

LENNART AMÉEN:

GATUMÖNSTRET I STADSKÄRNOR AV MEDELTIDA URSPRUNG

1. INLEDNING

De starka kontrasterna mellan de oregelbundna kvartersbildningarna i medeltida stadspartier och de jämnstora kvartersfyrkanterna i den under nya tiden efterföljande renässansplaneringen är i och för sig ganska lätta att observera. Något säkert dateringsinstrument för en stadsdels ålder är emellertid inte utseendet hos det nuvarande gatumönstret. Ett förekommande fall är nämligen, att ett medeltida stadsparti någon gång under 16-, 17- eller 1800-talet råkat ut för en så omfattande förstörelse, att man fått möjlighet att helt nyplanera gatusystemet i sträng rutnätsrenässans. Inte minst i Sverige med den här allmänt förekommande eldfångda träbebyggelsen var det vanligt, för att inte säga regel, att medeltidsstäderna helt ömsade karaktär och nu uppvisar precis samma rutnätsplan som sina yngre kollegor från 1600-talet och framåt. I hög grad undantagna från denna regel är emellertid de sydsvenska, f.d. danska medeltidsstäder, som sedan gammalt varit bebyggda med stenhus, och därför sällan blivit så totalt nedbrända att det ursprungliga gatumönstret kunnat slopas och ersättas med något modernare.

Den lagbundenhet vi med ovanstående framställning nått fram till, kan generaliserat uttryckas så: »De medeltida stadspartier, som sedan gammalt varit bebyggda i sten, har vanligtvis genom successiv sanering mist de flesta av sina medeltida hus, men det medeltida gatunätet kvarligger ganska intakt». Såsom en följd av detta vore det rimligt att i Sydsverige vänta sig distinkta gränslinjer mellan medeltida stadsplaneavsnitt och senare utvidgningar i geometriskt regelbunden renässans. En snabb blick på de aktuella städernas kartor visar emellertid genast, att tydliga och lättföljda gränslinjer av antytt slag är ganska sällsynta. Det är om orsakerna härtill föreliggande uppsats skall handla.

2. DEN FÖRINDUSTRIELLA STADENS BEBYGGELSEGRÄNS

Till den europeiska medeltidsstadens karakteristika hörde att den var omgiven av en försvarslinje. I sin välutvecklade form bestod försvarslinjen av slät ringmur eller vallgrav, ibland av bådadera. Många gånger fick man inskränka sig till en enklare jordvall, eventuellt krönt med träpalissad. På 1600-talet blev dylika anordningar definitivt otillräckliga ur försvarssynpunkt, och om inte medeltidsstäderna försågs med ett zig-zag-format försvarssystem av renässanstyp (d.v.s. en vallgrav löpande mellan och utanför framskjutna bastioner) kunde städerna betraktas såsom obefästa. För många av de svenska och danska medeltidsstäderna utbyggdes aldrig något sådant zig-zag-system, men om de gamla stadsvallarna var i någotsånär helt skick, kunde de omedelbart få en ny användning. Enligt 1622 års förordning om upptagande av stadstull krävdes nämligen för de svenska städerna att tätbebyggelsen skulle vara omgiven med ett staket, och än om de gamla vallarna var militärt omoderna kunde de lätt iståndsättas såsom sådana tullstaket. Efter Roskildefreden 1658 införde Karl X Gustav samma tullbestämmelser också i de från Danmark erövrade sydsvenska provinserna. Stadstullen slopades inte förrän 1810, och eftersom städernas invånaretal ökade mycket långsamt under den förindustriella tiden, utgjorde de en gång uppförda staketen en barriär, som ogärna vidgades och utanför vilken ingen tätbebyggelse var tillåten.

3. VAL AV STÄDER OCH KARTERINGSMETOD

Vi återvänder till den i slutet av första avsnittet uppställda problemställningen: »Varför är det så ont om skarpa gränslinjer mellan medeltida gatumönster och gatumönster av renässanstyp». Frågan har tillspetsats genom de i andra avsnittet beskrivna omständigheterna, ty om den medeltida försvarsvallen konserverades såsom bebyggelsebegränsande tullmur ända fram på 1800-talet, borde det idag kunna spåras en mycket skarp stadsplanegräns just utmed vallarnas sträckningar. Saken skall konkret studeras med hjälp av kartfigurerna 1, 2 och 3 över Ystad, Lund och Visby. I dessa städer är det lätt att ännu följa vallarnas sträckning och för jämförelsens skull är alla tre figurerna konstruerade på samma sätt. Som ram på resp. kartbilder löper en taggad kraftig linje, som markerar den medeltida vallens eller murens läge. Två av städerna ligger vid kust, och den ursprungliga kustlinjens sträckning framgår liksom den nuvarande kustlinjen. Mellanliggande

partier utgöres av sentida utfyllnader i vattnet och är utmärkta med ett grått raster. Nuvarande gatunät i stadsområdet innanför medeltidsvallarna är uttritrat men differentierat så att vissa gatusträckningar ritats öppna medan andra är helsvarta. Bäst vore att med öppen markering visa blott de gator som fanns redan under medeltiden och låta alla därefter tillkomna gatuavsnitt bli svarta. Nu är ett sådant förfarings-sätt uteslutet, eftersom det inte från medeltiden finns bevarat några stadskartor med tillförlitligt uttritrat gatunät. De tidigast tänkbara kartorna är de av Johannes Mejer upprättade stadsplanerna över ett stort antal danska städer och avseende tiden 1655—58 (NØRLUND 1942). Både Ystad och Lund finns med i denna kartserie. Mejers kartor innehåller emellertid en egendomlig blandning av felaktiga och riktiga element. Alla kvarter är oigenkännligt idealiserade till fyrkantsform samtidigt som man kan konstatera att kvarterens antal och allmänna lokalisering inom stadsområdet tycks stämma ganska väl med senare mera exakta kartor. Såsom utgångspunkt för datering av nuvarande gatusträckningar förefaller dock de mejerska skisserna alltför osäkra, och istället har som grund lagts kartor av 1688,¹ 1753² och 1807³ för resp. Lund, Ystad och Visby.

4. YSTAD

Vad vi alltså kan urskilja beträffande Ystads gatunät i fig. 1 är dels de gator som fanns år 1753, och dels de gatusträckningar som tillkommit därefter. Man ser genast att de nytillkomna gatorna har en ganska bestämd lokalisering till sammanhängande partier nära medeltidsstadens periferi. Detta betyder helt enkelt, att avsevärda arealer inom det medeltida Ystads vallar var obebyggda år 1753. De obebyggda partierna var av två slag; det var dels de strandnära ytorna, där man helt enkelt var rädd för att bo alltför tätt invid den ännu hamnlösa och oskyddade kusten; det var dels också ytorna upp mot vallen i nordöst och nordväst. Här hade man »trädgårdar, åkerhagar och kåltäppor» eller mera modernt uttryckt: grönsaksodlingar. Det sagda är nog för att man skall ana svaret på den ett par gånger upprepade frågeställningen om varför inte medeltidsvallarnas sträckningar idag konsekvent motsvaras av gränsen mellan medeltida gatumönster och renässans-

¹ Naehring, Olof, och Schöningh, Anders: Geometrisk carta och förrätningh af Lundhe stadh år 1688.

² Weduwar, B.: Ystads charta upprättad åhr 1753.

³ Gerss, I. W.: Karta över Visby 1807.

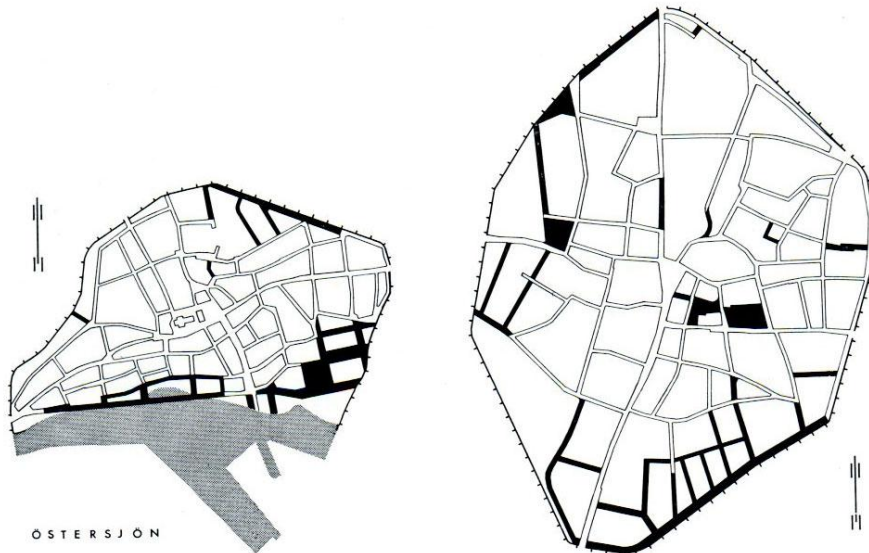


Fig. 1. Ystad.

Fig. 2. Lund.

Fig. 1. Den medeltida vallens läge är utmärkt och innanför densamma ses det nuvarande gatunätet differentierat i öppna gatusträckningar (tillkomna före 1753) och helsvarta gatusträckningar (tillkomna efter 1753). Från havet efter 1753 vunna utfyllnadsarealer har utan redovisning av gatunät markerats med grått raster. — Skala 1 : 20.000.

Fig. 2. Nuvarande gatunät i området innanför den medeltida vallan har på motsvarande sätt som i Fig. 1 differentierats i gator tillkomna före 1688 och i gator med senare tillkomstdatum. — Skala 1 : 20.000.

kvarter. Staden inom vallarna var inte helt bebyggd under medeltiden och därför har den sentida utvidgningen med renässanskvarter och regelbundet kvadratisk torg kunnat börja långt innanför vallarna. Resultatet blir, som synes i fig. 1, att medeltidsgatorna övergår i raka renässansgator utmed en nyckfull och ganska svårfunnen gräns. Nu återstår naturligtvis den känsliga frågan ifall man verkligen kan låta förhållandena 1753 avspegla det medeltida utseendet hos Ystads gatunät. Svar kan delvis ges med hjälp av de studier S.-E. GÖRANSSON (1956) gjort över Ystads stadsplaneutveckling. GÖRANSSON har försökt tolka den mejerska ystadskartan från 1650-talet, och han kommer fram till att endast omkring fem à sex helt korta gatuavsnitt tycks ha tillkommit mellan 1650-talet och 1753. Hur mycket av detta, som fanns redan

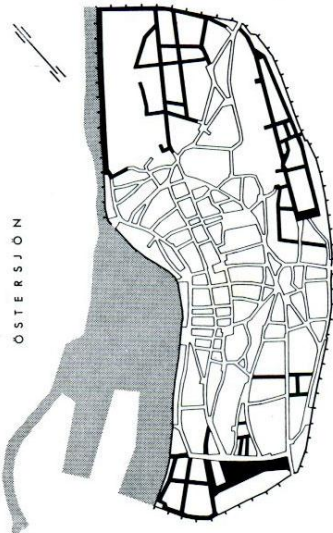


Fig. 3. Visby.

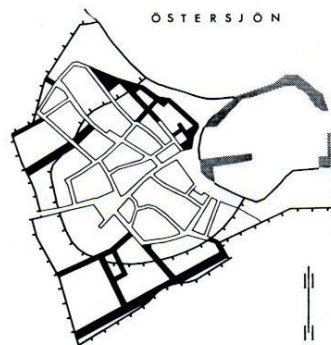


Fig. 4. Simrishamn.

Fig. 3. Stadens nuvarande gatunät innanför ringmuren är differentierat i gatusträckningar tillkomna före eller efter år 1807. Från havet vunna arealer har markerats med grått raster. — Skala 1 : 20.000.

Fig. 4. Både en rekonstruktion av den medeltida vallens läge och det en större yta inneslutande tullstaketets läge har utritats med taggad linje. Innanför tullstaketet har stadens nuvarande gatunät differentierats i gator tillkomna före eller efter 1750. Efter detta år tillkomna utfyllningar i havet är ganska obetydliga men finns utmärkta med grått raster. — Skala 1 : 20.000.

under verklig medeltid, lär vi aldrig kunna få veta annat än eventuellt på arkeologisk väg, men allt tyder på att 1753 års karta uppvisar mycket få utökningar i gatunätet jämfört med medeltiden.

5. LUND

Fig. 2 visar den lundensiska motsvarigheten till fig. 1. Då Lund inte är kuststad, kan där inte finnas någon utfylld mark att ta hänsyn till, men annars är grundelementen desamma i bägge figurerna. Precis som i Ystad finner man, att stadsområdet innanför den medeltida vallens har innehållit stora obebyggda arealer ända fram till industrialismens tid. Särskilt markant är detta i Lunds södra delar, där det rätlinjiga nätet av renässansgator ännu inte har hundra år på nacken, och där

tages av sådant som brädgårdar och vidsträckta, halvt förfallna trädgårdar. Man lockas av detta till antagandet att den utnyttjandegrad, som en gång anslagits under medeltiden, är mycket svår att komma ifrån. Den gamla strukturen är armerad genom svåröverstigligen ägo-gränser, och det blir lättare att uppföra nya hus på enstaka tomter, som sedan många sekler varit arronderade för bebyggelse och burit hus, än att åstadkomma modern tätbebyggelse på mark som aldrig någonsin haft annat än halvurban karaktär.⁴

6. VISBY

Med fig. 3 utsträcker jämförelserna till Visby. Även där saknas bevarad medeltidskarta. Den äldsta kända kartan är från 1646, men då det tycks vara ytterst små skillnader i gatunätet hos den kartan och Gerss' karta från 1807, har den senare använts på grund av sin exaktare karaktär. Ingen av dessa båda kartor ger riktig rättvisa åt det verkligt medeltida gatunätets utsträckning i staden. DE GEER (1928) har beräknat, att blott 27 av de 75 hektar som rymms innanför ringmuren var stadsbebyggda under den medeltida storhetstiden. Han avskär den nuvarande bebyggelsen på översta stadsterrassen såsom en senare utvidgning, och det innebär att hela det sydliga gatusystemet på 1807 års karta (med bl.a. nuvarande huvudaffärsstråket Adelsgatan) skulle vara av sekundär karaktär. Trots detta utgår vi alltså i fig. 3 från 1807 års karta och får ändå fram stora områden med helsvarta gator. Figurens lilla skala försvårar kanske iakttagelserna, men det är ändå möjligt att se hur de svarta gatuelementen har rätlinjig karaktär och formerar rätvinkliga kvarter, där det finns plats härför.

Precis som i Ystad och i Lund finner vi alltså att Visbys medeltida vall omringat mycket mer än den medeltida stadsbebyggelsen och givit plats åt omfattande intramural odlingsverksamhet. Till skillnad från fastlandets mera spatiöst arronderade stadskärnor kunde emellertid det centrala Visby aldrig rymma ekonomibyggnader för borgarnas jordbruksverksamhet. Dessa ekonomibyggnader var i stället utspridda över den intramurala odlingsmarken (KJELLBERG 1924, sid. XXIII). Häri ligger förklaringen till att kvarteren kan vara så exceptionellt mycket mindre i det centrala Visby än i Ystad och Lund. En ytterligare konsekvens är att man inte någonstades i det centrala Visby såsom i Lund

⁴ Författaren har i annat sammanhang närmare behandlat det stora exploateringsmotsåndet hos halvurbana eller pagano-urbana stadspartier (se AMÉEN 1964, sid. 78 och 134).

kan hitta kompletterande gatustumpar tillkomna efter 1807. Däremot förekommer detta i de från början ganska stora kvarteren på ömse sidor om den postmedeltida Adelsgatan. Det sydvästra hörnet av fig. 3 upptages helt av nyare gator, men här gäller inte att gatusystemet utbredd sig uteslutande över förut obebyggd mark. Ytan ifråga har nämligen varit upptagen av det medeltida Visborgs slott, som dock genom sprängningar raserades redan på 1600-talet. Det dröjde sedan nära tvåhundra år, innan ett gatusystem utvecklades på platsen.

De för varje stad unika dragen är ofta dominerande och hotar ständigt att bortskymma de generella förhållanden man vill påvisa. Försöket att på likartat sätt i fig. 1 och fig. 3 avskilja de ytor, som utgör sentida landvinningar från havet, har sålunda visat sig svårt, därför att Ystads vall aldrig omslutit staden på sjösidan medan Visbys har gjort det. I fig. 3 har all mark mellan medeltidsmuren och nuvarande kustlinje markerats med grått raster trots att det redan under medeltiden måste ha funnits någon form av primitiv hamn utanför muren. Denna hamn har sedan flyttats flera gånger, och det framgår tydligt av tillgängliga kartor att de successiva landvinningarna utanför muren först mycket sent fått permanent karaktär och riktig bebyggelse.

En fråga, som inte alls besvaras med fig. 1—3, är i vad mån det existerat medeltida gatusträckningar, som nu är definitivt försvunna. Det finns emellertid många tecken på att dylika försvinnanden ägt rum. Paradoxalt nog tycks det vara så, att där medeltidsgatorna nu ligger kvar som tätast och kvarteren är som minst har de flesta gatuigenläggningarna ägt rum. Inom Lunds stora kvarter kan endast några enstaka gatuförsvinnanden påvisas (WEIBULL 1919) medan åtskilliga måste ha ägt rum i Ystad. Mejers ystadskarta anger nämligen flera av de nu hela kvarteren såsom delade i två, samtidigt som det i 1600-talshandlingar namnges gränder eller »streder» som aldrig kunnat identifieras (GÖRANSSON 1956). Går vi så till Visbys mycket små centrumkvarter, visar det sig att 1807 års karta där innehåller nästan 50 % fler tvärgränder mellan de kustparallella längsgatorna än vad som nu existerar. Både ystads- och visbyförhållandena tyder på att det framförallt är en alldeles speciell typ av medeltidsgator som har försvunnit, det är en del av de mycket tätt liggande »vattugränderna» löpande korta sträckor vinkelrätt från någon av huvudgatorna ner mot kusten. (Ett ovanligt intakt system av sådana vattugränder finns mellan Österlånggatan och Skeppsbron i Stockholm). (AMÉEN 1961.)

Det inledningsvis framförda påståendet att »de medeltida stadspar-

tier, som sedan gammalt varit bebyggda i sten, har det medeltida gatunätet kvarliggande ganska intakt», kräver tydligen åtskilliga inskränkningar. Vi har klart sett, att man inte får räkna med att det medeltida gatunätet någonsin har sträckt sig över hela den yta, som finns innanför eventuellt ännu bevarade medeltidsvallar. Både odlingsytor och sentida strandutfyllnader måste undantagas. Vidare är det vanligt, att medeltida smågränder igenlagts samtidigt som enstaka kvartersgenombrott med raka renässansgator kan ha gjorts här och där. Därtill kommer ett viktigt ännu ej berört förhållande, och det är, att många av de krokiga gator, som kanske fanns utlagda redan under medeltiden, men då ännu inte var kantade med hus, före bebyggandet kunnat rätas ut avsevärt. Detta har väl aldrig kunnat leda till några långa sammanhängande rakinjer men gör ändå att många gatuavsnitt, som visserligen beträffande lokaliseringen inom stadsplanen måste sägas vara av medeltida ursprung, ändå är mycket yngre till sin nuvarande karaktär. Dessa uträtade medeltidsgator förekommer givetvis mest i utkanterna av de medeltida stadsavsnitten och de återfinnes nu ofta i en övergångszon till nyare renässanskvarter. Detta bidrar till svårigheterna att exakt markera gränsen mellan medeltid och renässans i stadsplanen.

7. SIMRISHAMN

Ystad, Lund och Visby har alla tre det draget gemensamt att deras medeltida begränsningslinjer kvarstått med sådan pregnans att 1600-talets tullstaket med stor självklarhet lokaliserats till just dessa begränsningslinjer. Simrishamn får med fig. 4 exemplifiera en annan minst lika vanlig utvecklingsväg för medeltidsstad. Där är det fråga om en stad, vars medeltida vall och begränsningslinje antingen varit för trångt dragen eller saknat tillräcklig pregnans för att bli bärare av tullstaket. Detta har då vanligen lokaliserats i en vidare cirkel än den gamla vallen. I avsaknad av medeltidskarta har ANDRÉN (1942) med utgångspunkt från den mejerska 1650-talskartan gjort en rekonstruktion av läget för Simrishamns medeltidsvall, och den ses överförd till fig. 4 såsom en inre taggad linje. Den yttre taggade linjen i samma figur motsvarar »Stakettets» sträckning på Ljunggrens simrishamnskarta av år 1854 (LJUNGGREN 1862). Vid tiden för Ljunggrens kartering var staketet inte längre i bruk, men vi får via hans arbete veta var staketet måste ha legat på Gabriel Norströms »Geometrisk Charta öfwer Cimbrishamns Stad» av år 1750. Norströms karta innehåller ingen särskild markering för staketet men verkar att vara mycket exakt be-

träffande gatunätet och har därför lagts till grund för differentieringen i fig. 4 mellan gamla (öppna) gator och senare tillkomna (svarta) gator inom tullområdet. I fig. 4 kan vi genast göra samma iakttagelse som i de tre föregående figurerna, nämligen att det sent (här alltså efter år 1750) tillkommit rätlinjiga gatusträckningar inom det medeltida stadspartiets yttre delar. Fixeras sedan i samma figur området mellan den medeltida vällen och stadsstaketet (alltså ytan mellan de två taggade linjerna) finner vi t.ex. i söder ett helt system av helsvarta gator. Detta avspeglar det betydelsefulla förhållandet att även i städer, där staketet inte bundits till medeltida vallar utan lokaliserats fritt, hade man sett till att få med ganska stora grönsaksområden innanför begränsningslinjen. — I nordvästra delen av fig. 4 förekommer det öppet markerade gator i zonen mellan de taggade linjerna. Det är alltså fråga om gator, som fanns där 1750 men måste vara tillkomna efter medeltidens slut. Ändå har detta gatusystem en ganska tydligt medeltida prägel med oregelbundna kvarter och krokiga sträckningar. Här får vi acceptera förhållandet att renässansens rätlinjiga och rätvinkliga stadsplanemönster slog igenom ganska långsamt i många avlägsna landsortsstäder och att det på sina håll växte fram »nya medeltidsgator» ända in på 1700-talet. Som kontrast mot dessa »falska medeltidsgator» kan vi i samma fig. 4 observera den nutida Järnvägsgatan, som spikrakt leder från torgets sydsida åt sydost och slutar mot järnvägens stationsbyggnad som fond. Detta måste på platsen uppfattas såsom en renässansskapelse, och ändå är av allt att döma den del av Järnvägsgatan som ligger närmast torget en medeltidssträcka, vilken dock kunnat breddas och hyfsas till rätlinjighet. Låt oss kalla detta »falsk renässansgata».

8. SLUTORD

Det sagda må sammantaget vara nog för att man skall inse, hur sällsynt det egentligen är att i det svenska stadslandskapet finna partier, där gatunätet samtidigt har både medeltida anor och en oförstörd medeltida oregelbundenhet. Att dessutom finna de medeltida husen kvar är praktiskt taget omöjligt. Bortsett från husen bör det dock vara av stort kulturhistoriskt intresse att inventera och bevara de få verkligt genuint medeltida gatusträckningar som finns kvar. I de fall gatubreddning blir ett trafikens nödvändiga krav, bör man åtminstone försöka hålla den ena gatusidan i oförändrat läge och därmed undgå den smyguträkning som ganska många av våra medeltidsgator utsatts för.

I de mycket lättbebyggda kvarteren har dock oftast den hittills vanliga punktsaneringen varit oförmögen att ändra gatulinjerna, men med den nu allt vanligare kvarterssaneringen gives obegränsade möjligheter att utplåna varje stadsplanemönster som inte medvetet skyddas.

CITERAD LITTERATUR

- Améen, L. Stadsplanetyper. Sv. Geogr. Årsbok 1961.
 — Stadsbebyggelse och domänstruktur. Lund 1964.
 Andréén, E. Simrishamn. Bebyggelsens och stadsplanens historia. Nord. museets handlingar: 16. Stockholm 1942.
 De Geer, S. Den nutida staden Visby. Globen 1928: 4.
 Göransson, S.-E. Ystad. Stadsplanens utveckling. (Opublicerad seminarieuppsats av år 1956 i Lunds universitets geografiska institutions bibliotek).
 Kjellberg, S. T. Visby medeltida bebyggelse. Gamla svenska städer, häfte 8. Stockholm 1924.
 Junggren, G. Atlas öfver Sveriges städer med deras alla egor och jordar. 89 kartor upprättade 1853—61. Stockholm 1862.
 Norlund, N. E. Johannes Mejers Kort over det Danske Rige. København 1942.
 Weibull, L. Kartor öfver Staden Lund och dess jordar från tiden före 1705. Skrifter utgivna av Föreningen Det gamla Lund. Nr I. Lund 1919.

Kartorna fig. 1—4 för spridning godkända i rikets allmänna kartverk den 24 november 1964.

SUMMARY

Street pattern in the present cores of medieval towns in Sweden

By LENNART AMÉEN

The aim of this paper is to explain why considerable parts of the street pattern in the present cores of medieval towns have a nonmedieval character inside the walls. As wood was the common building material in Sweden recurring total fires smothered the way for radical replannings which introduced the rigid grid plan of the Renaissance type. This is the common case among towns in Northern and Middle Sweden. Only the towns in the southern part of the country were built in stone according to German-Baltic custom and most of these still keep their medieval street plans in the center. Three of these towns have been examined. Ystad and Lund are situated in Skåne, Visby is the only town on the island of Gotland. Visby still retains its encircling wall from medieval time, while Ystad and Lund only have »wall streets»

indicating the site of the medieval walls. The sites of the walls are shown by jagged lines on the maps and all now existing streets within the walls are drawn. The streets have been differentiated into two categories: 1) old streets (shown open) and 2) new streets (filled black). We have no authentic maps left from medieval time and therefore the study has started from a map of the year 1753 for Ystad, a map from 1688 for Lund and from 1807 for Visby. Old streets are those which can be found on these maps and still exist, while new streets are those which cannot be found on them. It is evident that the new streets have a tendency to follow straight lines and to be parts of grid plans. In the southwestern corner of Visby (fig. 3) we find new streets which are located on the site of a medieval castle which was demolished in the 17th century. The remaining systems of new streets on the three maps are all located in areas never built up before industrial time. This means that the medieval walls encircled a territory which for a long time was only partly used for houses and streets while wide areas on the outskirts were used for the cultivation of vegetables and spices.

Some of the open streets on the maps (=old streets) probably have been laid out in medieval time through agricultural areas. Not until in the 17th, 18th or 19th century these streets have been bordered by houses and therefore it has been possible to straighten their crookedness according to renaissance ideal before building up the blocks. — It is true that the medieval street pattern in the core areas with brick-buildings has had a remarkable power of resistance but it is also evident that the genuine medieval street pattern often covers a much smaller area than that which once has been encircled by the medieval wall.