

Utdrag ur:

Äldre kartor över bottniska städer



Hudiksvall var ett tidigt resultat av kungamaktens strävan att grunda städer vid Bottniska viken. Idag minner en lavbeväxt vägs skylt om Johan III:s befallning att grunda en stad här 1582. Vägen leder till området där staden först började byggas. Foto Åke Berggren 2021.

12 Bottniska områdets urbanisering

Kartorna över de bottniska städerna och det skriftliga källmaterialet om städernas tillkomst och första tid ger många bilder av urbaniseringen i norra Sverige och norra Finland, från kungamaktens första försök att grunda städer under senare hälften av 1500-talet fram till planregleringarna och flyttningarna av städer i mitten av 1600-talet.

Stadsgrundningarna

Urbaniseringen av det bottniska området är en historia om maktkamp mellan staten och befolkningen, men även mellan grupper och enskilda personer med motstridiga viljor och åsikter. Den har sin upprinnelse i statsmaktens strävan att kunna beskatta den handel som, bortom dess kontroll, försiggick på landsbygden mellan kringresande köpmän och birkarlar å ena sidan, och bönder och samer å

den andra, det så kallade landsköpet. Genom stadsgrundningarna kunde handeln styras till särskilda platser och därmed kontrolleras och avgiftsbeläggas. Hudiksvall 1582 och Härnösand 1585 var de första resultaten av denna politik, båda under Johan III:s tid. En stad i Umeå grundades också vid denna tid, men övergavs redan efter några år eftersom dess invånare inte gavs tillräckliga förutsättningar för sin försörjning. Karl IX grundade Uleåborg 1605 och Vasa året därpå.

Stadsgrundningarna genomdrevs trots motstånd från befolkningen, som hellre hade behållit det gamla handelssystemet. Karl IX lät även anlägga kyrkplatser med marknader i lappmarkerna, vilket gav staten kontroll över handeln där. Under Gustav II Adolfs tid förverkligades flera stadsgrundningar genom att de som ville fortsätta att bedriva handel tvingades flytta in i någon av de befintliga städerna, eller grunda nya. Inom några år tillkom Nystad 1617, Gamlakarleby, Nykarleby och Söderhamn 1620, Piteå, Torneå, Luleå och Sundsvall 1621 samt Umeå 1622.

De nygrundade städerna beviljades flera förmåner för att främja deras och deras borgares möjligheter att kunna försörja sig. Vanligen tilldelades städerna mark från närliggande byar, mark som staten skulle lösa in från ägarna. Städerna fick även ensamrätt till handel inom stora områden, samt några års frihet från skatter och andra avgifter. De nyblivna borgarna kom dock ofta i konflikt med de tidigare ägarna som var ovilliga att avstå sina ägor. Staten infriade inte alltid sina löften om inlösen, varför borgarna själva tvingades betala bönderna för denna jord. Städerna fick inte alltid ensamrätt till handeln inom sina tilldelade handelsområden. Deras möjligheter att utvecklas begränsades dessutom av handelsrestriktioner som syftade till att gynna huvudstaden.

I flera socknar var de blivande borgarna oeniga om var staden skulle byggas. Ibland valdes en redan etablerade kyrk- eller marknadsplats framför en plats med bättre förutsättningar för sjöfart. Många köpmän var storbönder, som inte hade tänkt överge sin ekonomiska trygghet på hemmanen, utan vistas i staden endast när handeln så krävde. Genom landhöjningen försvårades dock kommunikationerna sjövägen allt mer, vilket medförde att såväl Sundsvall som Luleå och Piteå redan efter några decennier flyttades närmare havet. I Hudiksvall uppkom tidigt två bebyggelseområden, varav det inre, som var svårare att nå sjövägen, slutligen övergavs.

Stadsplanerna

När de första städerna grundades i det bottniska området förelåg sannolikt inga i förväg upprättade stadsplaner. Däremot fanns det en uppfattning om hur städerna

skulle byggas, och ofta fick fogden ansvara för att städerna stakades ut med torg, gator och gränder innan någon fick börja bygga. Under Gustav II Adolfs tid fick Olof Bure i uppdrag att staka ut flera nygrundade städer. Bures stadsplaner följde strandlinjer och terräng och blev därför oregelbundna. Under 1640-talet började den oregelbundna bebyggelsen ses som hämmande för städernas utvecklingsmöjligheter. Ingenjören Nicodemus Tessin d.ä. fick därför i uppdrag att upprätta kartor över städerna i södra Norrland och föreslå lämpliga regleringar av deras bebyggelse. Uppdraget fortsattes norrut av Tessins medhjälpare, ingenjören Erik Njure. För Gävle, samt residensstäderna Hudiksvall, Härnösand och Umeå föreslogs mer eller mindre genomgripande förändringar. De befintliga stadsplanerna skulle ersättas med rätvinkliga rutnätsplaner enligt tidens ideal.

Planerna väckte stort motstånd hos stadsborna, eftersom de skulle ha medfört att stora delar av bebyggelsen måste rivas och återuppbyggas vid de nya gatulinjerna. Vid denna tid hade omfattande regleringar av stadsplanen i Stockholm genomdrivits, och statsmaktens uppfattning bör ha varit att detta var möjligt även i de mindre städerna. Resultatet blev dock begränsat, åtminstone under den närmaste tiden. Endast i Gävle och Härnösand reglerades enstaka större gator. Även efter omfattande bränder som drabbade Hudiksvall och Härnösand återuppbyggdes städerna efter de gamla planerna.

På finska sidan av Bottniska viken upprättade framför allt lantmätaren Claes Claesson kartor över de befintliga städerna och förslag till reglering av deras bebyggelse. Även här var motståndet stort. I Vasa genomfördes regleringarna trots detta, men tog lång tid. I Uleåborg och Gamlakarleby underlättades regleringarna av bränder som drabbade dessa städer.

I Finland grundades flera nya städer i mitten av 1600-talet av greve Per Brahe d.y. under dennes tid som generalguvernör. Dessa städer byggdes efter rätvinkliga rutnätsplaner som ännu kvarstår i de äldsta delarna av t.ex. Brahestad. Stadsgrundningarna skulle främja handeln i respektive område, men genomfördes inte utan motsättningar, dels mellan blivande borgare och de bönder som skulle avstå mark till städerna, men även mellan de nya borgarna och borgarna i de befintliga städerna om handelsområdena. Även staden Kajana grundades vid denna tid, vid en befästning nära Ule träsk. Det var länge den enda staden i rikets norra delar som inte låg vid kusten. Staden utvecklades långsamt och var ännu i slutet av 1700-talet inte större än en marknadsplats.

Städer som aldrig byggdes

I norra Sverige fanns även mer eller mindre långt gångna stadsplaner som aldrig förverkligades. Till följd av upptäckten av silvermalm i Nasafjäll 1634, och den bergsrörelse som byggdes upp för utvinningen, upprättades 1640 en plan för en stad i Arjeplog. De som önskade bli borgare i Arjeplog mötte sannolikt stort motstånd från borgarna i de befintliga kuststäderna angående handelsrättigheter och andra privilegier, och stadsplanerna förverkligades inte.

Flera gånger framfördes även planer på en stad i Storkåge i Skellefteå socken, som ett komplement till eller ersättning för Piteå. Dessa planer nådde som längst efter Piteå stads brand 1666, men genomfördes aldrig. Slutligen påbörjades byggandet av en befästning som skulle inrymma en liten stad på Andersön i Storsjön sedan Jämtland och Härjedalen hade tillfallit Sverige 1645. Fästningsbygget pågick i många år men övergavs slutligen då det var alldeles för vidlyftigt.

Efter 1650-talet upphörde stadsgrundningarna i det bottniska området för lång tid framöver. Även kartläggningen av de befintliga städerna minskade drastiskt och begränsades till enstaka planförslag upprättade efter mer omfattande stadsbränder.

Slutord

Det omfattande kartmaterial som bevarats över de bottniska städerna från mitten av 1600-talet har nu sammanställts och publicerats i sin helhet för första gången. Kartornas rikhaltiga information har dessutom kompletterats genom arkiv- och litteraturstudier om stadsbyggandet i norra Sverige och norra Finland. Detta var ett resultat av statens strävan att etablera städer och en urban ekonomi även här. Statens ambitioner var höga, men det konkreta resultatet påverkades bland annat av handelns förutsättningar, ekonomiska problem, landhöjningen, bränder och invånarnas motstånd i olika frågor. Bottniska viken var en viktig del av Sverige vid denna tid.