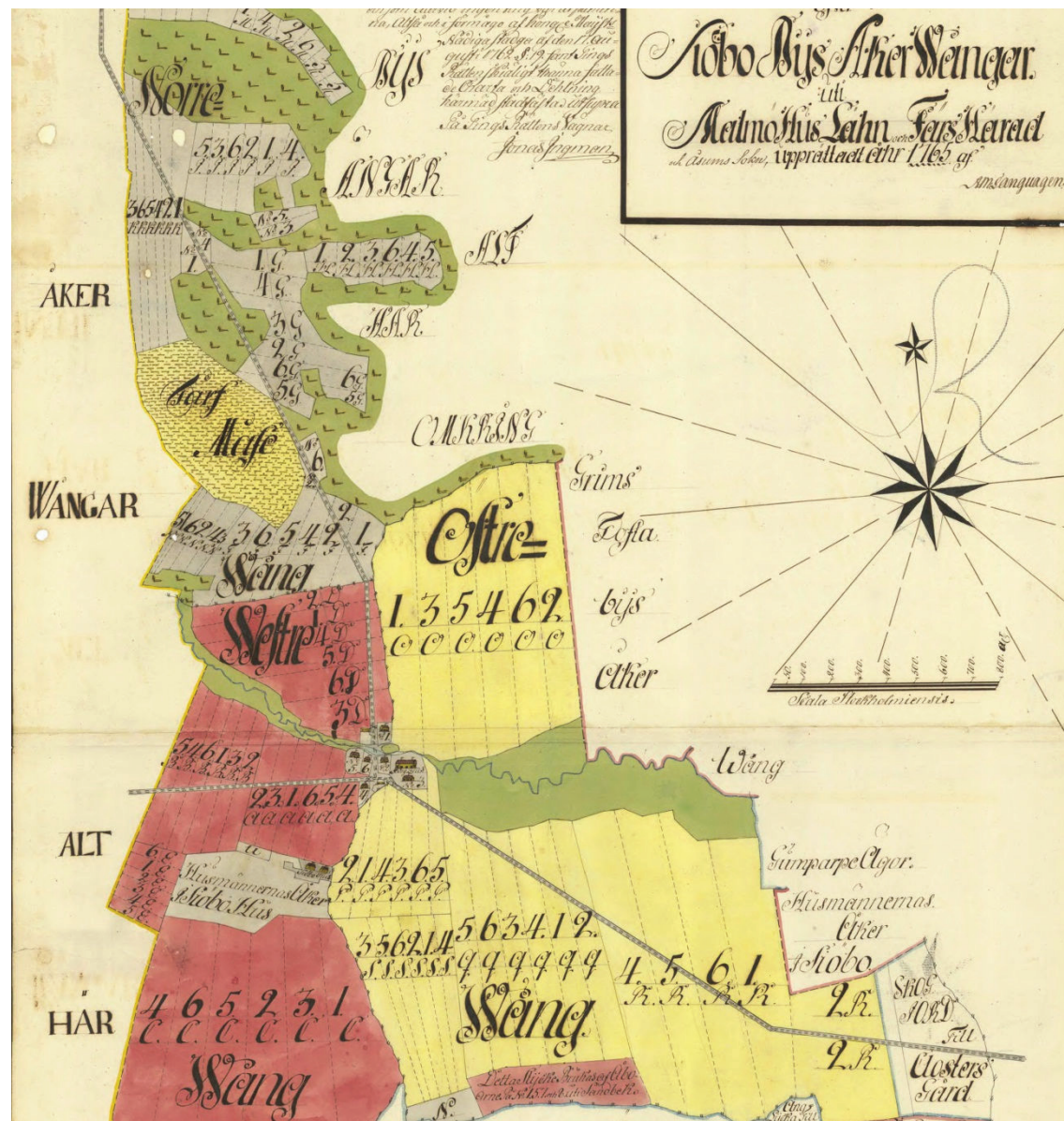
I Sjöbo kommun finns många orter vars namn tyder på att de kan vara från de första århundradena e Kr. På en del håll finns indikationer på att det funnits bosättningar sedan ännu äldre tider. En ny kolonisationsväg kommer under medeltiden eller strax efter det. Ortnamn med efterled som -inge, -stad, -löv, -lösa och -by är exempel på äldre bynamn medan -torp, -arp, -rup, -hult och -röd är medeltida eller senare. Många av de större byarna med namn av de äldre typerna kan ha etablerats på sina senare kända platser under en övergångsperiod från vikingatid till tidig medeltid. Områden med tidigt befolkade byar har troligen varit mer intensivt utnyttjat och tätare befolkade redan före medeltidens början. De små byarna och ensam- eller dubbelgårdarna med efterleden -torp, -röd eller -hult tyder på röjningar i tidigare skogsområden. Det anses vara ett resultat av en tidigmedeltida eller högmedeltida kolonisationsväg i tidigare relativt outnyttjade marginalområden. De är också inom Sjöbos kommunområde vanligast i åsbygden och sjölandskapet i sydväst samt i de nordöstliga delarna av området.

Utifrån ortnamn och sockenbildningen med kyrkorna får man en bild av det medeltida Sjöbo. Under medeltidens början delades Skåne in i administrativa delar, i socknar med kyrkan som centrum. De femton socknar med kyrkor som finns idag anses ha uppförts eller haft föregångare som uppfördes som romanska sten- eller tegelkyrkor under 1100-talets senare del eller början av 1200-talet. I några fall har det konstaterats att kyrkorna haft ännu äldre föregångare i form av träkyrkor. De flesta kyrkor har blivit mer eller mindre ombyggda sedan dess men den medeltida prägel har bevarats i Södra Åsums

gamla kyrka, men även kyrkorna i Björka, Everlöv, Illstorp, Sövde och Tolånga kan nämnas i detta sammanhang. Skartofta socken uppgick i början av 1800-talet i Öveds socken efter att Öveds nya kyrka byggts varmed Skartofta kyrka och kyrkogård övergavs.

Enligt de skriftliga källorna är de flesta kyrkbyar omnämnda redan under 1300-talet. Det är först på 1600-talet som man kan få en heltäckande bild av Sjöbo kommun genom kart- och källmaterial. På Buhrmans skånska karta från 1684 är byar, slott, möllor, vattendrag, broar och landsvägar utsatta. En av landsvägarna, som delvis motsvaras av väg 104 idag, förband Övedskloster i nordväst med Äsperöd i sydost och gick via Åsum, Tolånga och Vanstad. En annan landsväg som motsvaras av väg 11 från Malmö förgrenade sig vid Hemmestorp och gick västerut förbi Sjöbo för att sedan vika av norrut mot Andrarum. I Everlöv delades vägen ytterligare mot Blentarp och Sövde. Från Östraby i nuvarande grannkommunen Hörby gick vidare en landsväg genom Skartofta, Öved och Åsum och vidare över ån förbi Sjöbo och Sandbäck mot Illstorp. Mindre vägar förband det nordöstra området med Brandstad, Kärrstorp, Fränninge och Vollsjö.

Inom Sjöbos kommunområde uppvisade bebyggelsen vid 1600-talets mitt intressanta variationer. I vissa delar låg byarna tätt, som norr om Öved, området mellan Lövestad och Esperöd samt på båda sidor om de tre sjöarna i sydväst. Det var en stor spridning av storleken på byarna. Av de omkring 700 gårdar som fanns i området låg drygt hälften som ensam- eller dubbelgårdar. Drygt en femtedel av byarna var små och bestod av 3 till 7 gårdar.



Karta över Sjöbo från 1765 där gästgiveriet är utmärkt som ett större hus.

Ortnamn i Sjöbo kommun

Genom ortnamnens efterled kan man ofta härleda hur gammal en ort är. I de skriftliga källorna framträder de äldsta namnen oftast första gången någon gång under medeltiden. Sedan dess kan stavningen ha ändrats och därmed har förståelsen för innebörden försvårats. Många namn är speciella och har inget typiskt efterled, som till exempel Sjöbo. Samhället, eller byn, fick sitt namn efter en nu försvunnen sjö och efterleden innehåller troligen ursprungligen ordet bod. Första gången namnet uppkommer i de skriftliga källorna är 1502 och då skrevs det Søbo. Södra Åsum skrevs Asum omkring 1300 och namnet syftar på åsen eller höjdsträckningen vid kyrkan. Södra lades till 1855 för att skilja socknen från Norra Åsum.

Namn med efterled -inge, som Fränninge och Heinge, hör till de äldsta bebyggelsenamntyperna i Sverige. De anses ha tillkommit från det första årtusendet e Kr och möjligen fram till vikingatiden. Ändelsen betecknar tillhörighet och har oftast kombinerats med förled med utgångspunkt från topografin. Fränn eller Frana i Fränninge betyder den glänsande och är ett äldre namn på Vollsjoån.

Bynamn på -torp, -arp eller -rup hör till de vanligast förekommande typerna av bebyggelsenamn. De uppkom redan under forntiden och betydde hägnad. Under medeltiden då de flesta bynamn uppkom ändrades betydelsen till nybygge eller utflyttad gård. Många av kommunens småbyar, dubbelgårdar eller ensamgårdar vid 1600-talets mitt har torpnamn, till exempel Hemmestorp och Heingetorp, Grimstorp, Starrarp, Vanstadtorp och Östarp. Under påverkan av riksdansk skrivartidition har ortnamn med ändelsen -erup, som i Hårderup, tillkommit.

Ortnamn med ändelsen -stad, som Brandstad, Lövestad och Vanstad, anses ha tillkommit under århundradena e Kr och fram till vikingatiden. Ändelsens betydelse har länge varit omdebatterad men huvudteorin har varit att det kommer av ordet plats eller ställe. Lövestads förled kommer av lödder som syftar på den förbiflytande Tolångaåns skummande vatten.

Efterleden -lov, -lösa och -by anses vara från folkvandringstid, 400-550 e kr. Löv syftar på arvegods och ortnamnen anses vara från folkvandringstid, 400-550 e kr. Förleden syftar oftast på äldre personnamn, i fallet Everlov är det inte klart vilket namn som syftas.

Ortnamnet Vollsjö som ursprungligen hetat Vallösa, kan komma från ordet *ljus* och har betytt ljusning i skog eller glänta. Sammansättningen *vall* i Vollsjö betyder slät, gräsbevuxen mark. Namn med ändelsen -by, som Klamby och Näsby betecknar bebyggelser med innebörden by eller gård som tillkommit genom delning eller äldre bebyggelser. Namn med ändelsen -tofta, som Skartofta och Bäretofta, kommer av ordet *tomt* och är från vikinga- eller medeltid.

Flera andra har namn med efterlederna -röd, som Klasaröd och Ekeröd, eller -hult, som Kogshult. Framförallt de båda senare namntyperna antyder, att röjningar har ägt rum i tidigare sammanhängande skogsområden. Sådana bebyggelser anses huvudsakligen vara resultatet av en tidigmedeltida eller högmedeltida kolonisationsvåg i tidigare relativt outnyttjade marginalområden. De är också inom Sjöbos kommunområde vanligast i åsbygden, i det sydvästra sjölandskapet samt i den nordöstliga delen. I några fall kan man mistänka, att den äldre spridda bebyggelsen kan ha upptagits under en ny, relativt utforskad kolonisationsvåg under 1500- och 1600-talen. Det kan till exempel gälla den stora mängd av smågårdar, som vid 1600-talets mitt fanns i området, inte mindre än 90 stycken.

De resterande byarna, omkring en fjärdedel, var större och bestod av 8 till 27 gårdar. Genomsnittstorleken på byar i Skåne var vid den här tiden tio gårdar. I kommunområdet fanns det 22 byar som låg över genomsnittet. De tre största byarna var Åsum och Blentarp med vardera 27 gårdar samt Vanstad som hade 20 gårdar. Utöver gårdarna fanns det också ett antal gatehus och småtorp.

Godsen

Under 1600-talet fanns det också drygt ett tiotal adelsgods eller sätesgårdar inom området, Bjärsjölagård, Lövestad, Simontorp, Snogeholm, Svansjö, Sövdeborg, Tulllesbo, Vanstadtorp, Vollsjö, Ågerup, Åsum, Äsperöd och Övedskloster. Den medeltida borgen Beritzholm som var föregångaren till Bjärsjölagård benämns på kartan från 1684 som *Slottet* medan själva ladugården, Bjärsjölagård, hade byggts en bit söderut. Beritzholm utgjorde säte för Färs härad inom vilket större delen av nuvarande Sjöbo kommun ligger. Flera av gårdarna har sedermera försvunnit eller uppgått i andra, som Åsums gård som blev frälsegård under Övedskloster.

Kulturlandskapet vid godsen påverkades starkt av att adelns ekonomiska och sociala position stärktes efter medeltiden. Genom reformationen som genomfördes 1536 kom kyrkans markegendomar att tillhöra staten. Sedermera förlänades delar av detta till adeln och ett flertal stora egendomar växte fram. Förutom Bjärsjölagård var det flera andra gods som flyttades, byggdes om eller bidrog till att hela byar och gårdar lades ner. Sövdeborgs slott uppfördes på nytt i renässansstil på 1590-talet. I Sövdeborgs omgivning lades Assmåsa by som hade sju gårdar ner på 1770-talet. Svansjö by med fem gårdar försvann ner då Svansjö huvudgård anlades på 1610-talet.



Det öppna landskapet söder om Sjöbo med enstaka gårdar som tillkommit efter 1800-talets skifte.

Under Snogeholm lydde Västra och Östra Hägre (tillsammans cirka tio gårdar), som avhystes under 1800-talet, varvid jorden lades till huvudgårdens odlingsmarker. På 1700-talet uppfördes huvudbyggnader på Övedskloster, Tulllesbo och Bjärsjölagård. Det slottspräglade kulturlandskapet har fram till våra dagar bevarats på flera håll inom kommunområdet, särskilt vid Övedskloster och Sövdeborg. Under 1700-talet fick många av kronobönderna i området tillfälle att friköpa sina gårdar. Genom köpen och genom senare friköp från adelsgodsen växte det fram ett större självägande bondeskikt i området.

Risbygden

Större delen av Sjöbo kommunområde har traditionellt sett varit hänfört till den så kallade risbygden. Den var en mellanställning mellan skogsbygd och slättbygd och låg därmed så att säga mellan *skogen och plogen*. I skogsbygden var landskapet varierat och småskaligt med små och spridda åkrar som årligen besåddes årligen i ensädessystem. Åkrarna bearbetades med årder. Odlingarna kompletterades med kortvariga svedjebruk i skogsmark. Med tiden glesades skogen ut och ängs- och betesmarker vittnar om en varierad markanvändning. Boskapssköt-

sel, men främst olika binärningar, svarade för en stor del av gårdarnas ekonomi. Det är framförallt trakterna vid Romeleåsen i sydväst och Linderödsåsen i nordost som kan sägas ha legat i skogsbygden.

Inom gränserna för Sjöbos kommun tycks det som om det man menar med slättbygd inte har funnits. Den typiska skånska slättbygden utmärktes av få bebyggelseenheter samlade i stora byar. Bebyggelsen omgavs av vidsträckta odlingsmarker, indelade i tre vångar, så kallade tresäde, då två vångar besåddes årligen medan den tredje låg i träda. Åkerytorna var stora och sammanhängande, sank partier fungerade som ängsmark och trädesvången utgjorde betesmark. Jorden bearbetades med hjulplog och produktionen var nästan bara spannmålsodling.

I risbygden skiftade bebyggelsemönstret från ensamgårdar till mindre byar. Odlingssystemen varierade och plogtyperna likaså. Huvudnäringen var boskapsavel som gav kulturlandskapet dess särprägel. Markerna bestod till större del av ängs- och betesmarker som var uppblandad med små skogar eller partier som användes för lövtäkt. De karakteristiska hägnerna av ris var förknippade med både boskapsskötseln och stubbskottskogen. Ängen hade ofta större areal än åkern, på slätten var det tvärtom. Genom uthuggning och överdriven betning reducerades skogen på många ställen till smärre dungar. Åkrarna varierande i storlek och kunde brukas antingen med en- eller tresäde. I risbygden räckte spannmålsproduktionen ofta inte för husbehovet.

Åsums socken

Kulturlandskapet förändrades i takt med nykolonisationer men i förhållande till utvecklingen under 1800-talets mitt skedde det i lugn takt. Man antar att det var så här det såg ut i stora drag under perioden

Färs härad

Färs härad sammanfaller i stora drag med nuvarande Sjöbo kommunområde. Häradindelningen anses ha införts i det forna Danmark redan under tidig medeltid. Namnet Färs var sedan ännu äldre tider samlingsnamn för bygden. Av Sjöbo kommuns nuvarande 15 socknar låg alla utom två i Färs härad; Björka, Brandstad, Fränninge, Ilstorp, Lövestad, Röddinge, Södra Åsum, Sövde, Tolånga, Vanstad, Vollsjö, Östra Kärrstorp och Öved. Skartofta socken uppgick i Öved sedan Skartofta kyrka och kyrkogård övergivits. Blentarp och Everlöv som ligger inom kommungränsen tillhörde Torna härad. Smärre förskjutningar av häradstillhörighet och sockengränser kan ha skett vid skilda tillfällen. Till Färs härad hörde även socknarna Långaröd, Ramsåsa, Vomb, Västerstad och Östraby.

Häraderna fungerade som kungliga förvaltnings- och uppbördsdistrikt. Beritzholms borg med anor från vikingatiden blev under senmedeltiden ett kungligt fäste och ett administrativt centrum för Färs härad. Tingsstället för Färs härad tycks ha flyttats runt, det äldsta antas ha varit vid Åsum, på 1600-talet samlades tinget i Brandstad, men från och med 1720-talet har Sjöbo fungerat som tingsställe. Långt fram i tiden skulle häradindelningen tillämpas i samband med bland annat kyrkans och rättsskipningens organisation. Häradets huvudorgan var häradstinget som leddes av häradshövdingen. Genom fögderiindelningen 1946 och häradsrätternas avskaffande 1971 förlorade häraderna sin forna betydelse.

från tidig medeltid ända fram till mitten av 1800-talet då laga skifte trädde i kraft. I många socknar finns heltäckande kartmaterial från mitten av 1700-talet och så som det såg ut i dessa byar då antar man att det sett ut även i ännu äldre tider. I Åsums socken finns kartor för byarna Åsum, Omma, Sjöbo och Sandbäck från mitten av 1700-talet och de visar bebyggelsens utbredning, var det fanns åker, äng och skog. Fäladsmarken eller utmarken finns inte med på dessa kartor. Bebyggelsen låg samlad i byarna, i Åsum fanns det, förutom sätesgården, 25 gårdar, sju

gatehus och en mölla, i Sandbäck fanns vidare åtta gårdar, i Omma och i Sjöbo fanns det vardera sex gårdar.

Samtliga byar i Åsums socken hade sina åkermarker uppdelade i tre vångar som i sin tur var uppdelade i olika fält med långsmala tegar för varje gård. I vångarna låg det insprängt mindre partier av sådan mark som antingen var oduglig eller som var skog. Ängspartier återfinns speciellt kring vattendragen men även intill åkrarna. I Åsum var såväl åker som äng uppdelade i fält och tegar medan fäladsmarken

låg utanför. En bokskog tillhörande säteriet låg i nordvästra utkanten. I de andra byarna, som dock inte hade lika stora arealer, låg såväl större delen av ängs- och fäladsmarkerna utanför åkermarken och var inte utmarkerade på kartan. Det ovan beskrivna landskapet med åkrar insprängda mellan ängsmarker och skogspartier stämmer väl överens med kartmaterialet över Åsums socken.

Sedan 1800-talet har bebyggelsen förändrats genom att byar skiftats, glesats ut, försvunnit eller förtätats. Samtidigt har betes- och ängsmark och även åkrar planterats med skog medan ängsmark har förvandlats till betesmark. Likväl finns kvarlevor av den agrara bygd, som vuxit fram inom kommunområdet alltsedan tidig medeltid, ibland med rötter ner i förhistorien. Här och var har till exempel äldre vägar, hägnader, ängsmarker och slingrande åar bevarats. Markhistoriskt intressanta relikter av äldre typer av markanvändning utgör till exempel betesfäladerna vid Humlarödshus och strandängarna vid Klingavälsån. Många av de äldsta ensamgårdarna torde ligga kvar på sina ursprungliga platser. Trots utskiftningen har några byar en prägel av förtätad bondby, till exempel Kumlatofta, Fränninge och Brandstad. Oavsett vad som är synligt ovan jord representerar de gamla bykärnorna en lång tid av kontinuerlig mänsklig bosättning, inte sällan upp mot 1000 år. Som kvarlevor från det medeltida kulturlandskapet kvarstår ett antal välbevarade kyrkomiljöer.

Det äldsta Sjöbo

Vid mitten av 1800-talet är Sjöbo en liten by, vars 150 invånare främst försörjer sig inom jordbruket. I Sjöbo finns ett tiotal gårdar och några gathus i korsvirke. En bit söderut ligger två husmanshus som kallas Sjöbo hus. I byn finns ett vägkors där landsvä-



Karta över Sjöbo by som upprättades i samband med laga skifte 1858.

garna mellan Ystad och Hörby samt Malmö och Simrishamn korsas. Det strategiska läget är avgörande för byns utveckling. Vid vägkorsningen anläggs ett gästgiveri på 1720-talet och enligt gällande förordningar ska det finnas måltidslokal och gästrum för resande samt stall och vagnslider. Enligt en karta från 1858 består gästgiveriet av en kringbyggd gård som är dubbelt så stor som de andra gårdarna vilket

visar på dess betydelse. Samtidigt med anläggandet av gästgiveriet blir byn tingsställe för Färs härad. Den första tingshusbyggnaden uppförs i korsvirke intill gästgivaregården. År 1771 byggs det tingshus som ligger bredvid Gästgivaregården och som finns kvar än idag. Enligt äldre kartor finns en avrättningsplats norr om Åsums by.



Det gamla tingshuset som ligger bredvid gästgiveriet är från 1771 och är idag Sjöbos äldsta hus.

Laga skifte 1858 innebär en vändpunkt i Sjöbos utveckling. I och med att Sjöbo är en viktig landsvägskorsning och att det finns gästgiveri finns det förutsättningar för handel. Efter att gårdarna flyttats ut finns goda förutsättningar för tillväxt av handels- och hantverksverksamheter. Gathus byggs på de gamla gårdarnas plats där nu hantverkare och handlande bosätter sig. Längs huvudstråken, nuvarande Väster-, Norre- och Skolgatan, uppförs bostadshus och verksamhetslokaler. Längs Skolgatan som leder till Grimstofta och Tolånga uppförs av hus av lersten redan på 1870-talet. Västergatan fanns sedan tidi-

gare, redan under mitten av 1700-talet har vägen en rak sträckning, men tar form som en stadsmässig huvudgata med påkostade tegelbyggnader.

En bidragande faktor till förändringen i Sjöbo är också kreatursmarknaden som startar 1864. Just det året införs full handelsfrihet utanför städerna. Marknaden drar allt större besökskaror och lockar handlare, hantverkare och arbetskraft till Sjöbo. Vid den här tiden är Hörby en konkurrent om marknadsbesökarna. Sjöbo marknad hålls till en början en gång i månaden på den Holmbergska lantgården som motsvaras av torget framför nuvarande gäst-

givargården. Marknadsplatsen flyttas några gånger, bland annat när järnvägen anläggs. Marknad bedrivs ett tag på Oxtorget och så småningom hamnar den på dess nuvarande plats. Varje fredag är torgdag men bara var fjärde är kreatursmarknad. Senare startar även den så populära sommarmarkanden som varar i dagarna tre och man har även höstmarknad.

Industrierna etableras

I Sjöbo inleds den industriella utvecklingen långt innan orten får järnvägsförbindelse, vilket beror på dess läge med gästgiveri och marknad. Sjöbos roll som agrart centrum för den omgivande landsbygden stärks i och med den industriella utvecklingen. Som på många andra orter i Skåne domineras ursprungligen industrin av livsmedelsproduktionen. Möllorna var direkt kopplade till lantbruket och kan sägas vara de första industriella verksamheterna. Sjöbo kvarn flyttas hit från Omma 1866 och Åsums gårds vattenkvarn byggs i slutet av 1860-talet. Sjöbo kvarn är en holländare som är i drift ända fram till 1960-talet. Åsums vattenkvarn ligger vid Björka-Åsumsån och ersätter en äldre vattenkvarn på en holme i ån nedanför gula villan. Inom tätorten Sjöbo har det funnits ytterligare två möllor, en vid Södergatan och en vid Allégatan.

Malena Persson kommer till Sjöbo på 1870-talet och startar flera industriella verksamheter som till en början är småskaliga. Inledningsvis drev hon manufakturhandel och skrädderi i bostadsfastigheten på Västergatan. Då det fanns många fårbönder i trakten såg Malena möjligheter att förädla ull och sälja den vidare. I slutet av 1880-talet uppfördes en fabriksbyggnad för både spinneri, väveri och färgeri som fanns kvar ända in på 1940-talet. Malena var också drivande för tillkomsten av tegelbruket som 1897



Vid Södergatan ligger det gamla gjuteriet vars äldsta delar är från slutet av 1800-talet.

uppfördes på Västergatan och som några år senare hade ett 20-tal anställda. (Se vidare om Malena s 18.)

Efter att Sjöbo får järnvägsförbindelse med Malmö och Tomelilla år 1893 etableras fler industrier och handelsverksamheterna blomstrar. De nya industrierna anläggs nära järnvägen som Sjöbo mekaniska verkstad som grundas av Johan Nilsson år 1896. Den mekaniska verkstaden med gjuteri har bytt ägare många gånger och därmed också namn. Den har hetat Sjöbo bruk, Sjöboverken och Ankarsrums bruks Skåne AB. Verksamheten sysselsätter tidvis runt 150 personer och är en av ortens största arbetsplatser. Här har det bland annat tillverkats rör, tröskor, motorer och värmepannor.

På andra sidan av stationen, i den västra delen av industriområdet anläggs Sjöbo Andelsbränneri. Här byggs Sjöbo Bränneri som avverkar sin första kampanj 1901-1902. Bränneriet har då 16 anställda. Fram till 1860-talet mitt bedrivs spritframställningen med säd som råvara och främst för husbehov. När statlig kontroll av sprit införs på 1860-talet blomstrar industrinäringen. Samtidigt går man över till ångmaskiner som kraftkälla och potatis som råvara.

Sjöbo var en av Skånes viktigaste krukmakerorter runt sekelskiftet 1900. Längs Skolgatan eller i förlängningen av den har två krukmakerier. Elfstrands krukmakeri som är Sveriges äldsta krukmakeri startas 1880 och flyttas till den nuvarande platsen vid Valsgatan 1888. Axel Elfstrand som är lärning på



Holländaren är från 1850-talet och flyttad från Omma till Sjöbo 1866.

krukmakeriet tar över i början av 1900-talet. Sonen Albert driver verksamheten ända fram till sin död 1987. Krukmakarna tillverkar främst bruksföremål för hushåll och de handdrejade produkterna säljs bland annat till Skansen och hemslojdsföreningar.

Idag är Elfstrands krukmakeri ett arbetslivsmuseum och keramikverkstaden är intakt. I det vitputsade huset från 1888 finns den gamla ugnen kvar. I den västra delen av Skolgatan startar en annan keramik- och lervaruindustri på 1930-talet. grundaren är Nils Palmgren som varit lärning hos Elfstrand.

Malena Persson (1836-1920)

Ofta pratas det om ortens starke man, i Sjöbos fall handlar det om en kvinna. Malena Person, eller Mor Malen som hon kallas, blev känd som affärskvinnan som bland annat startade tegelbruk och drev järnvägshotell. Hon grundade flera verksamheter och bidrog till ortens tillväxt och utveckling kring sekelskiftet 1900. Malena hade startat Vannarps lanthandel tillsammans med sin man, därefter drev de Engdahls lanthandel i Blentarp. Malena köpte lantbruksprodukter och sålde dem vidare i Ystad. På så sätt kunde hon köpa med sig varor som behövdes i lanthandeln.

1876 flyttade Malena Persson till Sjöbo. Efter en kort tid dog maken varefter Malena drev verksamheterna på egen hand. Året efter att de flyttat till Sjöbo hade de startat spinneri, färgeri och väveri. Då bönderna i trakten till stor del försörjde sig på boskapsskötsel fanns det många får i Sjöbo. Ull var en förutsättning för både spinneri och väveri och Malena såg möjligheterna och grundade de här industrierna. Så småningom räckte inte ullen från Sjöbos får till varför ull hämtades från andra orter i trakten. I anslutning till spinneriet öppnade hon 1880 manufakturaffär på Västergatan. Lokalerna var stora varför även kappskrädderi inryms. Malenas brorsdotter Johanna Larsson var föreståndare för skrädderiet. Kring sekelskiftet arbetade sex sömmerskor där. I anslutning till spinneriet lät hon uppföra ett badhus.

Malena förstod tidigt att affärerna skulle utvecklas med järnvägen. Därför var hon en pådrivande kraft för att järnvägen skulle dras genom Sjöbo. I slutet av 1800-talet när Sjöbo blev järnvägsknut ökade befolkningen och handeln blomstrade. Malena som var så förutseende lät uppföra ett järnvägshotell som stod klart när det första tåget rullade in på stationen i Sjöbo hösten 1893. Med tågen skulle det komma resande som kunde behöva både mat och logi. Hotellet var en ståtlig byggnad i två våningar, den första i Sjöbo som var helt vitputsad. Under Malenas tid hade hotellet åtta rum och en del av inredningen ska vara bevarad från den tiden. Som annex till hotellet låg en villa i Ornässtil som inköptes från en utställning i Helsingborg. Här ordnades dans och bioföreställningar.

1897 var det dags för nästa byggsten i Malenas imperium, anläggandet av tegelbruket. Hon insåg att Sjöbos lerhaltiga jord passade för tegeltillverkning. Tillsammans med son och svärson startade hon ett tegelbruk vars högsta skorsten var placerad vid den numera nedlagda Shellmacken på Västergatan. Så småningom tog leran slut och lera fick inhämtas utifrån. Den nya leran blev inte lika röd vid bränning. Det skäckiga teglet var inte lika efterfrågat varför bruket lades ner. På tegelbrukets plats finns numera en park och vattensamlingarna är minnen efter lertag.



Till Malenas meritlista kan nämnas att hon även startade en lästfabrik och en skoaffär som låg i fastigheten på Västergatan. In i det sista skötte hon sin affär vilket visar på att hon var företagssam och driftig. Om hennes person sägs det vidare att hon var sträng men godhjärtad och rättvis. Trots att hon var förmögen hade hon ett anspråkslöst yttre. En anekdot berättar att Malen på en av sina många affärsresor skulle gå på restaurang och blev behandlad på ett nedlåtande sätt. Då hon blev motad i dörren med att maten var dyr ska hon ha svarat att *pengar har jag nog men de ska ni inte ha*, varmed hon vände på klacken.

1907 grundar Wiktor Hugo Olsson Nordvalls som då heter AB W.H. Nordvall & Co. Nordvalls har från början tryckeri och bokbinderi och även bok- och pappershandel. Verksamheten låg först vid Järnvägs-gatan och vid Västergatan, det som kallas Nordvalls hörna. I tryckeriet tillverkas fakturor, brev, kuvert och visitkort. På 1940-talet finns ett 40-tal anställda och företaget fortsätter att växa varför det byggs nya lokaler vid Planteringsvägen.

För försörjning av el uppförs år 1912 en transformatorstation av AB Sjöbo Elektricitetsverk. Där- efter ersätts samhällets fotogenlampor med elektrisk gatubelysning.

Handel och hantverk

När Sjöbo blir municipalsamhälle år 1898 har orten drygt 900 invånare. Det tiotal gårdar som finns före skiftet har ersatts med omkring 300 nya byggnader som huvudsakligen ligger längs Västergatan och Norregatan. De flesta hus är röda tegelbyggnader med sockel av gråsten. Många hus har butikslokaler utmed gatan. Jämfört med hur det varit förut är det nu bara omkring tio hushåll som är beroende av lantbruket för sin försörjning. Resten av befolkning- en försörjs genom industri, hantverk och handel. Det fanns ett 40-tal handlare med anställd personal. Flera av handlarna ligger längs Norregatan medan industrier och hantverkare är placerade längs Väster- gatan. Av handlarna är många diverse- och specieriaf- färer, till exempel utmed Västergatan i det som se- nare blir Nordvalls hörna. Andra matvaruförsäljare finns genom diverse konditorier, bagerier, mejerier, slakterier och bryggerier.

Firmor som växer sig stora i Sjöbo är sådana som finns inom verkstads- och byggnadsindustrin. Som exempel på sådana verksamheter kan nämnas rör-



Kvarteret mellan Västergatan och Hotellgatan där det finns många bevarade äldre lokaler på gården.

ledningsföretag, smedja, gjuteri, färghandlare, möbel- industri, snickeri, plåtslageri, stenhuggeri och bygg- varuhandlare. Ett plåtslageri startade redan på 1860- talet längs Västergatan. På samma gata ligger fortfa- rande en röd lagerbyggand kvar från det som troligt- vis varit S Joh Samuelssons byggnadsvaruhandel. Affärsbyggnaderna uppfördes 1889 och rymde då kontor, lager, garage och bostad.

Järnvägen kommer till Sjöbo

Järnvägens etablering har haft stor betydelse för utvecklingen av Sjöbo, liksom för många andra orter i Skåne. Anläggandet av järnvägar är en förutsättning för den industriella revolutionen. Utan den infra-

struktur som järnvägarna skapar kan inte urbanise- ringsprocessen äga rum. I början är jordbrukspro- dukter järnvägarnas viktigaste inkomstkälla. Senare växer industrier fram som gynnar samhällstillväxten mer kraftfullt. Typiska skånska näringar som tegel- och sockerbruk blir helt beroende av järnvägen.

Skåne är innan järnvägsepokens start 1856 ett jordbrukslandskap där 1800-talets skiftesreformer har skapat ett effektivare jordbruk, men också med- fört att de gamla byarna splittras då gårdarna flyttas ut. I början av 1800-talet ökar befolkningen mycket och trots reformerna kan inte jordbruket sysselsätta alla. Många emigrerar men resten av befolkningen nyttjas inom den framväxande industrin.



Hotellet som Malena Persson lät uppföra 1893, samma år som den första järnvägsförbindelsen med Malmö öppnades.

Den viktigaste järnvägen är södra stambanan mellan Malmö och Stockholm. Västkustbanan som binder samman Malmö och Göteborg har nästan samma dignitet. Därefter kommer ett antal privatbanor som förbinder de skånska städerna med stambanan. Det finns också mindre, även dessa privata, järnvägar mellan större orter och mindre byar.

Det statliga järnvägsbyggandet består av några få men viktiga stambanor som ofta dras i ganska ödsliga trakter utan hänsyn till gamla färdleder eller

befintliga städer. Stambanornas betydelse för utvecklingen var man medveten om redan från början. Det blir en nykolonisation av ödetrakter, lika radikal som skiftesreformen, som ju även den syftar till att ta outnyttjad mark i anspråk. Av säkerhets- och konkurrensskäl dras inte stambanorna nära kusterna då det finns militär- och sjöfartsintressen här.

De socknar där befolkningen ökar under 1800-talets sista hälft ligger alla vid järnvägen och de där befolkningen minskar hamnar utanför systemet.

Järnvägsknutar, där flera järnvägar möts, har den fördelen att ett större omland kan knytas ihop. För tillväxtens skull är det viktigt att stationerna inte placeras för tätt. Skånes järnvägsnät blir dock det tätaste i landet eftersom landskapet är tätbefolkat. Följaktligen växer ett stort antal järnvägssamhällen upp. De här samhällena utgör en viktig del av Skånes historia.

I nuvarande Sjöbo kommun anläggs flera järnvägslinjer. Linjen Ystad-Eslöv, som står klar 1866, har stationer i Bjärsjölagård, Vollsjö, Lövestad och Äsperöd och från 1914 även i Klasaröd. Järnvägslinjen mellan Malmö och Simrishamn öppnas 1893 med stationer i Sjöbo, Sövdeborg och Eriksdal. 1906 öppnas linjen Sjöbo-Kävlinge med station Öved och år 1910 linjen Dalby-Bjärsjölagård med station i Skartofta. I anslutning till dessa stationer uppstår nya samhällsbildningar, baserade på industriell verksamhet, servicenäringar för framförallt jordbrukets behov, handel och hantverk. Sin yttre prägel får dessa stationssamhällen genom ny bebyggelse i tegel.

Stationen är ortens ansikte utåt då besökare ofta anländer med tåg. Det är därför viktigt att stationens omgivning får en representativ karaktär. Det kan åstadkommas med stadsplanens och även arkitekturens hjälp. Enligt stadplanen omges stationen av en park. Tomterna närmast stationen är eftertraktade och bebyggda av välbeställda byggherrar. Än i dag har Järnvägsgränd i Sjöbo karaktär av huvudgata. Kvarteren närmast stationen har en stadsmässig bebyggelse med hus i gatulinjen och slutna stads-kvarter. Det är resultatet av strävan efter stadsmässighet kombinerat med 1874 års byggnadsstadgas föreskrifter för tätbebyggelse.

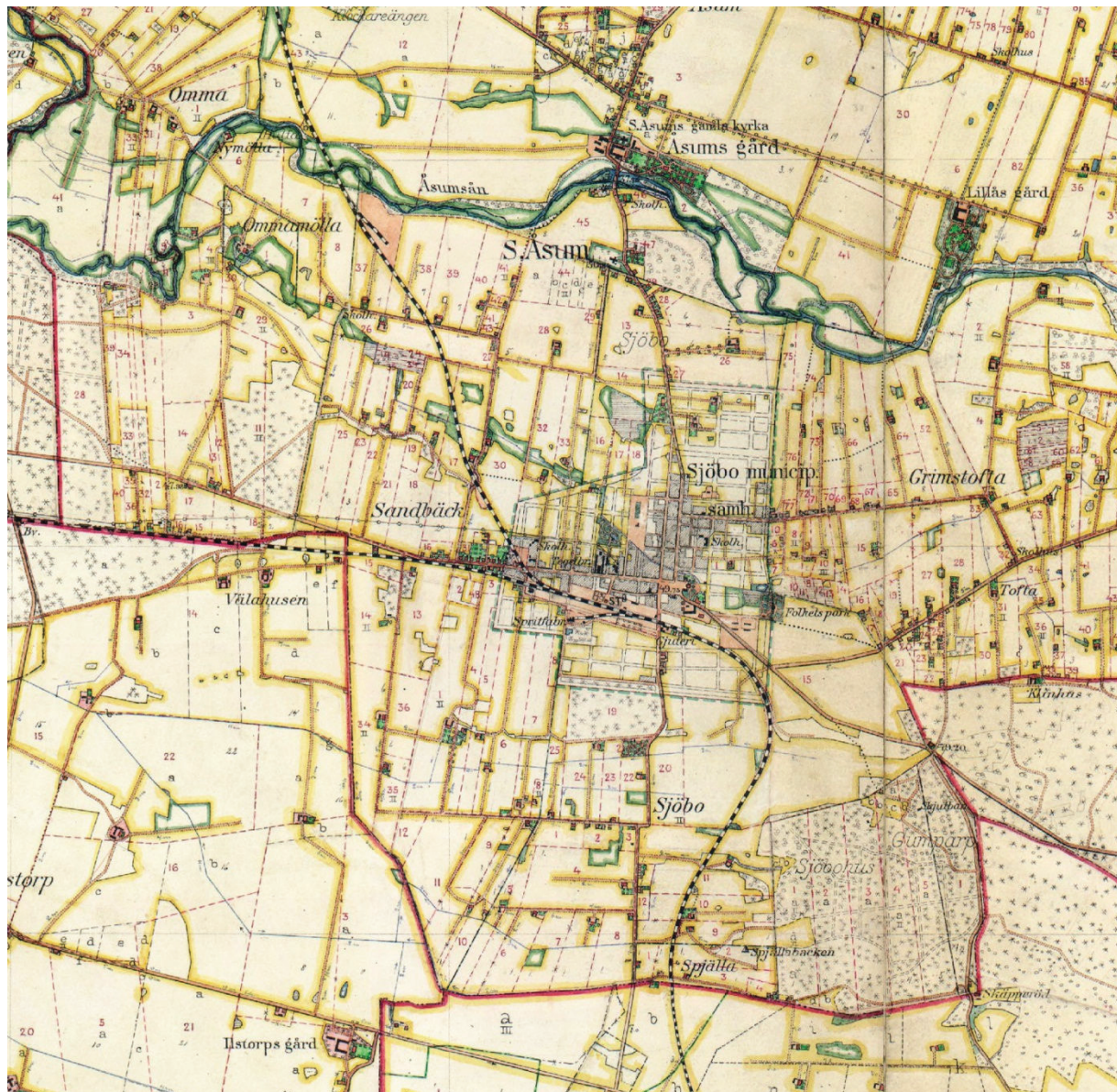
Då de flesta skånska järnvägssamhällen kommer till samtidigt finns det stora likheter dem emellan. På många orter som ligger vid samma bana uppförs liknande stationshus. Stationsbyggnaderna i de mindre orterna är oftast enkla längor i en eller två våningar byggda av tegel, formmässigt baserade på skånelängan. Inspirationen i de större städerna hämtas även internationellt. Även miljön runt omkring stationen uppförs likartat. Många samhällen försågs med ett stort järnvägshotell som det i Sjöbo.

Byggnadsmaterialen är enhetliga. Husen är byggda av tegel i samma färg vilket skvallrar om att ett större tegelbruk levererat det mesta byggnadsmaterialet. Den skånska korsvirkestraditionen bryts den här tiden. Husformen är dock ofta den skånska längans långsmala och låga form, vanligtvis en våning med brant sadeltak.

Malmö–Simrishamns järnväg

Malmö–Simrishamns Järnväg (MSJ) börjar anläggas 1882 då banan mellan Simrishamn och Tomelilla öppnar för trafik. I Malmö beslutar man något senare att bygga en bana österut till Tomelilla via Staffanstorp, Dalby och Sjöbo. Linjen Malmö–Tomelilla öppnar 1893 och tre år senare inkorporeras den äldre banan mellan Tomelilla och Simrishamn.

I samband med det stora järnvägsförstatligandet 1943 införlivas MSJ med SJ, Statens Järnvägar. Trafiken utökas och såväl lok som vagnar moderniseras. 1954 startar Bornholmsspilen med nya rälsbussar mellan Malmö och Simrishamn, där tågen går ända ner till hamnen för att underlätta för vidaretransport med färja.



Sjöbo med omnejd omkring 1910 när järnvägsnätet var helt utbyggt och en stor del av Sjöbo planlagts.



Järnvägsstationen i Sjöbo är numera riven och ersatt av ny byggnad vid busstorget.

Jordbruksprodukter är banans viktigaste godslag tillsammans med sten, makadam och cement från Dalby stenbrott och cementfabrik, tegel från Veberöds och Simrishamns tegelbruk samt gjutgods från Sjöbo bruk. Intill banan har det även funnits två sågverk, i Sjöbo och Sövdeborg, som genererat en del godstransporter. Alla stationshus utom Östervärn och Sjöbo finns kvar. I Sjöbo, Staffanstorp, Dalby, Björnstorp, Veberöd, Tomelilla och Gärsnäs har det uppförts en för skånska stationssamhällen karaktäristisk bebyggelse i närheten av station och järnväg.

Även stadsplanemässigt liknar dessa orter varandra då de tillkommit eller vuxit vid samma tid och i viss mån är baserade på A. W. Edelsvärds idealplaner för järnvägsorter. Vid en del av stationerna finns även annan bebyggelse som är lokaliserad dit på grund av järnvägen; sockerbruk i Staffanstorp, mejeri, silo och järnvägshotell i Dalby, såg, mekanisk industri och järnvägshotell i Sjöbo, slakteri i Tomelilla samt sockerfabrik och hotell i Gärsnäs.

Stationshusen som byggs av MSJ är av två typer, en mindre tegellänga för de små stationerna (Sege, Nordana, Djurslöv, Kyrkheddinge, Björnstorp, Klos-

tersågen, Sövdeborg, Eriksdal och Högestad) och en större tvåvåningsbyggnad för de större stationerna (Östervärn, Dalby, Veberöd och Sjöbo). Övriga stationshus mellan Malmö och Simrishamn tillkommer i ett annat skede. En mycket välbevarad stationsmiljö med stationshus, uthus, räls, perrong, lastkaj och armatur finns i Klostersågen. Den stationen tillkom för Övedsklosters räkning och här uppstår inte någon annan bebyggelse.

På stationsområdet finns inte bara stationshusen, utan även järnvägshotell, godsmagasin, uthus, lastkajer, perronger, lokstall, skyltar och signaler. Även orternas struktur där järnvägsdragningen ses genom uppdelningen av två sidor, en mer representativ framför stationen och en där industrierna ligger. Tydliga stations- eller järnvägsator betonar den representativa sidan. En bana som MSJ, innebär ofta ett uppsving inom både jordbruket och industrin genom att en större marknad öppnas. Stationssamhällen som Björnstorp, Sjöbo, Gärsnäs eller Tomelilla hade inte etablerats och kyrkbyar som Dalby och Veberöd hade inte vuxit med sådan hastighet om de inte fått järnvägsförbindelse med Malmö och Simrishamn.

Landskrona–Kävlinge järnväg

1897 söker järnvägsbolaget, Landskrona–Kävlinge-Sjöbo Järnväg, LKSJ, koncession för en ny järnvägslinje mellan Kävlinge och Sjöbo. I bolagets första styrelse ingår både godsägare och privata företagare. Det visar på hur viktigt det var att få tillgång till järnväg. Koncessionen beviljas av kungen i juli 1898, men byggnationen låter vänta på sig. Efter diverse ekonomiska problem kan bygget sätta igång i maj 1903 och avslutas 1906.

LKSJ är från början två skilda privata järnvägar vars gemensamma nämnare är Kävlinge. De är bland de sista järnvägarna som byggs i Skåne. Järnvägen mellan Kävlinge och Sjöbo startar 1906 och utökas till Barsebäckshamn 1907. Delen mellan Kävlinge och Sjöbo är en 45 kilometer lång normalspårig järnväg. Då banorna anläggs finns behov av bettransporter från Barsebäckshamn. Förhoppningen på en utökad sjötrafik är stor.

Järnvägen har dålig ekonomi redan från start och 1923 begärs banan i konkurs. 1925 övertar staten banan, inleder ett besparingsprogram och ändrar namnet till Kävlinge–Sjöbo Järnväg. Åtgärder vidtas för att minska trafikkostnaderna; bland annat dras det ner på loktågen och istället sätts det in motorvagnar. På grund av banans ekonomiska situation är underhållet eftersatt och år 1929-32 investeras drygt hundra tusen kronor för att få banan i skick.

År 1927 ansluts Kävlinge–Barsebäcks Järnväg till SJ och bildar därefter bansträckan Barsebäck–Sjöbo tillsammans med LKSJ, även kallad Sjöbobanan.

Ovan: banvallen som idag löper utmed Bussgatan. Spåret gick förbi de röda husen som ses i fonden och framför dem låg också lokstallet.

Nedan: resecentrum ligger där stationen en gång låg. Trädet kan höras till den gamla parken som fanns vid stationen.



Adolf Edelsvård (1824-1919)

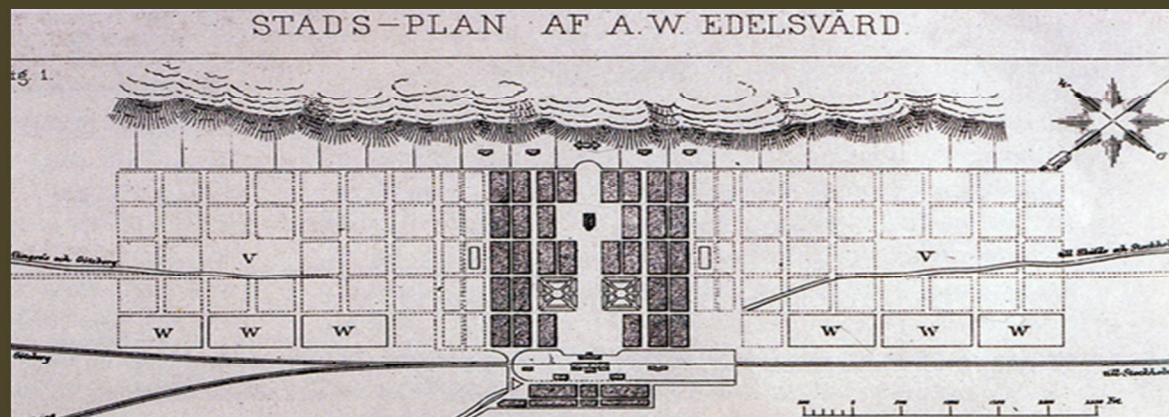
Adolf Edelsvård var SJ:s förste chefsarkitekt och blev berömd för sin idealplan som fick stor betydelse för järnvägssamhällena. 1855 handplockades han tack vare sin militära bakgrund till tjänsten. Han blev kvar på SJ under resten av sin karriär och ansvarade i 40 år för SJ:s arkitektur. Det blev över 5700 byggnader.

Under hela sin långa och framgångsrika karriär kombinerade han ritande och skrivande bland annat i *Tidskrift för Byggnadskonst och Ingenjörsvetenskap* som förmedlade tidens internationella strömningar och kunskap om arkitektur och byggnade. Den blev ett språkrör för moderniseringen av samhället.

Edelsvård drevs av ett djupt samhällsengagemang som genomsyrade både hans texter och arkitektarbete. Han var en utmärkt organisatör som hade lätt att både samarbeta och delegera. SJ:s olika byggprojekt leddes av ingenjörer men arkitekten Adolf Edelsvärds stora integritet och kompetens ifrågasattes aldrig.

1860 flyttade SJ:s arkitektkontor till Stockholm. Där blev han snart lika uppmärksam som i Göteborg. Ett av hans uppdrag var byggnaden för 1866 års skandinaviska konst- och industriutställning i Kungsträdgården.

Med tiden tog arbetet med SJ:s byggnade all tid och dess chefsarkitekt kunde inte längre åta sig andra uppdrag. Som järnvägsarkitekt behärskade han allt som rörde husbyggnad, från detaljer och konstruktionsritningar till stationshus och stadsplaner.



1859 publicerade Adolf Edelsvård en principplan i *Tidskrift för Byggnadskonst och Ingenjörsvetenskap*. Planen har ofta kallats idealstad och har lyfts fram som en av den svenska stadsbyggnadshistoriens milstolpar och har uppmärksamats internationellt. Någon förebild har inte hittats, men likheten är uppenbar med vad man kan kalla ett gängse rutnätsschema för stadsplaner vid samma tid. Hans huvudsakliga kritik av både äldre städer och nyare planläggning var att de varken följde något system eller tog hänsyn till framtida behov av utvidgningar.

Botemedlet mot detta var en väl genomtänkt stadsbyggnadsprincip. Samhället skulle förse med torg, öppna platser och planteringar. Den skulle delas i två hälften med parallella huvudgator, åtskilda av en park med alléer. Det skulle avsättas välbelägna tomter för publika byggnader. Med välbelägna avsåg Edelsvård att de var placerade i stadens centralaxel, vars poler skulle utgöras av stationshuset och kyrkan.

Som regel byggdes stationshuset på ett obebyggt område i stadens utkant. Entrésidan vette ofta mot ett välplanerat och prydligt torg vänt mot stadens centrum, medan stationsområdet i övrigt hade en mindre representativ karaktär. I första skedet smälte det på ett relativt smidigt sätt samman med den ofta lantligt präglade stadsmiljön.

Det var många gånger svårt att åstadkomma ett torg framför den nya stationsbyggnaden. Järnvägslinjerna orienterades ofta på ett annat sätt än gatornas huvudriktningar i rutnätsplanerna eller i omedelbar närhet av en kompakt äldre stadskärna. När spårområdena växte och blev allt mer utrymmeskrävande, kom stationshusen ofta att hamna i ett dramatiskt gränsland mellan stadens representativa centrala delar och dess vildvuxna, industriellt präglade ytterområde. Edelsvård menade att det ändamålsenligaste och nyttigaste även var det skönaste.

Municipalsamhället Sjöbo

Under järnvägsepokens första decennier antas flera reformer som kommer att forma samhällena. 1862 års kommunstadga förvandlar landsortssocknarna till kommuner i modern bemärkelse. Reformen är ett steg på vägen mot att avskaffa städernas privilegier. År 1864 tas nästa steg då full handelsfrihet införs utanför städerna. Så sent som 1971 kan man säga att utvecklingen fullbordas då begreppet stad slutligen avskaffas.

Ett annat viktigt instrument är stadsstadgorna, hälso-, ordnings-, brand- och byggnadsstadgan. Byggnadsstadgan kommer 1874 och får stor betydelse för hur städerna utformas. Den är Sveriges första egentliga planlagstiftning ett av dess huvudsyften är att motverka riskerna för brand och underlätta bekämpandet av bränder. Medlen är i första hand större öppenhet, bredare gator, trädplanterade esplanader och genombrytningar av större kvarter med byggnadsfria stråk, så kallade brandgator. Byggnadsstadgan anger ganska utförliga krav men pekar också på trafikens behov av utrymme och bekvämlighet, sundhetens fordran på ljus och frisk luft samt skönhetssinnets anspråk på fritt utrymme, omväxling och prydlighet.

I många av de skånska järnvägsorterna hindrar ägostrukturen att planen genomförs fullt ut. Dessutom saknas exploateringsinstrument. Ofta är marken uppdelad på många ägare och dessutom intensivt utnyttjad och därmed värdefull. Vid etableringen av järnvägen och placering av stationerna får hänsyn tas till markförhållanden och topografi. Stationsområdet måste anläggas på ett plant område och helst utan kurvor. Ångloken var inte så starka och därmed känsliga för lutningar i starten.



Gästgiveriet som uppförs i början av 1900-talet utgör en ståtlig fond för den nya stadsplanen.

År 1898 blir Sjöbo municipalsamhälle. Orten har då drygt 900 invånare och det finns bland annat hotell, banker, närmare 30 handlare och ännu flera hantverkare. Bland industriella verksamheter kan nämnas mekanisk verkstad, tegelbruk, andelsbränneri och ullspinneri. För de orter som varken har stads- eller köpingsrättigheter finns inte några sätt att styra den ökande bebyggelsen. Systemet med municipalsamhällen tillkommer för att staten skulle få byggnadsstadgorna att gälla i tätbebyggda områden som var-

ken hade stads- eller köpingsrättigheter. Ett municipalsamhälle är en del av en kommun som i kommunalt hänseende endast delvis är självständigt och kan fatta egna beslut i vissa frågor. Municipalsamhälle finns från slutet av 1800-talet fram till kommunreformen 1971 och utgörs ofta av stationssamhällen. Viss lagstiftning som tidigare varit förbehållen städer gäller nu i municipalsamhällena.



Stationssamhällen av viss betydelse fanns det även i Vollsjö, med flera handlare och hantverkare, hotell och kalkbruk, Lövestad med bland annat mejeri och kvarnar samt Äsperöd med musselkalkfabrik och andelsmejeri. I dagens landskapsbild möter man på flera håll tydliga spår av sekelskiftesperioden, i form av stationshus, industriminnen och tidstypisk tegelarkitektur. Vid 1900-talets början hade kulturlandskapet en maximal spridning av bebyggelse, odling och industriell verksamhet.

Utvecklingen i Sjöbo genomförs med anläggandet av gator och torg, avloppsledningar och alléer. Järnvägshotellet byggs 1893, både gästgiveriets nuvarande byggnad och det nya tingshuset står klara 1904 och Folkets Park anläggs 1908-1909. Gästgivaregården och dess stallbyggnad uppförs efter förebild från bebyggelse nära Versailles i Frankrike. Handelsutbudet ökar och allt fler butiker och bostäder byggs längs Västergatan, Norregatan, Skolgatan och vid Gamla Torg. 1913 får samhället elektrisk gatubelysning.

Torgmiljön vid Gamla Torg har kvar mycket av det tidiga 1900-talets centralortskaraktär som även representeras av miljöerna kring Västergatan. De ursprungliga funktionerna finns i stort sett kvar och bidrar i hög grad till att hålla dessa levande och aktiva. Gamla Torg har funnits sedan 1700-talet då Sjöbo blev tingsställe i Färs härad. Det äldre tingshuset som ligger granne med gästis byggdes 1771. Det nya tingshuset är domstol fram till 1968 då Sjöbo kom att tillhöra Ystads tingsrätt.

Ovan ses tingshuset från början av 1900-talet och som numera är kommunhus vid Gamla Torg. Nedan: den motsatta sidan av torget där lägre bebyggelse blandas med högre, kontor med affärer.

Sjöbos första stadsplaner

Sjöbo är inte ett renodlat järnvägssamhälle eftersom orten var en etablerad handelsby sedan långt tidigare. Men utan järnvägen är det osannolikt att utvecklingen och tillväxten fortsatt. I slutet av 1800-talet är bebyggelsen koncentrerad längs de två korsande vägarna vid det som utvecklas till Stora Torg. Med tiden växer orten och bebyggelsen tättnar längs vägarna, korsningen vid Gamla Torg, Västergatan, Norregatan, lilla Norregatan. Västergatan och Norregatorna kommer till i och med att handel och hantverk växer i omfattning. Fram till slutet av 1800-talet växer bebyggelsen fram utan restriktioner, i stället styr behov och ägoförhållanden.

Järnvägssamhället är en ny företeelse som får en alldeles egen karaktär eftersom det växer fram under några få år. Arkitektur och stadsplan präglas av tidens smak och då hela samhällen byggs under kort tid blir uttrycken enhetliga. Dessutom påverkar byggnadsstadgorna i hög grad järnvägssamhällenas utformning. I och med järnvägen ankomst krävs en plan. Det är stora anläggningar som måste till för att det ska fungera, spår ska dras, stationshuset och andra nödvändiga bygganden ska uppföras, bangård ska anläggas.

Järnvägen delar ofta orterna i två sidor. På ena sidan finns de flesta centrumfunktioner och större delen av bostadsbebyggelsen och på den andra sidan industrier. I och med industrialismen uppstår det funktionsuppdelade samhället med centrumverksamheter, industrier och bostadsområden i olika zoner. I den förindustriella staden var de olika funktionerna oftast blandade. I Sjöbo ligger till exempel tegelbruket, möllan och spinneriet bland den övriga bebyggelsen. Utvecklingen med zonindelning är



Järnvägsgatan som förbinder Västergatan och gamla stationen anlades som en representativ bred gata.

möjlig att påverka med hjälp av stadsplanen. Mynigheterna och SJ intresserar sig tidigt för att nybyggsamhällena ska få ordande stadsplaner. Edelsvärds idealstadsplaner för järnvägssamhället är ett resultat av detta.

1893 har redan ett antal järnvägsorter uppstått runt om i landet och det finns en hel del erfarenheter att luta sig mot när Sjöbo tar emot sin första järnvägslinje. Enligt den stadsplan som utarbetats skulle Sjöbo bland annat förses med ett bantorg söder om stationen, öppna platser med planteringar, exempel-

vis Nya Torg, dock inga parallella huvudgator åtskilda av en park med alléer. Planen upprättas över en mycket större yta än det dåtida Sjöbo och tomter avsätts för bland annat publika byggnader. Stationsbyggnaden ger i enlighet med Edelsvärds ideal en monumental tyngd då den bildar fond i ett centralt stadsparti. Den placeras i slutet av Järnvägsgatan som går från huvudstråket Västergatan. Längs ena sidan av Järnvägsgatan placeras järnvägshotellet.



Sjöbos första stadsplan från 1898, baserad på Edelsvärds tankar för järnvägsorter.

Den första planen baserad på Edelsvärds idealplan för en järnvägsort kännetecknas av rätvinklighet. En rutnätsplan med ett planerat bantorg på baksidan av stationsområdet, det vill säga den södra sidan. Ett stort bangårdsområde med stationshus och andra för järnvägen nödvändiga byggnader. Den redan befintliga bebyggelsen införlivas i rutnätsplanen, vissa anpassningar görs men till största delen planeras de nya kvarteren utan större hänsyn till vad som redan finns. Topografi och geografi är av underordnad betydelse.

Man kan än idag se spåren efter Edelsvärd idealplan i Sjöbo. Även om planen inte applicerats fullt ut har den tjänat som utgångspunkt för stationsområdet och dess närmaste omgivning. Rutnätsstaden innebär ett praktiskt och mycket användbart sätt att nykolonialisera ett tidigare obebyggt område. Framtida behov tas med i planeringen, mått på kvarter och gator stakas ut och hänsyn tas till brandrisken. Den här typen av plan har sitt ursprung i den militära traditionen vilket märks på dess rationella och praktiska utformningen. Järnvägen har stor betydelse för utformningen av järnvägsorternas stadsplaner fram till början av 1900-talet.

Nya influenser påverkar idealen och runt 1910 är rutnätsplanen omodern. En mer anpassad och organiskt utformad planering efterlyses. Den plan som Major Nilsson ritat är ett resultat av den nya tidens stadsplanekonst. Nu har estetik, platsens egenskaper och tanken om människans upplevelse av sin närmiljö fått en större betydelse.

Den största förändringen och utvecklingen av orten Sjöbo sker kring sekelskiftet 1900. Det samhälle vi ser idag är till stor del den ort som växer fram då. Många nya impulser når Sjöbo vid den här tiden. Då

samhället expanderar med järnväg, handel och industrier följer en byggboom och därmed ett behov av en formell stadsplan. Den plan som järnvägsorten baserats på började bli omodern. En ny plan upprättas under 1900-talets första år. Planen antas 1924 och gäller delvis än idag.

Funktionsuppdelningen som den nya tiden för med sig börjar märkas. Affärsfastigheterna finns nästan enbart på Norre- och Västergatan. Särskilt Västergatan kom att utvecklas till affärsgata.

Industrierna har tidigare varit insprängda bland bostadsbebyggelsen, exempelvis tegelbruket på Västergatan och ena spinneriet vid Lilla Norregatan. Men efter sekelskiftet förskjuts industriverksamheterna till området söder om järnvägen. Här byggs till exempel spritfabriken och det nya gjuteriet. Hantverkarnas bostäder ligger oftast kvar, insprängda bland övrig bostadsbebyggelse.

När Sjöbo blir municipalsamhälle 1898 beslutas att en stadsplan ska upprättas för att reglera kvarters- och gatuindelning. Uppdraget går till major Anders S Nilsson, stadsingenjör i Malmö, och en av tidens tongivande stadsplanerare i Skåne med uppdrag i bland annat Ystad, Tomelilla, Skanör, Furulund och Skurup. Major Nilsson arbetar med stadsplanen 1914-19, ett arbete som resulterade i ett tillskott av gaturum med ett kvalitativt innehåll som var nytt för Sjöbo. De nya gatorna görs medvetet breda och ljusa för att förbättra folkhälsa, brandsäkerhet och tillgänglighet. Flera av de längre gatorna, till exempel Förenings-, Mäster Nils-, Villa- och Solgatan får krökta sträckningar som bidrar till att bryta ner de långa siktlinjerna och göra gaturummet mer intimt. Eftersom tätorten kunnat expandera norrut, söderut



Stadsplanen som ritades av Anders S Nilsson 1919. Bebyggelsen hade utökats en del sedan 1898.

och österut under hela 1900-talet finns stora delar av major Nilssons stadsplanestruktur kvar.

Bostadsbebyggelsen längs Skolgatan växer med tiden norrut längs Föreningsgatan i enlighet med major Nilssons stadsplan. Gaturummet med trädallé och uppdelningen av en- och flerbostadshus på båda sidor är ett bra exempel på de planidéer som eftersträvas.

Grunden är densamma som i den äldre planen men vissa gator är svagt böjda och somliga kvarter har fått en oregelbunden form. Ett resultat av viljan att åstadkomma platsbildningar, oväntade blickfång, undvika monotoni och framför allt, utgå från topografin och platsens förutsättningar med befintliga grönområden, vattendrag och annat som adderar värde. Det konkreta resultatet i dagens Sjöbo är bland annat Föreningsgatan och Mäster Nilsgatan med omgivande kvarter. Även Linnéparken fanns med som parkmark, visserligen begravningsplats, men dock som en grön yta. Även Bantorget som ännu inte byggts fanns med även i den här nyare planen.

Från första världskriget fram till 1952 då Sjöbo blev köping fördubblas invånarantalet. Trots den kraftiga tillväxten förändras inte centrubilden särskilt mycket. De nya bostadsområdena placeras norr och öster om den gamla kärnan och industrierna expanderar söder om järnvägen. Trots inslag av nyare material är t ex Västergatan ännu präglad av sekelskiftets röda tegelarkitektur. Gatan är fortfarande affärsstråk och avslutas med Gamla Torg.



Malenas park vid Planteringsgatan där det finns en minnessten över Malena Persson. Dammarna minner om lertagen där leran hämtades till tegelbruket som grundats av Malena Persson.

Major Anders S Nilsson (1844-1936)

Anders Nilsson kom att betyda mycket för de skånska städerna genom att verka som ingenjör, stadsplanerare och politiker. Han upprättade även stadsplaner för åtskilliga andra mindre orter runt om i landet, dock flest i Skåne. Exempel på dessa är Ystad, Kävlinge, Furulund, Sölvesborg, Lund, Arlöv, Tomelilla och Sjöbo.

Han gick i folkskola, fortsatte på Tekniska Elementarskolan i Malmö och avslutade sina studier på militärskola i Karlberg. Efter examen med underlöjtnants grad tillhörde han Södra skånska infanteriregementet och så småningom blev han major. 1872-92 tjänstgjorde han för Statens Järnvägar vid en rad järnvägsbyggen som nivellör och ingenjör.

1877 bosatte han sig i Malmö där han fått arbete på järnvägsbyrån. I sitt arbete gjorde han bland annat ritningar och planmätningar som behövdes för järnvägsbyggandet runt om i Skåne, men även plan- och höjdkartor i och kring Malmö. Han ägnade även mycket tid åt utformnings- och kostnadsförslag för privata järnvägar i Skåne.

När tjänsten som stadsingenjör i Malmö utlystes 1898 fick Anders S Nilsson den, trots att han saknade teoretisk kompetens. Men han var vid 53 års ålder känd, hade goda vitsord och lång erfarenhet. Han förnyade sin stad genom att verka för de moderna stadsbyggnadsteorier som hade etablerats utomlands, framför allt i Tyskland och England.

Malmös nye stadsingenjör var starkt kritisk till vad han kallade låt-gå-mentaliteten i städernas planläggning och byggande. Den vanliga stadsbyggnadsmetoden i Sverige utgick från ett finskt planschverk som innehöll så kallade normalplaner. Enligt en skrivelse från regeringen från 1875 skulle byggnadsnämnderna följa dessa då de ansågs vara lämpliga förbilder för städernas bebyggande. En normalplan hade ett rektangulärt rutnät eller en enkel upplinjerad av marken i gator, kvarter och torg. Någon hänsyn till terrängen togs inte, ännu mindre till estetiska krav, knappast ens till ägogränser och andra befintliga förhållanden.

Anders S Nilsson introducerade den österrikiske arkitekten Camillo Sittes idéer i svensk stadsplanering. Camillo Sitte fick genom sin bok *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen* stort inflytande och efterfrågan på boken var stor. Sitte blev i början av 1900-talet banbrytare genom att hävda att stadsrummet kring den upplevande människan borde vara planläggningens ledmotiv. Han ville förändra den schablonmässiga och monotona planeringen av städer.

Nilsson var också starkt influerad av britterna Ebenezer Howards och Raymond Unwins tankar om trädgårdsstaden. En trädgårdsstad var en självständig del av staden, anpassad till terrängen med mjukt svängda gator, småhusbebyggelse med nyttoträdgårdar och den omgavs av småbruk och åkrar.

De praktiska exemplen från engelsk trädgårdsstadsplanering var en viktig inspirationskälla. De bestod bland annat av ett medeltidsinspirerat, organiskt format gatunät med krökta gator, oregelbundna kvartersformer och små platsbildningar. Exempel på en sådan planering i Sjöbo är kvarteren kring Föreningsgatan och villaområdet söder om stationsområdet. Se planen på sidan 29.

Endast en liten del av de omfattande planer som Nilsson gjorde för Malmös expansion utfördes. Första världskriget innebar att byggandet stod mer eller mindre stilla under nästan tio år. Nilsson var ansvarig för de förändringar som skedde i staden inför Baltiska utställningen år 1914, till exempel breddningen av Hamngatan och Slottsgatans förlängning genom Gamla begravningsplatsen. Han är också känd för de förnämliga kartor han lät upprätta över staden.