

VASASTADEN-LORENSBERG

Planering och byggande utanför vallgraven 1850-1900

Kulturmiljö av riksintresse

KAPITEL 1-2

**Länsstyrelsen Västra Götalands län
Rapport 2016:43**



VASASTADEN-LORENSBERG
Planering och byggande utanför vallgraven 1850-1900
Kulturmiljö av riksintresse
KAPITEL 1-2

Rapportnr: 2016:43

ISSN: 1403-168X

Rapportansvarig: Mats Herklint

Omslagsbild: Göteborg före omvandlingen från Landalabergen, 1850-tal. UR: Göteborg med dess omgifningar framställt i taflor, utgivna 1859-1862 med illustrationer av C. G. Berger och Ludvig Messmann.

Text: Staffan Sedenmalm

Foton och övriga illustrationer, se bildförteckningen

Utgivare: Länsstyrelsen i Västra Götalands län, samhällsavdelningen, kulturmiljöenheten

Rapporten finns som pdf på www.lansstyrelsen.se/vastragotaland under Publikationer/Rapporter.

VASASTADEN-LORENSBERG
KULTURMILJÖ AV RIKSINTRESSE I GÖTEBORG

Planering och byggande utanför vallgraven 1850-1900

KAPITEL 1-2

Av
Staffan Sedenmalm

Förord

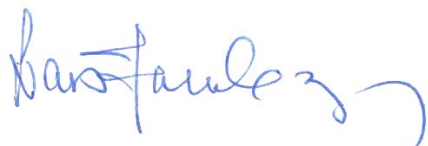
Länsstyrelsen var under 1980-talet engagerad i arbetet med att *rädda Göteborgs stenstad*, som då hotades av bl a sättningsproblem. Den besökare som idag vandrar längs Kungsportsavenyn och viker in på Vasagatan för att följa dess allé mot Haga kyrkoplan, kan tack vare dåtidens insatser glädjas åt en väl bevarad och sammanhållen stadsmiljö med kontinentalt inspirerad 1800-talsbebyggelse. Kulturmiljön "Vasastaden-Lorensberg" ingår i riksintresset "Göteborgs innerstad".

Föreliggande rapport är inte någon vanlig myndighetsrapport utan en delvis personligt formad stadsbyggnadshistorik som vuxit fram under lång tid. Bakom texten står Länsstyrelsens f d medarbetare Staffan Sedenmalm, men det är många som på olika sätt bidragit till resultatet. Författaren har skrivit ett eget tack till organisationer och personer, men Länsstyrelsen vill ändå här särskilt framföra sin uppskattning av Region- och Stadsarkivet i Göteborg och dess medarbetare som på olika sätt lämnat viktiga bidrag till resultatet.

Rapportvolymerna innehåller ett omfattande antal illustrationer, varav många är gamla och därtill utländska. Länsstyrelsen har lagt ner stor möda på att utreda upphovsrätten, men i några fall kan det fortfarande råda en viss oklarhet. Inlagorna har i denna PDF-publicering en grundläggande layout och bildmaterialet är lågupplöst.

Länsstyrelsen vill med föreliggande arbete sprida kunskap om hur 1800-talets storstadsvision planerades och tog gestalt. Förhoppningen är att inspirera dagens aktörer att ta tillvara och utveckla de kvaliteter som utmärker riksintresset så att även kommande generationer kan ta del av dess noga genomtänkta principer för en god bebyggd miljö.

Göteborg den 9 januari 2017



Lars Jacobzon
Länsantikvarie

Innehåll

FÖRFATTARENS TACK	6
INLEDNING	7
Göteborgs stadsutvidgning i ny belysning	7
<i>Utveckling och storstadsanda</i>	7
<i>1850-talets Göteborg – ett handelskapitalistiskt centrum i norra Europa</i>	8
<i>Rikedom och ”public spirit”</i>	9
<i>Planering och gestaltning av framtidens Göteborg – parkernas stad</i>	10
<i>Miljögestaltningen som förebådade storstaden</i>	11
<i>Humanismens giganter i frontlinjen bland storstadsandans göteborgare</i>	13
<i>Stenstadsutbyggnadens sociala och ekonomiska krafter</i>	13
Ledarskiktet och medelklassen	13
Ett nytt Göteborg för ”de bättre bemedlade”	14
<i>1800-talets nya ståtliga Göteborg – dagens riksintresse Vasastaden-Lorensberg</i>	15
Från fästningsstad till parkernas stad: kronologisk sammanfattning	17
Ämne	22
Syfte	23
Arbetets uppläggning	23
Läsning	25
<i>Centrala begrepp i 1800-talets planering och byggande</i>	25
Litteratur och källor	28
Kapitel I	29
Kapitel II	30
Kapitel III	31
Kapitel IV	32
PROLOG	35
I. GÖTEBORG I OMVANDLING (1800-1860)	39
A. Den växande staden	39
Fästningsstaden och donationsjorden	39
<i>Staden och omlandet</i>	39
Fästningsgördelns landfront och glacisens närmaste grannskap	40
Göteborgs sjöfartscentrum och äldsta hamnområde	42
Stenstaden och vallraseringskontraktet	43
<i>Stadens indelning</i>	46
<i>Stadens organisation</i>	47
Staden med parkbältet	48
<i>Omdaningen från fästningsstad till öppen handelsstad</i>	48
Stadens osunda närmaste omgivning	48
Den nya älvfronten	48
Den nya landfronten	51
<i>Från gränsboulevard till parkbälte</i>	54
Översikt	54
Nya Allén – utgångspunkten för det gröna bältet	55
Göteborgsvisionären ”mechanicus” Ericsson	57
Trädsmyckad stadsentré vid ”Gamleport” – avenyn med Kungsparken	58
Högborgerliga bostäder mellan stad och land	60
Trädgårdsföreningen – välkommet privat initiativ i problematisk terräng	62
Kungsparkens fortsättning – stadens förskönande lunga fullbordad	64

Förstadsplanering – preludium till storstadsplaneringen 1823-1861	71
<i>Haga och Masthugget</i>	72
<i>Planering för stadsmässig bebyggelse</i>	73
<i>Stenstaden etableras utanför vallgraven</i>	76
B. Handelskapitalismens Göteborg – den blivande storstaden synar sina behov	79
Hamnstaden – industristaden	79
<i>Riksangelägenheten Göteborg</i>	79
<i>Det förmögna Göteborg och kommunalandan</i>	79
<i>Framtidens stad</i>	81
<i>Befolkningstillväxten</i>	82
<i>Den sanitära frågan</i>	83
Sundhetskrav i kolerans spår 1835: allmänhetens diagnos och major Ericssons recept	84
Dr Charles Dickson och Sanitära Kommittén	87
Sanitära åtgärder som vägröjning för kommande storstadsutbyggnad	87
Hamnkanalernas vara eller icke vara.....	91
<i>Bostadsfrågan</i>	92
Segregation och cityutveckling	92
De förmögna flyttar ut	94
Arbetarnas bostadsproblem	96
<i>Institutioner med nya lokalbehov</i>	98
Elementarläroverket och "Göteborgs Akademi" – vision och verklighet vid vatten99	
Institutionslokaliseringar inom det gamla stadsområdet	104
Göteborgs nya representativa ansikte 1860 – den kosmopolitiska stadsbilden	104
<i>Vallgraven speglar det nya Göteborgs storstadsanda</i>	104
<i>Storstadsandans kosmopolitiska gestaltning</i>	106
<i>Vallgravens nygestaltande stadsbyggnadsgrepp: förskönande planteringar</i>	108
Storstadsvisionen tar form.....	111
<i>Paris, Wien och London – sinnebilder av världsstaden</i>	111
<i>Lilla Göteborg i stora världen</i>	115
Göteborg – framtida skandinavisk medelpunkt	116
<i>Den svenska stadsbyggnadsmodellen före 1860 och det finska esplanadsystemet</i>	118
<i>Köpenhamn, Nordens huvudstad – det varnande exemplet</i>	121
<i>Svenska framtidsvisioner av storstaden: Göteborg och Stockholm</i>	123
Göteborgsplanen.....	125
Stockholmsplanen	126
II. STORSTAD I VARDANDE (1850-1865).....	131
A. Byggnadsväsendets förordningar i utveckling och industriålderns storstadsförebilder	131
Stenhus till städernas nytta och prydnad	131
Göteborg: från trästad till stenstad	132
<i>Göteborgs första byggnadsförfattningar</i>	135
Byggnadsordningen 1803 (BO 1803)	135
Byggnadsordningen 1830 (BO 1830)	137
Kommunalteknikens och estetikens förebilder i Europa.....	139
<i>Stadsplanering för en ny epok</i>	139
Maktens motiv	139
Drivkrafter bakom städernas reglering och utbyggnad 1850-1880.....	141
Huvudstadsprojekten – ny form på traditionell grund	143
De ledande planernas upphovsmän – kontinenten och Sverige	146
De ledande om- och nydaningsprojekten – principer och influenser	146

<i>Stadsplaneringens innehåll och syfte</i>	151
Stadsmiljöns problem och förutsättningar.....	151
<i>Planernas beståndsdelar</i>	154
Funktionella krav.....	154
Gator.....	155
Kvarter.....	161
Platser.....	165
Platsgestaltningen i 1800-talets stadsplanering.....	167
Parker	168
<i>Skönhetsbegreppet i stadsbilden</i>	173
Det fria utrymmet	173
Omväxlingen och prydligheten	174
Skönhetskravets syfte	176
<i>Planernas slutliga utformning</i>	177
Svensk storstadsplanering och ett regelverk för industriålderns städer i stöpsleven 1850-1885.....	178
<i>Situationen i Europas dynamiska städer 1850</i>	178
<i>Rikets städers ordnade byggnadsväsende ett diskussionsämne i riksdagen</i>	178
<i>Byggnadsförfattningen i Finland 1856 ett föredöme</i>	180
”Hans Kejserliga Majestäts Nådiga Förordning angående allmänna grunder för städernes reglering och bebyggande i Storfurstendömet Finland”,	181
<i>Göteborgs byggnadsordning 1869 i ett riksperspektiv</i>	181
Den nya byggnadsordningen (BO:G 1869) jämförd med dess motsvarighet i huvudstaden (BO:S 1870)	182
<i>Byggnadsstadgan (BS) för rikets städer 1874: Normerande för nya lokala byggnadsordningar</i>	186
Göteborgs nya byggnadsordning (BO:G 1874)	188
Högre exploatering i ”ny stadsdel” – Göteborgsmodellen intagen 1884 i riksstadgan	192
Byggnadshöjder för stenhus får tilläggsbestämmelser i ny byggnadsordning 1895	192
B. Planen för Göteborgs utvidgning 1861-1866	193
Planområdet.....	193
Utrymme för nya stadsdelar på donationsjorden.....	193
Planuppdraget 1861	196
Plantävlingen 1862	198
Tävlingsbidragen.....	199
Göteborgs plantävling 1862: ritningar och beskrivningar till bidragen	203
Tävlingens resultat.....	204
Användbara principer i tävlingsbidragen	208
Storstadsmässig och ändamålsenlig monumentalitet i de uttagna bidragen	211
Pristagarna: ingenjörerna och arkitekten.....	212
Två helhetslösningar enligt gestaltningsmässigt delvis motsatta principer	213
De uttagna bidragens inflytande på Kommitterades planarbete och beslutsprocessen	216
Kommitterades plan 1863	218
Omarbetningen av tävlingsresultatet	218
Kapten Richert och överste Ericson – experter på kollisionskurs.....	220
Kommitterades målsättningar	222
”Mycket begärliga” byggnadsplatser	224

Planprinciper	225
<i>Planmotiven för den nya stenstaden söder om vallgraven</i>	226
Förbindelser mellan stadsdelar	226
Mötet mellan stenstad och promenadplatser: "Parkquarter" som övergångszon ...	227
Planteringar till stadens förskönande och sundhet	229
<i>Planinnehålllets gestaltande utgångspunkter</i>	229
Hygieniska aspekter	230
Trafikaspekter.....	231
Estetiska aspekter	233
Göteborgs administrativa organisation under kommunallagen. Stadsfullmäktige (1863)	
.....	236
Utvidgningsplanen i stadsfullmäktige 1864-1866.....	238
<i>Kommitterades plan granskad under lupp</i>	238
Forcerad beslutsgång och en kritik som vägrar låta sig tystas	238
Staden anhåller om fastställelse – oppositionen presenterar motförslag.....	241
Länsstyrelsens anmärkningar och lektor Blomstrands "senare förslag"	244
Stadsplanering under turbulens	247
Staden gör upp med staten och oppositionens argument smulas sönder.....	248
<i>Länsstyrelsens kommentarer och Kungl. Maj:ts nådiga brev</i>	252
<i>Kommitterades plan för Göteborgs utvidgning i ett lokalhistoriskt perspektiv</i>	254
Förkortningar.....	262
Källor.....	263
Litteratur.....	263
Bildkällor.....	271
Arkiv etc.	271
Litteratur.....	272
Äldre litteratur.....	273
Bildförteckning.....	274

FÖRFATTARENS TACK

Detta är historien om hur Göteborg på 1800-talet tog klivet över Vallgraven och skapade tidsenliga bostadsområden för den välsituerade befolkningen. Bakgrunden till mitt arbete är skriften *Göteborg - kulturmiljö av riksintresse*, en beskrivning av 16 stadsområden publicerad 1992 av Länsstyrelsen. Det projektet, påbörjat 1989 av Mats Herklint, genomfördes av mig. En fördjupad skildring av Vasastaden-Lorensberg var påtänkt, men ny kunskapsinhämtning för riksintressebeskrivningen genererades av en rad restaureringsprojekt i stenstaden – även parkmiljöer. Arkitekturforskare i Tyskland hjälpte mig att sätta Göteborgs stenstad i ett nytt internationellt perspektiv. Mitt arbete började 2009 ta ny form med tonvikt på de historiska sammanhangen i miljöskapandet såsom den kommunala organisationens både noggranna och effektiva utredningar, beslut och genomförande. Planprocess och arkitekturutveckling ägnas ingående uppmärksamhet och ställs i relation till samtida stadsbyggande på kontinenten. Jag granskar byggnader som jag funnit vara lokala steg i stilutvecklingen. Däremot har jag avstått från en konventionell beskrivning hus-för-hus. Arbetet har fler utgångspunkter än som tidigare avsetts. Ett exempel är den sanitära situationen i 1800-talets Göteborg och dess roll i en planering av stadens utbyggnad som visade sig föredömlig även i riksperspektivet. Denna plans fastställelse 1866 innebär att jag ser mitt arbetes publicering som ett 150-årsjubileum.

Hösten 2010 diskuterades ett första sparsamt illustrerat utkast i en grupp bestående av professor Lars Stackell, förre länsantikvarien Jan-Gunnar Lindgren, antikvarie Tomas M Larsson och fil dr Ewamarie Herklint. Utifrån synpunkter som då framkom bearbetade och utökade jag texten, bild- och kartmaterial inventerade jag i olika arkiv. Manusets på över 400 sidor råtext blev 2013 genomgången avseende främst källredovisning med hjälp av fil dr Gun Schönbeck. Illustreringen påbörjade jag hösten samma år och 1 september 2014 förelåg ett nytt koncept i tre volymer med nära 1000 sidor innehållande drygt 1500 bilder. Av praktiska skäl gjorde jag bildsättningen direkt i manusets tre Word-dokument. Layouten är tänkt att vara till ledning vid en eventuell omarbetning till boktryck. Det är detta resultat som med några tillägg och justeringar, föranledda av omplacerade respektive utbytta illustrationer, nu publiceras. Vid min pensionering hösten 2015 hade nämligen genom utländska arkivkontakter några bilder ersatts och tillkommit. Slutligen hade jag på basis av bildförteckningarna med få undantag kunnat utreda aktuella rättigheter. Vid ej besvarad förfrågan publiceras bilden ändå.

Varmt tack till:

Min arbetsgivare Länsstyrelsen (Göteborgskontoret) för att man velat genomföra detta arbete. *Fil dr Ewamarie Herklint* för inspirerande samtal och språkliga synpunkter. *Professor emeritus Lars Stackell* för uppmuntran till arbetet och av dess upplägg. *Privatforskare Torkil Elmquist* för entusiasmerande diskussioner, tankar och fakta. *Professor emeritus Göran Lindahl* (Uppsala) för uppmuntrande respons och stöd. *Arkitekt Håkan Lindqvist* för uppgifter om arkitekt Hans Hedlund. *Lars Berggrund*, Varberg, för dokument ang. Västra Stambanan. *Håkan Hjort* för lån av en originalritning. *Per Folke Grange* för upplysningar och kopior på privata handlingar om byggmästarna Anders Johanson och Johan Alfred Forshell. *Arkivpersonal för engagerad tålmodig service, ofta även ett mycket generöst bemötande:* Göteborgs Fastighetskontor (Arkivet), Göteborgs Stadsbyggnadskontor (Arkivet), Göteborgs Stadsmuseum (Faktarummet), Region- och Stadsarkivet i Göteborg och Vänersborg, Riksarkivet/Landsarkivet i Göteborg, Kungliga Biblioteket i Stockholm, Karlstads Stadsbyggnadskontor, Sveriges Järnvägmuseum i Gävle.

Göteborg i juli 2016,
Staffan Sedenmalm

INLEDNING

Göteborgs stadsutvidgning i ny belysning

Stenstadsmiljön med alla dess kulturhistoriska särdrag har formats av en samhällshistorisk process under omständigheter som förändrades under den aktuella perioden. Med gångna generationer har mycket av denna historia gradvis försvunnit i glömskans djup, men arkivens bevarade dokument bildar tillsammans med stadens historiska miljö en kollektiv minnesbank. Utmaningen ligger i att försöka se det bevarade kulturarvet i de dåtida förhållandenas ljus. Den bild av Göteborg som då framträder är staden i sin mest dynamiska utveckling, febrilt verksam i ett samhällsomdaningsarbete som i huvudsak låg jämsides med utlandet och i flera avseenden i frontlinjen nationellt sett. Detta arbete vill belysa den rådande situationen och sätta stenstadsmiljöns tillkomst i ett större samhällsperspektiv från Göteborgs horisont. Som ingen annan svensk stad hade Göteborg konstant utblick mot Europa, som ingen annan svensk stad återspeglade Göteborg med sin nya fysionomi stora världen i kraft av sitt välstånd.

Utveckling och storstadsanda

Göteborgs planmässiga storstadsutbyggnad på donationsjordens slättland söder om vallgraven brukar i tid avgränsas till perioden 1860-1900 å 1910, inledd med planarbetet 1861-1866. Här behandlas emellertid en rad omständigheter som tillsammans bildade avgörande incitament till planeringsprocessens formella start 1861 – den egentliga diskussionen om en större utbyggnad av Göteborg går åtminstone ett tiotal år längre tillbaka. Förhistorien tar som bekant sin naturliga början med Kronans beslut 1806 om fästningsverkens rasering och omvandling för stadens utvidgning (gator, torg och byggnadskvarter – allt inringat av promenadvägen Nya Allén som ”gränsboulevard”). Ett halvsekel senare hade Göteborgs folkmängd dubblerats, järnväg och sjöfart var på väg att knytas samman i stadens hjärta och fästningsområdets omdaning fullbordas även på utsidan av vallgraven – här segrade europeisk storstadsanda med sitt mest samhällsnyttiga uttryck: en grön lunga till hela allmänhetens behov. Tiden var därmed mogen att förvandla allén från stadens gräns mot landerierna till en länk mellan den gamla staden och framtidens stadsdelar. Göteborgs framtida utvidgning var tvingad att lokaliseras utanför allén. Det ståtliga parkbältet gav en ny social inriktning för utbyggnaden – den var nu ämnad att ta en annan gestalt än som tidigare förutsatts. Borgarstaden tog plats invid arbetarstaden med parken kring Hagakyrkan som klassernas gemensamma frizon.

Arbetet behandlar en rad miljöskapande faktorer som haft avgörande betydelse för stadsgestaltningen – socioekonomiska, rättsliga, sanitära, tekniska och estetiska. Hygieniska grundprinciper för en sund stad, vilka fann sin form under 1800-talet, är alltså giltiga. Stadens planteringar på gator, platser och i parker genomfördes planenligt och utvecklades vidare i konsekvens med Göteborgs traditionella intresse för grönska i stadsbilden. Det förefaller som om Göteborgs största ambition under 1800-talets väldiga stadsutbyggnad – efter hamnens och järnvägarnas utveckling – tycks ha varit att förutom nödvändiga gatanläggningar förse stadens befolkning av alla klasser med lätt tillgängliga alléer, parker och andra planteringar. Förskönandet av gatubilden med grönska blev under seklet något för

Göteborg utmärkande. Det är även slående hur genomsyrad stadens administrativa organisation var av en orubblig ansvarskänsla för de anlagda planteringarnas skötsel och vidmakthållande med hänsyn till deras värde som skönhetsupplevelse och hälsofaktorer. Stadsfullmäktige, ”stadens fäder”, avstyrde på 1890-talet en sedan länge tänkt järnväg längs Nya Allén mellan bangården och hamnen. Senare kunde man med bistånd av kompetenta förvaltningsorgan och påeldade av allmänna opinionen se till att nya offentliga byggnader placerades centralt utan att ta i anspråk eftertraktade men folkkära parkmiljöer. Grönskan har behållit sin både sanitära och estetiska betydelse, vilket allmänhetens engagemang alltjämt visar vid ifrågasatta ingrepp i parker eller alléer. Inom byggnadskvarteren kunde emellertid samhällsförändringar över tid inte tillåta gestaltningen att följa en fastlagd linje. Ändrade sociala villkor och byggnadsförfattningar liksom byggnadsindustrins utveckling i samverkan med stilarkitekturen omskapade förutsättningarna under utbyggnadsperioden, vilket allt bidrog till att bestämma stadens utseende. Bebyggelsens gestaltning präglades inledningsvis av en strävan efter stadsbildens enhetlighet, men blev med det privata intressets dominans över samhällets regelverk efter hand alltmer diversifierad i material och uttryck. Det är således stadsmiljöns fysiska gestaltning under utbyggnaden inom 1860-talets planområde som är föremål för denna studie. Arbetet går däremot inte annat än undantagsvis in på de inre livsmiljöerna – bostädernas, de olika lokalernas och verksamheternas utveckling – och således blir människor av olika kategorier som brukare av miljön synliga endast i vissa sammanhang.

1850-talets Göteborg – ett handelskapitalistiskt centrum i norra Europa

Med sin historiska roll som Sveriges port mot väster i utrikeshandeln genomgick Göteborg på 1800-talet en oerhörd utveckling och tillväxt – befolkningen ökade tiofaldigt under seklet. Stadens livaktiga handelsförbindelser över haven under liberalismens ledstjärna gjorde Göteborg till handelskapitalismens centrum i Sverige, en parallell till större transithamnar i utlandet. En sådan var Hamburg. Den fria hansastaden, en av de rikaste tyska handelsstäderna, hade ett borgerskap som med sin stolta tradition av självständig maktposition stod i ekonomiskt och socialt frändskap med Göteborg. I kynnet mer kontinentaleuropeisk än någon samtida svensk stad tog Göteborg fysisk gestalt därefter. Trots sin ringa storlek hade sedan länge Göteborg ett etablerat rykte som landets mest kosmopolitiska stad med förmåga att rida på yttervärldens goda konjunkturer. Göteborg spåddes kring seklets mitt i vida kretsar inom och utom landet en framtid som Skandinavians ekonomiska, politiska och kulturella nav. Visionen av en blivande nordisk världsmetropol i storartad gestalt fick ett första medvetet fysiskt uttryck i det magnifika parkbältet på den forna fästningsmarken vid vallgraven i industriålderns gryning. Denna manifestation och den storskaliga utvidgning som följde på stadens donationsjord var delar i en process betingad av 1840- och 50-talens brant stigande ekonomiska uppsving. Den förskönade staden förutsatte emellertid tidsenliga anläggningssystem för att trygga en sund stadsmiljö, men den breda uppslutning för det allmänna bästa som gav göteborgarna de generöst tilltagna parkerna infann sig endast av nödvång när det gällde underjordiska vatten- och avloppsrör – ännu svårare var det att nå konsensus om avhjälpande av bostadsmisären i arbetarkvarteren. Överraskande tidigt väckta sanitära och estetiska frågor, vilka de mest klarsynta i ledningen framhöll var av vital betydelse för stadens framtid, slog efter ett par decennier igenom i 1850-talets snabbt växande Göteborg. Detta hade avgörande betydelse för inriktningen och ambitionerna i stadens omvandling till en modern metropol i världshandelns nätverk – av en sådan krävdes ju såväl rationell funktion som en representativ stadsbild. 1600-talsstadens regelbundna planmönster och överblivna fästningsmark var tacksamma utgångspunkter för kommande utbyggnad.

Rikedom och "public spirit"

Göteborg leddes vid 1860-talets ingång av en stormrik handelsaristokrati, som under generationer tillkämpat sig allt större makt på bekostnad av det statliga inflytandet genom magistraten. Borgerskapet kunde utnyttja marknadens möjligheter tämligen oberoende av centralmakt och byråkrati i huvudstaden. I denna för dåtidens Sverige unika fria ställning var man idogt upptagen av stora affärer inom och utom landet. Ledarskiktet, om än splittrat i konservativa och radikala kottier med helt olika syn på kollektivt samhällsansvar, var samtidigt i sin självmedvetenhet sammanslutet av en kommunalanda – man talade om "public spirit" – som godtyckligt yttrade sig i personligt ekonomiskt samhällsengagemang. Donationer instiftades för såväl stadens gemensamma väl som delar av den sämre lottade befolkningens sociala och andliga välfärd, främst kulturlivet. Man levde enligt devisen "rikedom förpliktar" i bred enighet om att nöd bäst lindrades av måttfull välgörenhet utan humanistisk sentimentalitet. Med industrins och transportväsendets nya utrymmeskrav, den snabbt växande inflyttningen och alltmer akuta sanitära situationen ställdes emellertid göteborgsetablissemang inför sin dittills hårdaste prövning. När man grep sig an planeringen av nya bostadsområden pläderade socialliberalerna för blandat klassboende, men traditionen segrade – Göteborg formades med systematik till ett lapptäcke av skarpt åtskilda stadsdelar med förnäm stenstadsbebyggelse för de välsituerade respektive enklare bebyggelse huvudsakligen i trä för de lägre skikten.

Att framsynta män i de förmögna kretsarna verkade för stadens utveckling – ekonomiskt, socialt och sanitärt samt för dess förskönande med planteringar – är allmänt bekant genom namn som Wijk, Dickson, Hedlund, Ekman och Kobb. Dock förefaller det aldrig tidigare ha utretts hur maktelitens vision av ett större framtida Göteborg, hälsosammare och vackrare enligt tidens idéer från kontinenten, tog form och i motsättning till småskalighetens ivrare blev ledstjärnan i stadens storstilade ianspråktagande av donationsjorden. Här får en tidigare i sammanhanget negligerad "rikskändis" berättigad uppmärksamhet. Redan på 1830-talet hade nämligen Sveriges främste förmåga på infrastrukturens förnyelse – kanal- och senare även järnvägsbyggaren Nils Ericsson (adlad "Ericson" 1854) – en både rådgivande och pådrivande roll i två skilda frågor. Att Ericsson som hamnplanerare 1837-38 lyfte parkfrågan har omtalats av göteborgskronikören Hugo Fröding¹, men att detta initiativ i själva verket hade sin upprinnelse i den sanitära frågans uppväckande ett par år tidigare har varit ett förbisett faktum. Drivna av klarsyn och övertygelse vann inflytelserika män med hjälp av noga utredda fakta efter hand majoritetens gillande för väldiga kommunala satsningar på framtidens storstad. Med nya kostsamma anläggningar skapade Göteborg grunden i den moderna infrastruktur som är storstadens livsvillkor med dess långsiktigt lönande miljöeffekter. Sedan vattenföringen inom staden ordnats var det dags att börja plantera vid vallgraven och denna miljövinst gav mersmak. Åsikten att parker, sanitära ledningssystem och breda gator var slöseri med mark och medel hade under 1850-talet reducerats till en obönhörligt krympande minoritet. Den traditionella stadsstrukturen med den småskaliga stadskroppens klara avgränsning från omlandet var på väg ut. Detta var efter fästningsraseringen och parallellt med hamnutbyggnaden en grundläggande förutsättning för Göteborgs fortsatta tillväxt i modern form. Inom 20 år från 50-talets slut hade de första spektakulära resultaten börjat visa sig och det var ett stadsbyggande som kunde mäta sig med Europas storstäder: parkbältet vid vallgraven med den nya högborgerliga stenstaden, genomluftad av trädplanterade huvudgator, därutanför villaområden och den mönstergilla arbetarstadsdelen Annedal.

Planering och gestaltning av framtidens Göteborg – parkernas stad

Skandinavismens göteborgsvision tog spektakulära former som planeringstanke under tävlingen 1862 om plan för stadens utbyggnad – fyra år efter den berömda plantävlingen i Wien, vilken gav upphov till ett bälte av parker och praktbyggnader vid Ringstrasse på befästningsområdet mellan medeltidsstaden och förstäderna. I "Göteborgstävlingen" 1862 fanns deltagare från vitt skilda yrkesområden även om fackmän, ingenjörer tillsammans med ett färre antal arkitekter, tycks ha dominerat – bland övriga återfinns handlande och en småbyggmästare. De mer seriösa bidragen sammanfattar tidens tekniska kunnande, sanitära krav och estetiska impulser från storstäder i utlandet. Den utvidgning av Göteborg som förutsattes i den slutliga planen 1863 visade borgerskapets oförställda vilja att lyhört följa utvecklingen i Europa. Planidén var att forma det nya Göteborg till en modern storstad enligt kontinentala principer, en symbios av funktionalitet och storslagenhet som skulle ytterligare öka stadens goda anseende i omvärlden. Esplanadsystemets luftrenande nät av trädplanterade huvudleder som stomme hade varken i komplexitet, principiell konsekvens eller så stor skala någon förebild alls i Sverige. Gator och platser, planteringar och byggnader hade sina givna roller i samverkan till en högst respektabel stadsbild – denna för 1860-talets storstadsvision imponerande måttstock menade planerarna även i huvudstaden anstod en stad med Göteborgs höga tankar om sin framtid. Sveriges andra stad föregick i själva verket med tio år rikets byggnadsstadga beträffande exemplarisk stadsplanering och visade huvudstaden hur ett promenadssystem i parisisk anda skulle sammanbinda stadsdelar via trafikplatser och parker för att medge ett flanerande i alla riktningar genom staden i trädens skugga. Det hägrande slutmålet – en värdig avslutning av den ut från stadens hjärta ledande avenyn med sina trädgårdssmyckade palatsfasader – antog först inför det nya seklet visionen av en monumental fond i 1860-talets storvulna anda. Denna tidiga vision av blivande Götaplatsen lades till handlingarna och genomförandet blev en följande epoks verk i annan skepnad, stelar utan samverkande vegetation. Platsens slutliga gestaltning ligger utanför ramen för detta arbete, som avslutas med grundläggningen av 1900-talets stadsbyggnadshistoria. Planteringarna hade i 1900-talets början en stor roll som både sanitär och estetisk tillgång i stadsbilden. Historien om utformningen av Kungsportsavenyns fond och byggnadsfrågan i Vasaparken, vilken kring sekelskiftet var den omstridda platsen för flera angelägna offentliga byggnader, bildar här övergång till den därmed sammanhängande planeringen av höjdområdenas stadsmiljö för en ny samhällsepok. Borgarstadens fortsättning med stora hyreshus i branterna uppåt arbetarstaden i Landalabergen följde ett nytt huvudstråk, en spårväggsgata i rak förbindelse med city. Gatubilden i området formades generellt enligt en vidareutvecklad princip från 1860-talet. Planterade förgårdar hade införts som gestaltningselement för att höja gatubildens monumentalitet, men fick 1910 en viktigare uppgift i smala sidogator för säkerställande av en tillräckligt luftig och ljus gatu- och bostadsmiljö. Denna nya planeringsfas tas upp endast med avseende på den radikala förskjutning i stadens planinriktning och dess konsekvenser för stenstadens fortsättning som blev en direkt följd av stadsplanetävlingen 1901 och Albert Lilienbergs roll som chef för det 1907 omorganiserade stadsingenjörskontoret.

Ett närmare betraktande av utbyggnadsskedet med sidoblick på tidens samhällsförändringar ger en mer mångfacetterad bild av stenstadens gestaltning. Den inriktning för det nya Göteborgs utseende som initialt angivits av stadens toppskikt och övre medelklass följde stränga principer rotade i den klassicistiska traditionen. När uppåtsträvande samhällsskikt bildade en bredare medelklass under 1800-talets sista decennier fick traditionen vika för en

friare marknad med fler aktörer, alla angelägna att på sitt sätt med användning av byggnadsindustrins alltmer rationella teknik bidra till stadsbildens bländande revy av modern europeisk storstadsarkitektur med skiftande formspråk och materialkaraktär. I Göteborg var under denna tid byggnadskonstens utövare en grupp alltmer sammansatt genom olika inflytelser. Den etablerade tyskorienterade rationella tegelarkitekturen ställdes tillfälligt i skuggan av den inbrytande franska renässansens rika formlära i puts, vilken predikades av konstakademin i Stockholm, men återtog snart sin dominans i nya form- och färgvarianter.

Mitt under den första utbyggnaden av det nya Göteborg 1870-1910 förädrades, så som man på 1860-talet förutsett, Sveriges andra stad officiell status av storstad – år 1889 passerade nämligen invånarantalet 100 000. Det stod då emellertid klart att ändrade villkor besegrat viljan till ett konsekvent genomförande av den ursprungliga planvisionen. Göteborgs nya ståtliga anblick med trevåningspalats vid avenyn hade tagit form ur den förmögna handelssocietetens storstadstanke, gynnad av den tillfälliga konjunkturuppgången i ”Gründerzeit” som följt av ett enat Stortyskland och dess seger i Fransk-tyska kriget 1870-71. I den kärvare ekonomi som blivit frukten av en hejdlös börs- och tomtspekulation måste visionen av rader med patricierhus vid huvudgatorna och stora villakvarter i stenstadens utkant vika för affärsmässigt målinriktad exploatering åt en växande medelklassbefolkning. Lagen i liberalismens Sverige värnade den privata äganderätten gentemot det allmänna och staden stod maktlös inför spekulativa krav på högsta möjliga markutnyttjande. Med byggnadsstadgans hjälp antog storstadsandan en ny gestalt i de höga hyreskasernernas skepnad, bestämd av den snabbt föränderliga marknadens nya smakriktningar och tekniska lösningar. Under perioden blev Göteborgs hektiska byggnadsvärld en smältdegel för strömningar från kontinenten, Sydsverige och huvudstaden. Den ökade tomtexploateringen i följd av spekulativen och nya platsbehov för offentliga byggnader medförde en skärpt vaksamhet inom de opinionskänsliga beslutsfattarnas led. Det gällde nu att värna de centrala parkmiljöerna, göteborgarnas stolthet, vilka genom stadens tillväxt fått ett allt högre värde som oaser mitt i stenöknen men på vissa håll betraktades som centrala markreserver.

Miljögestaltningen som förebådade storstaden

När förslaget till stadens utvidgning presenterades vid årsskiftet 1863-64 var det resultatet av landets första plantävling i modern mening. ”Göteborgsplanen”, fastställd av K.M. 1866, var också den första i sitt slag i landet och kan betecknas som ett genombrott i Sverige för modern stadsplanering. Gregor Paulsson säger ”den moderna stadsplanekonstens debut i Sverige”, vilken ”verkat stimulerande” på Stockholmsplanen.² Där finns idéer gemensamma med A. W. Edelsvärds idealstadsplan 1859, vilken tillämpade det radikala finska stadsplanesystemet. Göran Lindahl sätter Göteborgsplanen i samband med såväl Edelsvärds planidé som den finska planmodellen.³ Med det kosmopolitiska greppet runt stadens kärna tog sig Göteborgs framtidsoptimism ett för svenska förhållanden mycket ambitiöst uttryck. Planeringen var mönstergill, framför allt i det sinnrika sammanhanget med det gamla stadsområdet inom vallgraven och i sin monumentala anpassning till promenadbältet med ringboulevarden Nya Allén och parkerna utanför vallgraven. Det bekväma sambandet mellan det brusande City och lugnet vid promenadstråket lockade den välsituerade befolkningen att flytta ut. Så koncentrerades byggintresset till Hagaheden och denna del av Göteborgs lantliga omgivning förvandlades till de förmögna stenstad. Med tiden påverkade en föränderlig verklighet utförandet av planens visioner. Mer eller mindre konsekvent förmådde emellertid makteliten

hävda vissa principer, i synnerhet gällde detta den fashionabla stenstaden längs de planterade promenaderna.

Planen 1863 utgör således genom sin omfattning och storslagenhet en milstolpe i Göteborgs och den svenska stadsplanekonstens historia. Hittills obeaktat är att denna plan föregåtts av diskussioner som under 1850-talet fick alltmer konkreta uttryck. Makthavarna kom till insikt om att Göteborgs starka tillväxt krävde ett modernt helhetsgrepp värdigt en blivande storstad. Utvecklingen dithän hade börjat 1807 med raseringskontraktets mest storslagna nyanläggning, gränsboulevarden Nya Allén. Kontraktet hölls därefter levande under ett halvt århundrade medan omdaningens pågick inom vallgraven men samtidigt promenadanläggningar successivt fick ta över den tilltänkta förstadsmarken på glacisen. Det forna yttre fästningsområdet inom gränsboulevarden, vilket kontraktensligt tillfälligt utarrenderades som "plantager" men i själva verket aldrig tycks ha blivit planterat, undergick sålunda en omvärdering som forskningen hittills inte har ägnat särskild uppmärksamhet.

Här redovisas den språngvisa process som 50 år efter raseringskontraktet kulminerar med stadens beslut att överge den återstående avtalspunkten om glacisens bebyggande till förmån för ett sammanhängande promenadstråk vid vallgraven. När staden tog detta avgörande steg var det segern för en ny medvetenhet om de krav folkökningen ställde på den annalkande stadsutbyggnadens omfång. Utanför det gröna promenadbältet måste man bland framtidsstadens många behov bereda utrymme för olika folkklassers bostäder och reglera mötet mellan dessa olika bostadsområden. Sålunda hade staden av insikten om framtidens verklighet – Göteborg som storstad – tvingats forma en ny planidé, vilken innebar att:

- den sanitära aspekten med koppling till promenadkulturen hade fått en starkare roll i den differentiering av markanvändningen som påbörjats i omvandlingen av fästningsområdet inom vallgraven,
- som följd härav måste landerimarkerna på donationsjorden tas i anspråk i stor skala för utvidgning av stadens planmässigt bebyggda område.

Hur denna uppgift kunde lösas var en fråga som plantävlingen 1862 och arbetet därefter med att ta fram en genomförbar plan skulle besvara.

När man betraktar det färdiga planförslaget 1863 i detta perspektiv blir dess dimensioner och innehåll den logiska konsekvensen av en utveckling som tar avstamp i planen 1807 med Nya Allén. Anläggandet av ringboulevarden som gräns för det planlagda stadsområdet gav redan några år senare upphov till tankar om radikala sanitära förbättringar i vallgravsmiljön med en sammanhängande park längs vallgraven i stället för bebyggelse som mest spektakulära förslag. Visionen av ett utbyggt promenadsystem konfronterar den krassa nyttans markpolitik, men börjar göra sig gällande i samband med förbättringar av vattencirkulationen i vallgrav och kanaler inför hamnutbyggnad i älven – endast en mindre stadspark blir emellertid av på tilltänkt kvartersmark, genomdragen av ett monumentalt promenadstråk från Kungsportsbron till Nya Allén. I anslutning härtill utarrenderar staden mark för trädgårdsodling på villatomter vid alléns utsida – ett vackert komplement till promenadmiljön, men utan kostnad för staden. Med det affärsmässiga större projektet Trädgårdsföreningen får staden en ny anspråksfullare mötesplats för borgerskapet. Härav vinner visionen terräng. Staden ställs 10-15 år senare inför det slutliga vägvalet i markanvändningen. Medan teaterbygget i Kungsparken pågår beslutar man följa utländska förebilders exempel genom att utveckla den moderna storstadens sundhets- och skönhetsprincip i den offentliga stadsmiljön – som en allmänt tillgänglig resurs. Den naturliga konsekvensen blev att ambitionsnivån i miljögestaltningen som helhet höjdes. I promenadzonen monumentaliserades bebyggelsen i en strävan efter utländska städers effektfulla samspel mellan park och byggnader. Denna ambition fördes också in i planarbetet.

Humanismens giganter i frontlinjen bland storstadsandans göteborgare

Det är uppenbart att den energiska vilja som formade själva planeringen även vid behov styrde planidéernas förverkligande på ritborden, både inom stadens förvaltningar och hos arkitekter i karriären. Så fullföljde staden sina ambitioner att det nya Göteborg skulle formas i en ny tids storstadsanda enligt dess funktionella och estetiska krav. Utan dessa ansträngningar grundade på förutseende, vilja och konsekvens, hade inte dagens Göteborg haft de omistliga miljökvantiteter som även utgör identitetsskapande värden i stadsbilden. Därför får här några insatser i kamp mot småskuren schematism den framträdande roll som krävs i en grundligare kulturhistorisk skildring som vill ge en tydligare bild än hittills av hur Göteborg tog språnget över vallgraven i gestalt av modern storstad i Europa. Socialliberalismens centralgestalt, Handelstidningens redaktör S. A. Hedlund, är ett lysande exempel på personligt inflytande över stadens framtidskridande som inte kan förbigås. Bland övriga engagerade kommunalmän är dock särskilt ett namn förknippat med utformningen av det nya Göteborg i 1800-talets senare hälft: August Kobb, grosshandlande, mest känd som Slottsskogsparkens ivrige tillskyndare. Kobb drev högt ställda anspråk på stadsbilden, främst planteringarnas dubbelroll som befrämjare av hälsa och stadens försköning, varför han starkt motsatte sig att en järnväg för godståg skulle dras genom parkbältet. Han propagerade även ihärdigt för högt belägna monumentalbyggnader som fondbildning i trädplanterade huvudgator som utgjorde vitala pulsådror i 1863 års plan. Göteborg har en stark tradition sedan 1600-talet som föredöme vad gäller offentliga planteringar. August Kobb hann under sin livstid både verka för skapandet av stadens mest berömda och folkkära parkmiljöer – på värdefull presumtiv tomtmark – och senare försvara dessa oaser mot föreslagna ingrepp genom stora offentliga byggnader som behövde ett centralt läge men kunde få en lyckligare placering. Han företrädde i båda fallen en livaktig opinion med djupa rötter i stadens historia. Denna tradition har under 1900-talet levt vidare och måste underhållas i det nya millenniet om Sveriges andra stad ska behålla den oskattbara resurs i stadsmiljön som 1800-talet gjorde till en del av Göteborgs profil.

Stenstadsutbyggnadens sociala och ekonomiska krafter

Ledarskiktet och medelklassen

Resandeströmmen från inlandet hade ökat sedan de nya slussarna vid Trollhättan öppnats 1844 men skulle intensifieras oerhört när Västra Stambanan fullbordats till Stockholm 1862. Då kom emigranttrafiken att ge nytt liv i Nordstaden mellan SJ:s station och hamnen. Försäkringsbolag och kreditinstitut skulle snart sätta sin prägel på Hamngatorna. Näringsfrihetens tid var inne och därmed en snabbt växande, nyrik medelklass på uppgång, strävande efter en position nära toppskiktet. Detta skikt utgjordes av Göteborgs stormrika handels- och industrisocietet, vars självmedvetenhet i rollen som ledande samhällsklass inte hade fordrat så anspråksfulla yttre manifestationer av dess betydelse, men som under seklets sista decennier skulle få konkurrens i stadsmiljön av prestigehungriga nya uppåtsträvande aktörer på fastighetsmarknaden.

Med skrå- och ståndssamhällets upplösning gick utvecklingen i slutet av 1800-talet, i spåren av de ekonomiska och sociala skrankornas rivande, mot en bredare medelklass med ökande inslag av nyrika uppkomlingar. De mäktiga handelshusens epok i Göteborg nalkades sitt oundvikliga slut. De gamla patriciernas dominans som tongivande samhällsgrupp tillhörde en svunnen tid liksom de högtidligt uppradade herremansbostäderna i tre våningar med sin antikverade arkitektur, carlbergepokens enhetliga enkla klassicism. I stadsbilden avsatte detta spår: bankernas och försäkringsbolagens höga kontorspalats ersatte de gamla nobla rikemanshusen vid Hamnkanalerna medan de nya förnäma stadsdelarnas trevånings radhusresidens och hyrespalats i den fortsatta utbyggnaden avlöstes av ett omfattande byggande på spekulation av högre hyreskaserner. Dessa vände sig till en lågborgerlig publik som sökte bostad i passande högborgerlig stil till ett måttligt pris.

Ett nytt Göteborg för ”de bättre bemedlade”

Av högsta prioritet såsom mest lämpat för bebyggande med stora stenhus framhölls redan i planuppdraget Hagaheden, den jämna marken från Nya Allén och Kungsparken till bergsslutningen i söder. Delar av detta rymliga område i stadens omedelbara närhet, huvudsakligen öppna landerimarker, kunde också börja bebyggas och efter hand skulle Hagaheden i övrigt bli disponibel genom inlösen och utgångna arrenden. Planens regelbundna kvartersstad tog ingen hänsyn till Hagahedens befintliga struktur. Vid smala krokiga vägar låg oansenlig traditionell förstadsbebyggelse, men härintill hade villaområdet längs Nya Allén på senare tid vuxit fram som förskönande element i promenadstråket – den pittoreska trästilen på sistone uppblandad med enstaka strama stenhus. Allt måste dock vika för kravet på en modern stadsmässig monumentalitet. Det gällde nu att låta det nyss färdiga promenadstråket kantas av en stenstad med anspråksfull storstadsarkitektur, alltså fullborda det nya Göteborgs representationsmiljö.

Den nya ambitionen förutsatte givetvis en påkostad bebyggelse för de som hade råd, och för denna grupp var utsikten över Kungsparken och Nya Allén lika åtråvärd som två decennier tidigare från Stora Nygatan mot Trädgårdsföreningen. Det är uppenbart att parkmiljöns färdigställande vid vallgraven i 1860-talets början genererade en ny ambition för bebyggande av Hagaheden. Med det moderna Europas historiska representationsarkitektur skulle utmed Kungsparken och de nya alléatorna skapas den blivande storstadens finrum, rymligare och ståtligare än Stora Nygatans vallgravsidyll. Det nya Göteborg skulle få motsvarigheten till Londons West End eller Wiens Ringstrasse med privatesidens och hyrespalats. Plantävlingen och resultatet av den följande bearbetningen visar att denna ambitionsnivå tog överhand under planeringsprocessen. Utgångspunkten för kvartersgestaltningarna vid Kungsporsavenyn och Parkgatan var därmed given – utvidgningsplanens rika förekomst av alléator och förträdgårdar med generösa mått framför huvudgatornas husfasader utgör osvikliga tecken på denna ambition till kosmopolitisk storstadsmässighet. Alléerna och parkerna drog till sig Göteborgs grädda, som började kanta de förnämsta stråken med palatslika kvarter bestående av ett eller flera hus. Privatpalatsens marknad blev dock tämligen snart, till följd av världsekonomin fall, mättad. I fortsättningen fylldes stenstadskvarteren av nästan uteslutande hyreshus, länge traditionenligt med ägarens bostad i den förnämsta våningen en trappa upp.

Tack vare den eftertraktade jämna markens rymlighet utgjorde länge bergsslutningen i söder en naturlig gräns åt detta håll för stenstadens framryckning. Dock resulterade efterfrågan på enklare medelklassbostäder i en kort utlöpare av den slutna kvartersstaden och sålunda kom

mindre påkostade stenhus med palatsarkitektur som kamouflage att klättra i början av den backiga huvudvägen genom Brantdala mot Landala – en övergång till arbetarförstaden.

De nya stadsdelarnas avgränsning mot promenadområdet och de äldre anläggningar som tills vidare måste bibehållas – Hagas arbetarbostäder och Gamla Allén med övningsfältet Heden – ägnades stor omsorg. Betecknande är först och främst den väl planerade representativa anslutningen till parkbältet liksom övergången till Haga i en planterad plats vid kyrkan (en "square" utökad etappvis som skiljelinje mellan olika sociala världar). Man avstyrde också från början ett nytt område med arbetarbostäder vid den nya allégatan mitt emot "Hagatorget" till förmån för sociala inrättningar, vilket gav upphov till en närbelägen ny stadsdel undanskymd från Vasastadens förnåma alléer: Annedals mönstergilla "arbetarkoloni".

Under utbyggnaden kunde social konfrontation uppstå i bisarra möten mellan "det Göteborg som går" och "det Göteborg som kommer" när nya fina stenhus blev granne med den dömda bostadsmisären. I sådana lägen hände det att byggherrar fann husen vid en huvudgata svårare att avyttra än vid bakgatan i samma kvarter medan det motsatta förhållandet var det normala.

De planerade villaområdena decimerades genom ökad efterfrågan på våningar för den lägre medelklassen. Sålunda blev inramningen av Exercisheden genomförd i olika former av byggnadssätt som konsekvens av försök att förena ekonomiska och estetiska aspekter på markutnyttjandet. I denna stadskulturens utpost mot öppna landområden i öster blev i början okonventionellt blandade hustyper en omdiskuterad lösning som på stadens initiativ i de sista kvarteren följdes av konventionell stenstad med högre exploatering. Metoden upprepades i backen upp mot Brantdala, där ett kvarter fick ändrat byggnadssätt som den borgerliga stenstadens skärm mot arbetarstaden. När emellertid staden hävdade villaprincipen vid det förnåma esplanadstråket i Vasastadens bergiga gränsområde mot Haga kunde – tvärtemot planens intentioner – den grönskande idyllen omgestaltas till tät högexploaterad stenstad sedan den privata äganderättens lagliga anspråk segrat över stadens genom kungligt ingripande.

Med ökande våningsantal uppfördes hyreshusen efter hand allt oftare som rena spekulationsobjekt på en allt hetare fastighetsmarknad. Denna utveckling börjar på 1870-talet genom en markvärdestegring vilken redan omkring 1890 når en nivå som frambringar sådana hushöjder att det i byggnadsnämnden föranleder kritik mot avsteg från byggnadsordningen. Sekelskiftets i stort färdigbyggda stenstad dominerades av fyra- och femvånings hus för allt bredare medelklasslager. I analogi med den sociala förskjutningen hos byggherrar och hyresgäster hade hyreshuset som typ under sin framväxt arkitektoniskt transformerats från karaktär av moderna renässanspalats för handelsfurstar till medelklassborgar i det allmänt ökande välståndets tid.

1800-talets nya ståtliga Göteborg – dagens riksintresse Vasastaden-Lorensberg

De nya högborgerliga stadsdelarna 13:e och 14:e rotarna (nuvarande Vasastaden och Lorensberg) har vad gäller 1860-talets planområde vuxit fram under ca 40 år, ca 1870-1910. Den nya stenstaden begränsades i väster av arbetarförstaden Haga och i öster av Exercisheden. De 36 kvarteren hade vid bebyggandet ca 270 tomter, numera reducerade till ca 240 genom sammanslagningar. Av de ursprungliga 270 fastigheterna har 230 (85 %) bevarad bebyggelse – de övriga var till största delen belägna vid eller nära Kungssportsavenyn.

Området kom att starkt domineras av 230 renodlade hyresfastigheter av sten i 3-5 à 6 våningar (85 %). Inklusive 17 radhus och villor samt 3 bostadsstiftelser uppgick alltså bostadsfastigheternas antal till 250, vilket dock kan ökas med 5 föreningshus innehållande bostäder i flera våningar (totalt 94 %). Av 15 offentliga institutioner utgjorde 10 skolor, spridda antingen i bostadskvarteren eller i särskilt reserverade skolkvarter, och 2 frikyrkor. I denna grupp ingår här stadsbiblioteket vid Vasagatan och Haga Kyrkoplan (nuvarande KTB, Göteborgs Universitet). Härutöver byggdes i kvarteren vid Södra Vägen en industri, en domstolsbyggnad och ett polishus. De ca 50 fastigheter som mellan 1935 och 1990 rivits för nybebyggelse, bara en fjärdedel belägna norr om Vasagatan, innehöll med några få undantag bostäder. En stor koncentration av drygt 40 ursprungliga fastigheter vid Kungssportsavenyn och dess grannskap bildar genom storskalig rivning och nybyggnad på sammanslagna tomter en totalt förändrad stadsmiljö med kommersiellt utbud av citykaraktär.

Området i sin helhet präglas av 1860-talets regelbundna planmönster. Denna 1870-, 80- och 90-talens stenstad bildar kärnan i det större område av riksintresse för kulturmiljövård, som i huvudsak omfattar de i angränsande högre terräng anlagda stadsområden som präglas av det tidiga 1900-talets storskaligare stenstad och villastad. Där har plan och bebyggelse i stället följt topografins förutsättningar enligt nya stadsbyggnadsprinciper. Den äldre delen intar med sin storvulna kosmopolitiska karaktär en särställning i svensk stadsbyggnadshistoria.

Som första resultat av en i Sverige epokgörande stadsplanering är Göteborgs "Vasastan" trots sin begränsade storlek (motsvarande det ursprungliga stadsområdet inom fästningsgördeln) kulturhistoriskt märkligt i sin art. Det differentierade gatu- och kvartersmönstret och varierade anläggningssättet av bebyggelsen – med ett rikt mått av planteringar som framträdande drag i stadsbilden – gör Vasastaden-Lorensberg till en ovanligt ambitiöst utformad representant i Sverige för den i Europa vanliga Wien-modellen för storstadsutbyggnad under industrialismens första expansiva period. Karaktäristisk är den anspråksfulla arkitektoniska utformningen med bebyggelse och planteringar i samverkan – längs den breda, allésmyckade Vasagatan blev stadsbilden såsom vid Wiens Ringstrasse omväxlande; mellan slutna kvarter för högborgerliga bostäder ursparades på strategiskt valda ställen öppna kvarter (i ett fall en kvartersdel) där offentliga byggnader fick monumentala lägen med en inramning av prydnad planteringar – i två fall lades en byggnad i parkmiljö, på andra ställen i motsatta kvarter. Den kosmopolitiskt anspråksfulla utformningen av såväl gatunät och planteringar som bebyggelse kännetecknar denna stadsmiljö – allt praktiskt betingat men formgivet enligt den då förhärskande principen om estetiken som oundgänglig del av begreppet ändamålsenlighet.

Av motsvarande stadsmiljöer i Sverige enligt esplanadsystemets princip är Rörslöjstaden i Malmö planlagd flera år efter Göteborgs utbyggnadsplan, ett par år före byggnadsstadgan. Medan Göteborgsplanen ännu granskades av K.M. framlade Lindhagenkommittén sin plan för Stockholms malmar – den genomfördes först efter etappvis omarbetning 1874-80. Centrala Sundsvall, Sveriges mest marknadsförda "stenstad", fick delvis en ny plan efter branden 1888. Sundsvallsplanen skiljer sig från de andra genom sin egenartade brist på storstadsmässig konsekvens – anspråksfull stenhusarkitektur lämpad för en storstad uppfördes vid småstadens trånga gaturum. Gamla gatubredder kunde nämligen bibehållas på stadens begäran genom att K.M. i den nya stadsplanen medgav undantag från byggnadsstadgans krav på 18 meter breda gator – förutsättningen var dels två korsande huvudaxlar bildande en stor planterad friyta, vilken delade staden på mitten, och dels att hela återuppbyggnaden genomfördes i sten.

Från fästningsstad till parkernas stad: kronologisk sammanfattning

1787: Göteborgs första vattenledning (från Kallebäcks källa).

1788: Första promenadallén (Gamla Allén).

1800: Göteborg har knappt 13 000 invånare.

1803: Staden får sin första byggnadsordning (endast inom vallgraven).

1806-07: Kronan beslutar att Göteborg skall upphöra som fästning. Vallraseringskontraktet.

1808-15: Göteborg är en frihandelszon under Napoleons handelsblockad mot England (Kontinentalsystemet).

1817: Vallraseringen inställd p.g.a. stadens ekonomiska kris. Fästningsrester utarrenderas.

1822: Gamla Järnvågsplatsen blir promenadplats för betalande (Brunnsparken).

1823: K.M. fastställer en rutnätsplan i förstaden Masthugget.

1823-27: Nya Allén blir efter mäktiga borgares påtryckningar anlagd.

1830: Ny byggnadsordning (även Masthugget, Haga och landeriroten).

1832: Göta Kanal mellan Göteborg och Stockholm fullbordad.

1834: Första koleraepidemin.

1835: Sanitära åtgärder mot nya epidemier utreds – vallgraven och kanalerna prioriteras.

1837-39: Hamnens modernisering utreds. Kungsporten rivs. En liten park anläggs mittför Kungsportsbron (Kungsparken).

1838: Villatomter utarrenderas vid Nya Allén. Hamnens omdaning börjar.

1842: Trädgårdsföreningen får mark till planteringar mellan vallgraven och Nya Allén.

1843-44: Första hamnplanen (Stenpiren klar 1845). Vallraseringen återupptas.

1843-55: Stora Nygatan och nya kvarter anläggs på rivna fästningsmurar vid vallgraven.

1848: Torghandeln flyttar till Kungstorget från Stora Torget, där Börsen invigs 1849.

1849-50: Staden uppför arbetarbostäder i Haga. Nya arrendetomter för villor vid Nya Allén.

1850: Göteborg har ca 26 000 invånare, en fördubbling sedan sekelskiftet.

1852-53: Staden avslår förslag till utbyggt villaområde vid Nya Allén och nya tomter vid vallgraven och på Hagaheden.

- 1854-58:** Sanitära Kommittén utreder de hygieniska problemen.
- 1855-56:** Staden upplåter platser på f.d. fästningsområdet åt läroverk respektive teater.
- 1856:** Statens järnvägsstation öppnad med första sträckan (Jonsered) på Västra Stambanan.
- 1857-60:** Robert Dicksons donationer bekostar arbetarbostäder i Haga.
- 1857:** Staden beslutar utöka Kungsparken åt väster.
- 1859:** En förgrening av Kallebäcksledningen till Haga och Masthugget beslutas. Gullbergsvassen uttorkas. Ny hamnplan för kajer med järnväg. Teatern i Kungsparken invigs.
- 1861:** ”Kommitterade” för plan till Göteborgs utvidgning utses.
- 1862:** Den 1861 utlysta plantävlingen genomförs och de 23 bidragen ställs ut.
- 1862:** Kommunallagen ger städerna ökad självständighet. Västra Stambanan Stockholm-Göteborg invigs.
- 1863:** Plantävlingen avgjord. Efter prisutdelning utarbetar Kommitterade ett slutligt förslag.
- 1864-65:** Stadsfullmäktige behandlar planförslaget och ansöker om K.M.:s fastställelse.
- 1866:** Staden reviderar planen enligt Länsstyrelsens förslag och planen fastställs.
- 1864-67:** Första tomtregleringarna enligt planen.
- 1865-68:** Arbetarbostadsfrågan utreds, men föreslagna projekt i aktuella planområden avslås.
- 1867-69:** Första nybyggena i 1866 års plan. Tre våningar norm för bostadshus.
- 1868:** Förstaden Majorna införlivas med Göteborg, varför stadens befolkning överstiger 50 000 invånare.
- 1869:** Ny byggnadsordning med bestämmelser för maximal exploatering.
- 1869-72:** Nya arbetarområden får fastställd plan – Västra Brantdala och Annedal.
- 1871-72:** Första tomtregleringen vid Kungsportsavenyn – ”engelska kvarteret” (luxuösa radhus) börjar byggas.
- 1874:** Byggnadsstadgan för rikets städer och ny byggnadsordning – fem våningar är maxhöjd.
- 1875-76:** Göteborg drabbas av världsekonomens kris, som börjat i Wien till världsutställningen 1873.
- 1875:** ”Franska kvarteret” (lyxbostäder) påbörjas vid Kungsportsavenyn. Sämre ekonomi.
- 1875-79:** Tre s.k. parkkvarter bebyggs, två av dem i fyra våningar (lyxlägenheter åt parken).
- 1876:** Fortsatt reglering enligt 1866 års plan kring Kungsportsavenyn och Vasaplatsen.
- 1874-78:** Planarbete och reglering för villaområde söder om Vasagatans västra del.

1877-78: Fyra våningar blir etablerad hushöjd.

1880-82: Den oreglerade trähusbebyggelsen i Flygarns Haga inklämd mellan nya stenhus. De första nya husen söder om Vasagatan uppförs.

1878-83: Obebyggda villakvarter vid Exercisheden saknar intressenter – efter utredning medger staden bebyggande som tät stenstad (för medelstora och mindre lägenheter).

1884-85: Byggnadsstadgan och Göteborgs byggnadsordning anpassas till en förändrad byggmarknad inriktad på den växande lägre medelklassens ekonomiska förutsättningar.

1884-86: Ett kvarter för hus i villastil vid Karl Gustavsgatan omregleras till bebyggande som tät stenstad (för mindre lägenheter).

1885-87: Fem våningar etablerad hushöjd vid gator med tillräcklig bredd. Första femvåningshuset med en butikvåning i gatuplanet.

1889: Göteborgs befolkning passerar 100 000.

1890: Kuperat kvarter för framtida behov beslutas bli parkanläggning (Vasaparken).

1888, 1890, 1895: K.M. ger privatintresset rätt när staden vill hindra exploatering man anser strida mot stadsplanen.

1895: Ny byggnadsordning med bestämmelser för landshövdingehus och hus i villastil.

1895-96: Stadsbibliotekets placering utreds – förslagen i befintliga parker avslås.

1897: Vasaplatsen och omgivande byggnadskvarter fullbordas.

1898-99: Utformning av ny bro mellan Östra Hamngatan och Kungsportsavenyn utreds. Förslag till avenyns värdiga avslutning diskuteras och hänskjuts till en större stadsplanefråga.

1898-1900: Sista obebyggda kvarteret mot Vasaparken uppförs. Placering av en ny kyrka (Vasakyrkan) utreds – förslaget Vasaparken avslås.

1900: Göteborgs befolkning uppgår till över 130 000 invånare.

1901-02: Plantävling för höjdområdena i söder inklusive Kungsportsavenyns avslutning. Högskolans placering utreds – huvudalternativet Vasaparken beslutas mot opinionen.

1902-04: Placering av ny vallgravsbro mittför Västra Hamngatan utreds i samband med planfrågan om huvudled till Landala.

1904-07: Stadsplan för höjdområdena utreds och blir fastställd av K.M.

1907 och 1909: Högskolan respektive Vasakyrkan invigs – planen 1866 är i princip utbyggd.

1907-12: Den nya stadsplanen omarbetas i delar enligt moderna stadsbyggnadsprinciper.



Ämne

”Vasastan” är en ståtlig manifestation av den för 150 år sedan styrande, internationellt orienterade förmögna köpmannaklassens anspråk på sin stads synbara samhörighet med de stora handelsstäderna i Europa. Vid förra sekelskiftet Göteborgs mest fashionabla bostadsområde, genom det breda parkbältet längs vallgraven förnämnt avskilt från citylivet, är idag den s.k. stenstaden sedan länge en livlig del av stadens centrum med boende och ett rikt utbud av verksamheter, service etc. Som skandinaviskt uttryck för de välsituerade invånarnas anspråk på sin bostadsmiljö under 1800-talets senare hälft är ”Vasastan” ett nationellt, troligen även internationellt, både märkligt och avancerat exempel på tidens storstadsmässiga byggnadsskick i Europa. De mest anslående uttrycken för områdets kosmopolitiska prägel, förutom dess storlek med bortåt 40 kvarter, är:

- Planmönstret med allégar, planterade platser och parker bildande ett sammanhang i Göteborgs promenadsystem.
- Enstaka offentliga byggnader varsamt inpassade i parkmiljö vid boulevardstråket Vasagatan.
- Bebyggelsemönstret dominerat av slutna bostadskvarter med interfolierande öppna eller halvöppna institutionskvarter, i synnerhet längs boulevardstråket Vasagatan.
- Parkkvarteren som stenstadens palatsmässiga front mot det mäktiga parkbältet och vallgraven.
- Bostadshusens stigande höjdskala under städernas dittills största utbyggnadsperiod.
- Fasadernas stilkavalkad med övergång från den monokroma palatsarkitekturen i puts till en borgerlig realism med rikhaltig tegelpolykromi.

Göteborgs i huvudstadsperspektivet kulturprovinsiella särart som ”porten mot väster” har format helheten och dess delar. Detta är påfallande vad gäller den stora roll som planteringar av olika slag spelar i planmönstret liksom fasadernas materialkaraktär. Här ger den på 1890-talet från Stockholms horisont säregna ”göteborgska tegelstilen” stadsbilden ett mäktigt karaktärsdrag som torde ha hög status även i ett internationellt perspektiv.

Den egentliga staden var 1860 begränsad till bebyggelsen inom vallgraven, men skulle enligt 1866 års plan utökas med nya bostadsdistrikt för den burgnare befolkningen utanför vallgraven. Denna utvidgning av Göteborgs planlagda område är ämnet för detta arbete. Dagens centrala Göteborg bär vittne om en egenartad stadsbyggnadshistoria enligt seklers kontinentala principer och har därför status som kulturmiljö av riksintresse. Det sena 1800-talets ”stenstad”, delar av nuvarande stadsdelarna Vasastaden och Lorensberg, är idag kärnan i det större riksintresseområdet ”Vasastaden med omnejd”. Föreliggande arbete är i huvudsak begränsat till kärnområdet, från Kungsparken i norr till Engelbrekts- och Föreningsgatorna i söder samt från Haga Kyrkoplan i väster till Heden med Sten Sturegatan i öster. Tidsramen för denna första fas i gestaltningen av det nya storstadsmässiga Göteborg ligger i det snäva tidsperspektivet mellan 1860 och 1910/12. Denna period av planerings- och genomförandeprocess utanför parkbältet föregicks emellertid av en lika lång period av planering och omvandling på det yttre fästningsområdet utanför vallgraven, den s.k. glacisen. Från 1807 och drygt 50 år framåt skapades nämligen de avgörande förutsättningarna till den större stadsutbyggnaden på landerimarkerna utanför befästningarna och det krönande verket i

detta förstadium blev det stora parkbältets fullbordan, som utgjorde själva upprinnelsen till den borgerliga stenstadens lokalisering och gestaltningsmässiga ambitionsnivå. Arbetet omfattar den drygt hundraåriga period som inleddes med Kronans epokgörande beslut 1806 om fästningsgördels raseri och kan anses avslutad då 1860-talets planområde var utbyggt och stenstaden stod inför erövring av bergshöjderna i söder enligt den nya stadsplanen 1907 – d.v.s. sedan planen kraftigt omarbetats av Göteborgs 1:e stadsingenjör, Albert Lilienberg.

Syfte

Intresset för stadsmiljöns historia och kulturvärden är numera utbrett. Samtidigt ökar förändringstrycket genom det centrala läget, ofta med betänkliga resultat som följd av aningslöshet eller svåra avvägningar. En fördjupad beskrivning av centrala Göteborgs riksintresse och i synnerhet dess kärnområde Vasastaden-Lorensberg, har länge saknats och i takt med exploateringen av byggnader och mark blivit allt mer angelägen. Detta arbete är ett försök att fylla ett länge känt behov av större kunskap om tillkomsten och utformningen av det sena 1800-talets nya eleganta Göteborg, "Vasastan". Det syftar till att utgöra ett historiskt underlag till en fördjupad riksintressebeskrivning för denna stenstad som under 1870-, 80- och 90-talen byggdes ut från parkbältet på den f.d. fästningsmarken vid vallgraven till bergshöjderna uppåt Landala, mellan Haga i väster och Heden i öster.

Förhoppningen är att arbetet ska lyfta fram den kulturhistoriska kontext i vilken Vasastaden-Lorensberg tillkommit och den särställning området har i Sverige som konsekvent genomförd tillämpning – och i en delvis särpräglad regional form – av kontinentens storstadsmässiga stadsbyggnadskonst för den högre medelklassen under 1800-talets senare hälft. Arbetets målsättning var ursprungligen att inom ramen för befintlig forskning i och utanför Sverige tydliggöra den högborgerliga stenstadens kulturhistoriska roll som höjdpunkt för det representativa stadsbyggandet i ett Göteborg med gestaltningsambitioner av europeiska storstadsmått. Tack vare tidigare förbisedda och en del rentav okända kommunala handlingar har tidsperspektivet förändrats och outredda sammanhang över längre tid klarlagts.

Arbetets uppläggning

Arbetet består av fyra huvuddelar, tematiskt indelade i A och B:

- Del I – om stadens miljöförutsättningar till 1860.
- Del II – om regelverk och planering till 1865.
- Del III – om regleringar, markpolitik, exploatering och ändrat regelverk till 1895.
- Del IV – om gestaltningsprinciper och bebyggande samt ändrad exploatering.

Del I A behandlar omvandlingen av fästningsområdet till en kosmopolitisk handelsstads tidsenliga funktioner – parkbältets bakgrund och utbyggnad klarlaggs som miljöstatsning för

den växande staden, det påtagliga uttrycket för en förändrad markanvändningspolitik enligt en ny differentierad funktionsstruktur liksom förstädernas begynnande förtätning med stenhus.

Del I B behandlar utvecklingssteg i Göteborg vilka genom dramatisk tillväxt av befolkningen och maktelitens förmögenhet skapade såväl den storstadsmässiga miljön vid vallgraven, i paritet med en stolt framtidsvision, som de problemtillstånd varigenom skapades planeringens förutsättningar – här får den sanitära frågans betydelse sin rättmätiga uppmärksamhet, dels i sammanhang med satsningen på parkmiljön, dels i nationella stadsplaneidéer kring 1860.

Del II A behandlar hur på lokal och nationell nivå stadsbyggandets rättsliga fundament skapade ramarna för 1800-talets uppfattning om den praktiskt och estetiskt välfungerande stenstaden. Vidare har sammanställts de viktigaste stadsbyggnadsprinciperna som från 1850-talet styrde omvandlingen av Europas ledande huvudstäder och gjorde dessa till förebilder. Dessa avsnitt tillför historien om Göteborgs två första stora utbyggnadsskeden under hundra år (1807-1907) ett tidigare närmast obeaktat perspektiv.

Del II B behandlar omständigheterna kring planeringen av Göteborgs storstadsmässiga expansion utanför vallgraven. Här utgör tack vare ett utökat källmaterial plantävlingsens resultat och behandlingen därefter av planfrågan i stadsfullmäktige två huvudmoment som tidigare saknat en utförlig och nyanserad redogörelse.

Del III A behandlar de formella processerna för utbyggnadsplanens gestaltningsmässiga genomförande: stadens reglering av olika delområden, marktransaktioner och -expropriation, tomtspekulationens påverkan av stadsbildens gestaltning.

Del III B behandlar principerna för utformning av stadsbyggandets huvudsakliga komponenter under utbyggnadsperioden: planens och regleringarnas gatusystem, kvarterstyper och tomtindelningar för olika byggnadssätt. Vidare uppmärksammas byggnadsförfattningarnas marknadsmässiga anpassningar och andra åtgärder för underlättande av byggnadsverksamheten samt byggnaders planering och utförande.

Del IV A behandlar med utgångspunkt från estetiska principer för gator, planteringar, platser och bebyggelse stadsbildens gestaltningsprocess. Avsikten är också att belysa den kommunala organisationens arbetssätt i realiserandet av uppsatta mål eller för bästa möjliga resultat vid nya förutsättningar, vidare bebyggelseutvecklingens växlande arkitektoniska karaktär i fullföljandet av den kosmopolitiska storstadstanken.

Del IV B behandlar parkernas roll i stenstaden och stadens utredningar av deras utnyttjande för allmänna byggnadsbehov, två planerade platser som gått olika öden tillmötes samt privatspekulationens yttersta konsekvens för de främsta villakvarteren mot Vasagatan. Vidare tas här upp planeringen för stadsutbyggnad söderut enligt nya principer (ca 1900-1910).

Arbetet är strukturerat så, att läsaren med historiskt betingade miljöförutsättningar och formella styrmedel som plattform kan följa de processer vilka ledde till fastställda planer och omsatte dessa i fysisk gestalt, efter hand formande en tidsenlig storstadskaraktär. Vissa upprepningar har blivit oundvikliga – arbetet kan användas som en form av uppslagsbok eftersom ett flertal ämnen belyses ur olika perspektiv. Det är särskilt påfallande beträffande föreskrifter i byggnadsförfattningarna, vilka samlats i kapitel II A och utvecklas i sitt processuella sammanhang i kapitel III B. Likaså gäller detta företeelser i kapitel III som återkommer i kapitel IV på grund av deras viktiga roll i det historiska förloppet.

Läsning

Historien lever i kulturmiljön för den som vill se. Likaså bör en historiebok förmedla historisk kunskap på ett sätt som gör det förflutna levande – så kan under lyckliga omständigheter ämnet bli en fascinerande upplevelse som väcker nyfikenheten.

Med tanken att förhållandena i Göteborg under den beskrivna tiden ska föras närmare nutidens läsare har texten genomgående ett språkbruk som kanske inte upplevs fullt modernt. En del dåtida uttryck och termer används avsiktligt för tidsfärgens skull och dessa har förhoppningsvis fått tillbörlig förklaring i anslutning till texten. Ambitionen är nämligen att boken ska upplevas som en "tidsresa". Närvarokänslan infinner sig numera sällan i facklitteraturen, men författarens erfarenhet är att den kan ha stor betydelse för läsarens verklighetsuppfattning av dåtiden och effektivt stimulerar ett levande intresse för stadsmiljöns historiska värden. Om det intresset sedan medverkar till att befrukta framtida vård och forskning inom kulturmiljöfacket är bokens syfte uppfyllt.

1800-talets facktermer är intressanta som tidsdokument i sig och ofta kärnfullare som beteckningar än sentida termer. Det är författarens åsikt att dåtidens termer förtjänar att åter lyftas fram i ljuset och har en berättigad plats i ett arbete som detta.

Centrala begrepp i 1800-talets planering och byggande

Planbegreppet

Före 1907 års lag om stadsplan och tomtindelning gällde planerna enbart gators och kvarters gränser, men varken markanvändningen eller bebyggelsens art. Förslag till ny eller förändrad indelning av stadsområde måste prövas av Kungl. Maj:t medan mindre planändring eller tomtindelning inom kvarter prövades av Länsstyrelsen.

Utvidgning är en äldre term för städers utbyggnad med nya gator och kvarter.

Reglering

Ordande indelning av befintligt oreglerat stadsområde med utgångspunkt från rätlinjighet, rätvinklighet, ändamålsenliga gatubredder och kvartersformer för bebyggande.

Stilbegreppet

Den här använda terminologin för 1800-talets stilhistoriska riktningar i stenarkitekturen tarvar en förklaring. Den nordeuropeiska stadskulturens inflytelser på Göteborg avsatte spår i fasadernas formspråk, vilka bildade en provkarta på stilriktningar som av eftervärlden inte närmare analyserats – länge rådde inom konstvetenskapen ett djupt förakt för "stiltraseriet". Under 1900-talet har vedertagna termer för nystilarna haft ett heltäckande syfte. När begreppen "nygotik" och "nyrenässans" inte förslog tillkom "1890-talsstil" för de nordeuropeiska övergångsstilar som med materialrealismen avlöste den moderna renässansens stenimitationer i puts. För ett närmare skärskådande av stenstadens formrikedom som uttryck för 1800-talets stilkavalkad är dylika termer för ytliga.

Författaren har (av hänsyn till intresserade läsare) avsett att levandegöra 1800-talsuppfattningen, då krävs också ett fördjupat perspektiv med naturlig återkoppling till 1800-talets karaktäriserande uttryckssätt. Sålunda har termerna nyanserats för att antyda de olika stilriktningar som dåtidens press och litteratur återgav, säkert som arkitekternas egna upplysningar. En senare tid brukar samla olika stilvarianter under begreppet ”nyrenässans”, vilket lämnar mycket av de dåtida arkitekternas tankevärld åsido, för att inte säga åt glömskan. Sekelskiftets socialhistoriskt medvetna perspektiv på byggnadskonsten framgår av att nyrenässansen på högsta expertnivå i Sverige karaktäriserats som *aristokratisk palatsarkitektur* (”palatsarkitektur ... i aristokratisk prakt”)⁴, ett kristallklart uttryck vars berättigande väl kan anses självklart. Härmed avsågs givetvis den italienska renässansens båda huvudriktningar (Rom resp. Florens) liksom den franska renässansens förra och senare skede samt den mer måleriska tyska. Expertisen ansåg sådana stilar inte passa 1880-talets växande medelklass, för vilken den nya tegelarkitekturen med ett mer ”borgerligt kynne” betecknades som en god lösning. Det låg även ett annat estetiskt motiv bakom detta dramatiska stilomkast – man kom då ifrån den avskydda slentrianmässiga tillämpningen av renässansens tredelningsprincip på femvåningshusens fasader, vilken lär ha spritts över Europa från Wien (därav epitetet ”den wienska nyrenässansens fasadsystem”).

Renässans och ”nyrenässans”

Norditaliensk renässans: En etablerad term för exempelvis lombardiska och florentinska renässansformer. Betecknar i boken sådana särpräglade fasader i kvarteret Vik vid Chalmers- och Götabergsgatorna.

Nyrenässans med italienskt och franskt formspråk: De dominerande stildragen inpå 1880-talet, vilka nådde Göteborg via storstäder som Wien, Berlin etc. Denna ”grundkaraktär” kryddades från 80-talets slut av tyska stildrag (jfr nedan).

Fransk barockartad renässans (ibland med former från Louvre). Fransk renässans är ett välbekant arkitekturbegrepp sedan 1800-talet, likaså att denna i 1600-talets början övergick i en ny fas som sentida konsthistoriker kallar barock. I boken berättas att fransk nyrenässans utvecklades från 1850-talet som ett led i Napoleon III:s nationalistiska ambition att omgestalta Paris till det nya Rom i fransk stil – vid Louvrens utbyggnad, som blev stilbildande, valde man för uttrycksfullhetens skull den senare period i fransk renässans som av 1900-talets konstvetenskap hänförs till barocken. Denna stilriktning spreds över Europa under 1860-talet med kulmen efter Fransk-tyska kriget, då den blev populär i Berlin och även nådde Göteborg. Nya Louvrens roll på 1850- och 60-talen som stilbildare för en mer barockinfluerad klassicism – en nationellt fransk ”nyrenässans” – har i modern tid påvisats av Olle Svedberg⁵. Ett annat speciellt franskt drag, omtyckt som motiv i det senare 1800-talets fasadbildning, är *lodrätt förenade fönsteromfattningar*, ett manér i fransk 15- och 1600-talsrenässans vilket tillskrivits den länge kvardröjande gotiska andan i Frankrike och grannländerna. Som Erik Lundberg⁶ och August Hahr⁷ framhållit tillämpades renässansens dekorativa detaljformer på ett äldre vertikalt konstruktionssystem.

Tysk och tyskinfluerad renässans: I det enade Stortyskland betraktades renässansen i 1500-talets tyska furstendömen som nationellt tysk i dess regionala varianter. Med dessa ”nationella” stilarters pittoreska särprägel ville man manifestera den tyska enheten vid utbyggnad och omvandling av den nya rikshuvudstaden Berlin, där den franska nyrenässansens mer monumentala och eleganta palatsstil redan var etablerad. Scenariot upprepades i Göteborg, där den franska stilen blev tongivande på 1870-talet men vid 80-talets generationsväxling på den alltmer tyskdominerade byggmarknaden efterträddes av *Nordvästeuropeiska renässansformer* (varianter av *Nordeuropeisk renässans*): Hit hör nordfranska, holländska och nordtyska/danska stilarter med drag av 1500-talets måleriska

blandarkitektur. Kännetecknande för denna är att italienska renässansornament – i för länderna norr om Alpena egenartade former – anbringades på en gotisk byggnadsstruktur. Dessa uttryck för Nordeuropas övergångsperiod mellan sengotik och fullt utvecklad renässans har karaktäriserats som att ”låta gotiska tankar kläda sig i renässansdräkt”⁸. Giganten inom arkitekturforskningen i Sverige myntade därför termen ”renässansgotik”⁹. I begreppet ”målerisk” ligger motsatsen till monumental italiensk/fransk palatsstil och syftar på såväl fasadernas färg- och materialverkan (stenornering mot tegel) som livfullt ornerade tak (gavelrösten, kupor) och dramatisk silhuettverkan (torn, spiror). I 1880-talets varianter av dessa stildrag hade fasadteglet huvudrollen i ett livligare formspråk. Av etiska, sociala och praktiska skäl avlöstes de konventionella palatsfasaderna i puts eller puts/tegel ca 1890 av en polykrom tegelarkitektur utvecklad på kontinenten och i England – ”Rohbau”.

Rohbau

En tysk byggnadsteknisk term för tegel som fasadbeklädnad i stället för puts (”Ziegelrohbau” el. ”Backsteinrohbau”, någon gång även natursten, ”Werksteinrohbau”). Termen användes på 1800-talet av fackmän i Sverige, särskilt i den sydvästra kustregionen, men sällan av svenska arkitekturhistoriker (ibland om tegelbyggnader som saknar direkt arkitektonisk formgivning). ”Rohbau” var ett flitigt använt begrepp inte bara hos fackmän utan även i populärlitteratur såsom Claes Lundins *Nya Stockholm*¹⁰ och dagspress – också i Sverige – när man beskrev det senaste på byggnadsfronten. Arkitekteliten i Stockholm föredrog att säga t.ex. ”oputsat tegel”, vilket är missvisande när det i själva verket handlar om fasadtegel som skydd av konstruktionen i murtegel innanför. Då termen ”rohbau” har en ”provinsiell” anknytning till tyskinfluerade hamnstäder i sydvästra Sverige, där byggnadskulturen gick andra vägar än vad som föll Stockholms arkitektelit i smaken, har den tydligen tett sig irrelevant för dåtidens ledande kulturetablissemang i huvudstaden liksom för konsthistoriker idag. Rohbau betecknar enligt flera uppslagsverk motsatsen till putsade fasader (i båda fallen gäller det en fasadbeklädnad på tegelstommen). I Göteborg skiljde man också på 1870-talet mellan ”rohbaustil” och ”renaissance-stil”. Rohbau betecknade då de enkla medeltidsromantiska tegelfasaderna med ”rent konstruktiv” karaktär till skillnad mot putsade nyrenässansfasaders illusoriska konstruktivism. Dock avsågs med ”rohbau” ingalunda enbart medeltidsarkitektur även om den varianten var vanligast i Göteborg, Malmö, Lund etc. – renodlade renässansformer (särskilt italienska) fanns också. Genom nordtysk klimatanpassad fasadteknik med ”förbländertegel” kunde man med hjälp av ett rikt sortiment profil- och ornamentstenar ösa ur olika stilkaraktärer. 1880- och 90-talens rohbau var en modern variant av den äldre enklare tegelarkitekturen. Det förekom att hus med fasadliv i tegel och ornering av konst- eller natursten, alltså där släta tegelytor omgavs av plastisk stenarkitektur, likväl betecknades som ”rohbau med cementornering” etc. Gamla stadsbiblioteket med kalksten och tegel tillhör, alldeles oavsett stilistisk särart, 1890-talets materialrealistiska fasadkategori som präglar främst Vasaplatsen och Götabergsgatan med femvåningshus – samma blandmaterial och byggda vid samma tid. I Göteborgs tyskorienterade byggnadsvärld var det naturligt att sådana fasader betecknades ”rohbau”¹¹ till skillnad mot moderna putsfasader, exempelvis Vasaplatsen 6 eller Linnégatan 68.

Villastil

Avser i stadens styrdokument för bebyggandet och andra handlingar det öppna byggnadssättet i kvarter som i stadsplanen reserverats för villor. I brist på villaintressenter byggdes i stället från 1880 större bostadshus av sten eller trä *friliggande med omgivande planteringar*. Denna rudimentära tolkning kunde även innefatta särskild arkitektonisk omsorg med fasadutsprång. Länsstyrelsen fann härav anledning att i ett villakvarter i 15:e

roten vid Sten Sturegatan avslå byggnadsnämndens tomtindelning och kräva större tomter, där landshövdingehus i villastil sedan uppfördes (se kap. III A, *Markutnyttjandet 1870-90*). Dock saknade byggnadsvillkoren i allmänhet formella estetiska krav – ett undantag var parkkvarterens särskilda föreskrifter, förstärkta 1875 genom marktillägg för fasadutsprång (se kap. III A, *Regleringarna för det nya Göteborg*). Först i byggnadsordningen 1895 fick friliggande hus bestämmelser angående utsprångens storlek, bebyggd yta etc (kap. III A).

Tektonik/tektonisk

Ett konstvetenskapligt begrepp utvecklat av tyska forskare och mest bekant genom Gottfried Semper, som utvecklade den i sin arkitekturteori vid 1800-talets mitt – efterföljande tyska arkitekter och konsthistoriker har också använt den.¹² Termen betecknar fasadens symboliska uttryckssätt genom beklädnad i dekorativt syfte med ”konstruktiva” stilelement. Stilarkitekturen använde tektonisk ornering som komposition av historicerande fasadsystem – främst renässansstilarnas stenimiterande putsornering av symboliskt ”avdelande”, ”bärande” och ”burna” delar men även de medeltidsromantiska tegelstilarnas struktiva rytmisering av muren genom ”bärande” lisener med någon lättare konstruktion som utfyllnad mellan dessa, vanligen fönsterpartier eller blindingar.

Litteratur och källor

Källmaterialet är i huvudsavsnitten framför allt förstahandsinformation där så har varit möjligt. Åtskilliga handlingar, såsom en del kartor, publiceras här för första gången. Bland primärkällorna står stadens beslutsorgan och förvaltningar i främsta ledet. Protokoll och handlingar inklusive kartor producerades före 1863 av magistraten, borgerskapets äldste och drätselkommissionen, efter detta år av stadsfullmäktige och förvaltningar som drätselkammaren och gatu- och vägförvaltningen samt från 1875 inte minst byggnadsnämnden. Dagspressens ledarspalter och reportage och aktiva personers samtida arbeten eller minnen är andra ovärderliga sådana källor. Där andra författares redogörelser, grundade på redovisade källuppgifter eller ändå bedömda som relevanta, kunnat ersätta primärkällor har dessa använts.

Sökning i göteborgsarkiven för källinventering har givit oväntad utdelning. ”Nya” uppgifter och kartor kastar nytt ljus över såväl förstadierna som plantävlingen 1862 samt planerings- och bebyggelseprocessen, delvis i ett större samhällsperspektiv.

Att såväl Göteborgsplanen 1863, fastställd 1866, som dess genomförande genomsyrades av inflytelser från samtidens stora stadsbyggnadsprojekt i Europa är ett konstaterat faktum. Hittills har inga egentliga försök gjorts att närmare utreda detta förhållande. En sådan utredning är en grannliga forskningsuppgift. Ambitionen i detta arbete är att med stöd av flera, ibland tidigare obeaktade, omständigheter påvisa paralleller till samtidens mest troliga inspirationskällor.

Genom ett rikt källmaterial, delvis förut outnyttjat, ges nya perspektiv såväl på 1860-talets stadsplanering som dess förverkligande. Därför belyses här den bakgrund och de omständigheter, vilka bildat förutsättningar och miljöskapande faktorer i planeringen och gestaltningen av dagens stenstadsmiljö. Det kan nu konstateras att välbekanta handlingar i

arkiven innehåller viktiga men förvånande nog ofta förbisedda länkar i en kedja av händelser som bildar ett logiskt sammanhang med förut kända fakta. Det gäller såväl protokoll och skrivelser som kartor och ritningar. Med saknade pusselbitar på plats klarnar bilden av ett Göteborg som i 1850-talets början förberedde en utbyggnad på ömse sidor om Nya Allén – längs vallgraven och på den närmast allén belägna donationsjorden, Hagaheden. Flera företeelser av betydelse som arbetet lyfter fram för att ge en klarare bild av utbyggnaden och dess förstadier har tidigare endast i förbigående, ofullständigt, missvisande eller inte alls beaktats. Här publiceras originaldokument som belyser de viktigaste momenten, där stadens uppförande av byggbar mark vid vallgraven för att möta allmänhetens behov av parker har en central plats. Härigenom kan hittills rådande missuppfattningar slutgiltigt korrigeras.

Kapitel I

Översiktligt för Göteborgs fysiska utveckling och aktiva personligheter som deltog i denna process under 1800-talet är Fredberg (1919-22) en huvudkälla. Hugo Fröding ger i sin svit ”Berättelser ur Göteborgs historia” (5 vol. 1908-24) initierade nedslag i stadens samhällsliv – för detta arbete har sista delen, Fröding (1924), varit till stor hjälp. En målande tidsresa i kåserande form ger Holmström & Flygare (1952) medan stadsutvecklingen på flera olika områden beskrivs systematiskt i de av staden utgivna *Göteborg – en översikt* (1923) och Attman m.fl. (1963). En karaktäriserande skiss över stadens utbyggnadsfaser gör Bjur (1988a) – jfr Lilienberg (1928) – och stadens stora arkitekturperioder tecknas flyhäft av Linn (1988).

Omvandlingen av Göteborg från trästad till stenstad genom ett sekel under de tre arkitekterna Carlberg har en engagerad skildrare i Baeckström (1923). Kjellin (1950) gör en vandring genom historien bland bemärkta byggnader och Schönbeck (1991) ger en mer inträngande bild av 1800-talets byggande efter C. W. Carlberg under V. von Gegerfelts långa verksamhet.

Stadsområdets och donationsjordens historiska bakgrund, indelning och rättsliga status inför stadsutvidgningen tydliggörs initierat från stadskameral horisont av Janson (1988), som är en huvudkälla hos Enhörning (2006), där landeristrukturens förändringar behandlas.

Fästningsgördelns historia och grunderna i omvandlingen av denna genom vallraseringen redovisas av Ljungberg (1924). Stadens planmönster inom vallgraven (skedena 1621 och 1807) i internationell belysning har en konsthistoriskt välbildad granskare i Lilienberg (1928). Den sanitära frågans förutsättningar och problem i Göteborg belyses av Dickson (1858) och den planmässiga lösningen under ett halvsekel skildras ingående av Bjur (1988b). Carlén (1869) skissar en tidsbild av staden och dess framtidsperspektiv före utvidgningen. Skandinavismen som folkrörelse och politisk rörelse skildras livfullt av Grimberg (del VIII 1923). De härmed sammanhängande utopiska förväntningarna på Göteborgs framtid skymtar i Hedlund & Berg (1857) och GHT (1858 / 1861), men uttrycks även i flera beskrivningar till bidrag i plantävlingen 1862 (se referenser till kap. II B) och nämns av Lindahl (1965).

Det kommunala utredningsarbetet och besluten angående sanitära frågor, markanvändning etc. före 1863 kan följas i magistratens politieprotokoll (Mpp) och drätselkommissionens protokoll (DKp) med skrivelser och yttranden bilagda magistratsprotokollen. För detta arbete har använts material från ca 1820-60, särskilt Mpp 1835-38 och 1855-59 samt DKp 1835-39 (sanitära åtgärder, hamnens utbyggnad, Kungsporten, byggnadsfrågor och planteringar vid vallgraven). Hälsofrågan är väl belyst av d:r Charles Dickson (1858). Göteborgsforskaren

Maja Kjellins anteckningar (*Maja Kjellins arkiv*, RA/GLA: A 424, E:1) ger en värdefull vägledning till dessa källor genom förteckningar, tyvärr ofullständiga, av vissa ärendetypers förekomst i protokollen (Göteborgs Rådhusrätt och Magistrat, Göteborgs Drätselkammare).

1800-talets planutveckling i Sverige, inflytandet på denna från utlandet, den banbrytande insatsen i Göteborg och dess inverkan på Stockholm skildras översiktligt av Lilienberg (1912), Linden (1923) och Paulsson (1950), med mer inträngande bakgrundsteckning av Lindahl (1965) och riksperspektivet av Selling (1970). En jämförande studie av situationen i Europas huvudstäder är Hall (1997a) medan utvecklingen i Tyskland beskrivs av Wurzer (1974) och det förebildliga projektet i Wien av Wulz (1979). Utbyggnaderna i Londons ”West End” under George IV:s och Victorias regimer behandlas av Olsen (1976).

Kapitel II

Utvecklingen av byggnadsväsendets regelverk i Göteborg under 1800-talet före riksbyggnadsstadgans tillkomst framgår av *Byggnads-ordningar för Göteborgs stad* (1908) – se där BO 1803, 1830 och 1869. Jämförelse med Stockholms BO erhålls genom kungörelser i Svensk Författningssamling (SFS 1842:44 och SFS 1870:27). Dessa huvudstadens lokala författningar hade sitt ursprung i den från Göteborg inflyttade J. E. Carlbergs arbete 1729-36 som stadsarkitekt, vilket skildras av Ahnlund (1984) – han påvisar även att behoven av ett riksgiltigt regelverk diskuterades. Byggnadsstadgans bakgrund, utformning och följder relateras av Hall (1984 / 1997b) och Eriksson (1997) samt med avseende på sambandet med Lindhagenplanen i Stockholm av Selling (1970). För byggnadsstadgan i detalj se *Kongl. Maj:ts nådiga byggnadsstadga för rikets städer* (SFS 1874:25), dess styrning av Göteborgs byggnadsväsen se BO 22/12 1874 i RSG: *Byggnads-ordningar för Göteborgs stad* (1908).

Göteborgs administrativa omorganisation inför stadsutvidgningens väldiga stadsbyggnadsuppgift beskrivs i *Göteborg – en översikt* (1923), såväl förloppet som administrationens delar mer utförligt i Attman m.fl. (1963).

Den plantekniska utvecklingen i europeiskt perspektiv behandlas översiktligt av Améen (1972, 1985), med ingående systematik av Hall (1997a) som också utförligt redogör för omständigheterna kring huvudstadsplanernas tillkomst, deras gemensamma drag och avvikelser – även Göteborgs historiska plats i fästningsstädernas omdaning berörs. Det gängse plan- och bebyggelsemönstret i Europas städer före 1890 – gator, kvarter, tomter och byggnadssätt – redovisas systematiskt av Stübgen (1890, 1907) med stöd av Baumeister (1876) och Sitte (se Collins & Collins 1986). En svensk översikt ges i Hallman m.fl. (1898). Stadsbilden som under 1800-talet formades i Europas tongivande huvudstäder London, Paris och Wien utgör ämnet för en intressant jämförande studie ur olika aspekter av Olsen (1986). Wiens planering och bebyggande i Ringstrasse-zonen vad gäller representationsestetiken i politiskt, internationellt och socio-ekonomiskt perspektiv sammanfattas klart av Wulz (1979). Den förebildliga plantävlingen i Wien 1858 – dess förutsättningar, resultat och konsekvenser – avhandlas ingående av Mollik & Reining & Wurzer (1980).

Angående planen för Göteborgs utvidgning som resultat av tävlingen 1862 har denna uppmärksammas i åtskilliga sammanhang, alla med påfallande summariska beskrivningar. Mest givande för detta arbete har varit Lilienberg (1912), Linden (1923), Paulsson (1950) och Lindahl (1965) – Lindahl hänvisar till Joneborg (1961), vars kortfattade referat bygger på bl.a.

det nedan nämnda tidningsreportaget och illustreras av sex tävlingsritningar utan författarnas nämnande. Den ingående officiella redogörelsen är *Kommitterades förslag till plan för stadens utvidgning och reglering* (GSH 1864:5), vilken dock utelämnar alla detaljer om de tävlande bidragen. Sådana fakta återfinns rapsodiskt, delvis knapphändigt i Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning 30/8 1862 (GHT 1862). Större delen av bidragen är bevarade. Planritningar har påträffats i tre olika arkiv: RSG, RA/GLA och SBK. Beskrivningar är samlade i RA/GLA: *Handlingar rörande Göteborgs stads utvidgning 1861-64*, Göteborgs Drätselkammare, div. handl. nr 285. Observera att här ingår inga planritningar, sådana förvaras separat och är spridda enligt ovan.

En intressant glimt av mödorna i Kommitterades planarbete ger en av ledamöterna i sina minnesanteckningar, Prytz (1874). Planärendets behandling har inte tidigare närmare utretts, Enhörning (2006) gör en viss ansats som dock lämnar flera frågetecken, bl.a. angående vad staden eller länsstyrelsen yttrat och gjort. Handläggning och beslutsprocess kan följas i Göteborgs Stadsfullmäktiges protokoll (GSp, handskrift) och handlingar (GSH, tryck) 1864-67. Glimtar av det kommunala beslutsmaskineriets personliga relationer och arbete bakom kulisserna ger Fredberg (1919-22), Lagerberg (1913-14) och Elliot (1930). Det högsta beslutsorganets persongalleri är förtecknat i Attman m.fl. (1963).

Kapitel III

Göteborgs stadsplanetradition enligt ”regularitetens princip” relateras i *Göteborg – en översikt* (1923), där donationsjordens bebyggande enligt 1866 års utvidgningsplan och efterföljande stadsplaner även behandlas. Se även *Bebyggelsehistoriska undersökningar i Västsverige 1973, rapport 4: Vasastaden-Lorensberg*. De första 200 årens stadsplanering och dess historiska rötter i Europa skildras ingående av Lilienberg (1928).

Följderna av Göteborgs utvidgning på donationsjorden för landerierna, och deras roll i processen, skisseras i *Bebyggelsehistoriska undersökningar i Västsverige 1973, rapport 4: Vasastaden-Lorensberg*, och har studerats vidare av Enhörning (2006). Åtgärder för markinlösen, de följande regleringarna med generella byggnadsbestämmelser, ändringar av byggnadssätt samt besluten om överlåtelse av byggnadstomter är dokumenterade i Stadsfullmäktiges protokoll och handlingar (GSH / GSHp), tillhörande kartor förvaras i de kommunala arkiven.

Stadens tomtöverlåtelser med villkor för byggnadssättet sköttes av drätselkammaren och finns bevarade i Göteborgs Fastighetskontors arkiv (FK). I drätselkammarens uppbudsjournaler – förvarade på Landsarkivet – är alla överlåtelser förtecknade i någorlunda kronologisk ordning.

Göteborgs Adresskalendrar (GAK, utgavs jämna år 1860-70, årligen fr.o.m. 1875) innehåller från 1870 stadens fastighetstaxeringar med befintliga fastigheter och deras ägare i rotarnas och tomtnumrens ordningsföljd. Husens invånare hittas i adressregistret, men någon samlad bild av vilka hyresgäster som bodde på respektive adress fanns inte före 1895, då kalendern fick ett ”nyfikenhetsregister” med de förnämsta invånarna. Registret utökades först efter hand under 1900-talet till att omfatta även smålägenheternas hyresgäster i gårdshusen samt butiker, kontor etc. Kompletta förteckningar av hushållen inklusive inneboende, barn och tjänstefolk med titlar och födelseår finns däremot i mantalslängderna som från 1883 fördes varje år av Göteborgs Mantalskontor och förvaras på Landsarkivet i Göteborg (RA/GLA).

Bostadshusens planutveckling i Göteborg har aldrig närmare utretts. Joneborg & Norberg (1955) tillämpar på Kungsportsavenyns bebyggelse den ingående studien rörande 1800-talets Stockholm av Gejvall (1954). Båda studierna har använts i detta arbete, men även Paulsson (1950).

Handläggningen av byggnadsärendena kan följas från dess början år 1867 i magistratens politieprotokoll (Mpp) med fortsättning från 1875 i byggnadsnämnden (BNp), där motiveringarna till reservationer och avslag ger intressanta upplysningar. Av dessa och tillhörande ritningar framgår hur staden under en tid hävdade en konsekvent ambition för enhetlig arkitektonisk gestaltning men snart uppgav denna.

Arbetsprocessen, material- och arbetskostnader m.m. för stenhus uppförda ca 1870-80 har författaren studerat i handlingar på Regionarkivet i Göteborg (RSG) tillhörande två bostadsstiftelser i Vasastaden.

Kapitel IV

Arkitekternas och byggmästarnas yrkesroller i Sverige behandlas av Östnäs (1984). Den svenska 1800-talsarkitekturen intill 1870-talet har en berömd skildrare i Josephson (1922), men Curman (1913), Hahr (1938) och Cornell (1946) gör ett svep över hela seklet. Byggnadskonstens situation i spekulationsbyggandets tid behandlas kritiskt av Lindgren i Teknisk Tidskrift (TT, artiklar 1890-93). Debatten om byggnadsindustrins följder för arkitekturen återges i TT (1887). Byggnadsstilarna i Stockholm under 1800-talets senare del, vilka i sin kosmopolitiska prägel delvis har bäring även på Göteborg, beskrivs av Lindgren (1897). Clason gör i TT (1896) en exposé över 25 års svenskt byggande med intressanta nedslag utanför huvudstaden, främst i Göteborg. Tyskt stilinflytande i det dynamiska Malmö med omnejd och den regionala brytningen mot Stockholms elitistiska smakattityd analyseras ingående och engagerat av Ranby (2002). Kosmopolitiska arkitekturströmningar i Göteborg från mitten av 1800-talet, sedda i det europeiska perspektivet, påvisas av Bedoire (1998).

Byggnadskonsten på kontinenten sedan antiken har en omfattande primärkälla i det tyska mastodontverket *Handbuch der Architektur* (4 avdelningar, totalt 55 band), som utgavs från 1883 och över 30 år framåt. Verket sätter material och konstruktion i sitt konsthistoriska sammanhang och bildar en grund för *Arkitekturens formspråk* av Lundberg (10 vol. 1945-61), resultatet av en i Sverige oöverträffad byggnadshistorisk forskningsinsats.

Arkitekturutvecklingen i Västeuropa under hela 1800-talet skildras i pedagogiskt koncentrat av Svedberg (1988) och Cornell (1946). Desto mer inträngande om konstinflytelsernas vägar är Lundberg (del IX 1960 och del X 1961). Stilväxlingen med tonvikt på Tyskland som upptagare av franskt inflytande och spridare av regionala arkitekturskolor behandlas ingående i ett banbrytande forskningsarbete av Milde (1981). De nordtyska arkitekturstilarna har genom sentida forskning beskrivits rapsodiskt av Hipp (1989), utförligt av Klinkott (1988) och Kokkelink (1998). Beträffande "nobelhyreshusen" eller "hyrespåläerna" vid Ringstrasse i Wien se Wulz (1979) respektive Bedoire (1998). Olsen (1976) belyser arkitekturens utveckling vid utbyggnaden av Londons West End under den viktorianska perioden från 1830-talet och samme författare (1986) lyfter fram de konstnärliga gestaltungsprinciperna i 1800-talets stora omvandlingar av London, Paris och Wien. En omfattande exposé över

samtidens byggnadsverksamhet med exempel från kontinenten, England och Nordamerika gjordes av Klasen med början 1884. Lokala tyska byggnadsskick redovisas av arkitekter och ingenjörer i *Berlin und seine Bauten* (1877 / 1896), *Hannover: Führer durch die Stadt* (1882) och *Hamburg und seine Bauten* (1890).

Byggnadsverksamhetens förlopp under 1870- och 80-talen relateras i Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning (GHT) och kommenteras målade, beträffande Kungsportsavenyn även av Cederblad (1884). Situationen kring sekelskiftet ges glimtvis i Teknisk Tidskrift (TT) och Göteborgs-Posten (GP). Byggandets utveckling och den ökade byggnadsspekulationens effekter för stadsbilden under 1880- och 90-talen kritiserar av Hedlund (1903 / 1908). Bygghuset utövare och deras arbetsförhållanden skildras av Svärd (1943) och Frendberg m.fl. (1967). Utredningarna om ny byggnadsordning kan följas i stadsfullmäktiges tryckta handlingar (GSH 1881-85 och 1892-97). Den ändrade byggnadsstadgan finner man i Svensk Författningssamling (SFS 1884:26).

Angående turerna kring styckningen av Bolanders villatomt får man en fullständig bild av dessa främst genom byggnadsnämndens protokoll (BNp), brevböcker (BNb) och tjänsteskrivelser (BNs) 1887-1892, men även i stadsfullmäktiges utredning, GSH 1891-92.

Stadens behandling av den segslitna frågan om järnväg vid Nya Allén och hur ett sådant ingrepp avstyrdes genom mäktiga parkvänner visas i GSH/GSHp 1873, 1875 och 1888-91.

Utredningarna om Utsiktsplatsen och Fogelbergsgatorna, anläggningen av Vasaparken och offentliga byggnaders lokaliseringsfrågor i denna park, beträffande stadsbiblioteket även Kungsparken, kan följas i detalj i GSH under olika perioder 1876-98. Beträffande Vasaparkens bebyggande, Högskolans byggnadsfråga och debatten om denna ger Tepfers (1974, 1991) med hjälp av flera primärkällor en samlad bild av detta laddade slutskede i Vasastaden-Lorensbergs första utbyggnadsepok fram till bergsfoten i söder.

Kungsportsavenyns utbyggnad, bebyggelsens planer och fasader redovisas översiktligt med kvartersvis sammanställda fakta och ritningar av Joneborg & Norberg (1955). Här behandlas även visionen av gatans fondbildande avslutning, detta gör också Bjur (1984) – båda refererar till stadens planutredningar, vilka är utförligt redovisade i GSH 1880, 1882, 1898 och 1899. Resultatet av plantävlingen 1901 redovisas i GSH 1902, planberedningens förslag 1904. Det samfälliga plangreppet över stenstadens fortsättning i bergsområdet blev en mångårig följetong skildrad av Bjur (1984), som påvisar hur de kontinentala nya planprinciperna i Camillo Sittes anda omsattes i Göteborg under 1900-talets början. Han har till stor del använt faktaredovisningar gjorda av staden i efterhand. Här berör vi perioden 1900-1912 och utgår i första hand från GSH dessa år.

De nya storstadsmässiga broarna över vallgraven mot huvudstråken Kungsportsavenyn respektive Aschebergsgatan via Vasaplatsen tillkom efter noggranna, men tidigare knappast berörda utredningar, återgivna i GSHp 1897-1904 – i fallet Vasabron av särskilt intresse genom konfrontationen av föråldrade och nya synsätt på ingrepp i befintlig stadsbild.

Stadsbildens utseende söder om vallgraven sedan Vasastaden-Lorensberg fyllt ut hela den plana Hagaheden, och utbyggnaden fortsatt enligt nya tilläggsplaner i terrängen uppåt Landala, karaktäriseras av Lilienberg och Strömbom (1921).

¹ Fröding 1924 (kap. "Kanal-, älv- och hamnfrågor").

² Paulsson 1950 del 1 s.232-234 och 236 (om Göteborgsplanen i avsnittet "Handelskapitalismens stad").

³ Lindahl 1965 s.27.

⁴ Lindgren 1897 s.197,199.

⁵ Svedberg 1988 (kap. "Stileklekticismen").

⁶ Lundberg VI 1956. E. L. hänvisar i sitt stora verk ofta till tysk grundforskning (se avsnittet *Litteratur och källor* rörande kap. IV) – Bühlmann 1896 är ett sådant arbete som i punkt 176 s.180-184 ("Vereinigung der umrahmenden Formen") angående fasadmurens dekorativa fönsteromfattningar rekommenderar franska renässansuttryck istället för italienska i sin samtids arkitektur av praktisk-estetiska skäl.

⁷ Hahr 1927.

⁸ A.a. s.12 (om ungrenässansen i Frankrike).

⁹ Lundberg VI 1956.

¹⁰ Lundin 1890 s.31,32.

¹¹ I dagspressen, som använt denna fackterm sedan 1870-talet, var begreppet länge aktuellt. Se "Det nya Göteborg", GP 30/9 1905.

¹² Se t.ex. Milde 1981, som ger Sempers lära stort utrymme.

PROLOG

När folkökningen efter hand tagit sådana proportioner, att den egentliga staden inom vallgravarna ej kunde erbjuda behöfligt antal bostäder för medelklassen, fann man sig nödsakad att skaffa nya utrymmen för byggnadsverksamhetens fortsättande. --- Man riktade sina blickar framförallt på området närmast söder om staden, mellan Haga och Mölndalsån, en trakt som genomdrages av södra infartsvägen. Terrängen är här annorlunda, delvis bättre och sundare beskaffad än nere i staden, där ... grunden ... består av nära nog bottenlösa lerlager. Söderut stiger landet upp emot den kedja av randberg, som begränsar älvdalen på denna sida. - - - (Albert Lilienberg och Sixten Strömbom 1915)

Göteborg anlades i gränskrigens tidevarv för att förmedla svensk handel och sjöfart över Västerhavet och som nationalekonomisk riksangelägenhet hade stadens läge vid älven år 1619 utsetts av konungen själv. Götaälvdalen, inträngd i berglandskapet uppströms och nedströms, vidgar sig just här vid den stora älvkröken för att ta emot flera andra dalgångar, vilka med vattendrag och vägar från olika håll utmynnar i ett slättland med mäktiga berg som omgivning. Det omland Göteborg tillerkänts av kronan – donationsjorden – var rymligt nog för en väl försörd stadsanläggning med god hamn, möjlig att försvara och utvidga. Göteborg tog gestalt av befäst holländsk-tysk hamnstad och bar därigenom redan från början en kosmopolitisk prägel. Med stadens trånga kanaler och avskärmande fästningsverk måste sjöfarten redan tidigt ta älvstranden utanför vallarna i anspråk, allt längre västerut i takt med älvens fortskridande igenslamning.

Ännu mot 1800-talets mitt – mera än 200 år efter grundandet och på tröskeln till sin största utvecklingsfas – låg staden i huvudsak innesluten bakom de gråa fästningsmurar och vallgravar som efter stormaktstiden lämnats att förfalla. Som förposter till det omgivande karga berglandskapet höjde sig ur den flacka lerslätten nära inpå staden i söder och öster isolerade bergkullar – från dessa vakade de båda gråstensmurade skansarna allttjämt över staden. År 1806 förklarade Kronan själva fästningsgördeln mera hindrande än nyttig och Göteborg som fästning nedlagd. Raseringskontraktet med staden 1807 reglerade det avröjda fästningsområdets användning. Vallarna skulle inom tio år ha lämnat plats åt nya stadsdelar inom en ringboulevard. Den ivrigt påbörjade omvandlingen dämpades emellertid av stadens återuppbyggnad med större hus i sten efter de stora bränderna. Till hjälp kom ”den briljanta tiden”, då Göteborg blev brännpunkten i Sveriges låtsaskrig mot England under Napoleons försök att genom ”Kontinentalsystemet” svälta ut fienden. Kejsarens fall 1814 blev Göteborgs ekonomiska ruin och fästningsraseringen måste avvakta bättre tider. Utefter vallgraven drogs ändock genom privat stöd den stora ringpromenaden (Nya Allén), som i stället för den yttre vällen (”glacisen”) skulle utgöra den egentliga stadens nya yttre gräns. Det framåtblickande Göteborg hade föresatt sig att följa mönstret i de forna fästningsstäderna på kontinenten.

Med 1830-talet hade Europa börjat återhämta sig efter krigen. England behöll som segrande sjömakt sin ledande roll i världshandeln och var genom sin pionjärinsats i den tekniska revolutionen föredömet vid den begynnande industrialiseringen på kontinenten. Genom släktband ingick handelshus i Göteborg i ett kontaktnät rikt förgrenat över Europa – därmed hade rikets andra stad ett stort försprång framför övriga landet och en återhämtning skönjdes i stegrad handel och sjöfart. Emellertid var Göteborgs sanitära tillstånd och hamnförhållanden starkt eftersatta och måste åtgärdas genom samordnade insatser kopplade till vallraseringen. Detta ställde staden inför mycket resurskrävande arbeten i samarbete med statliga verk. Göta Kanal som riksintressant vattenled gav upphov till utbyggnad av en modern centralhamn och industrier vid älvstranden från omkring 1840. Kanalen och järnvägsförbindelsen med inlandet

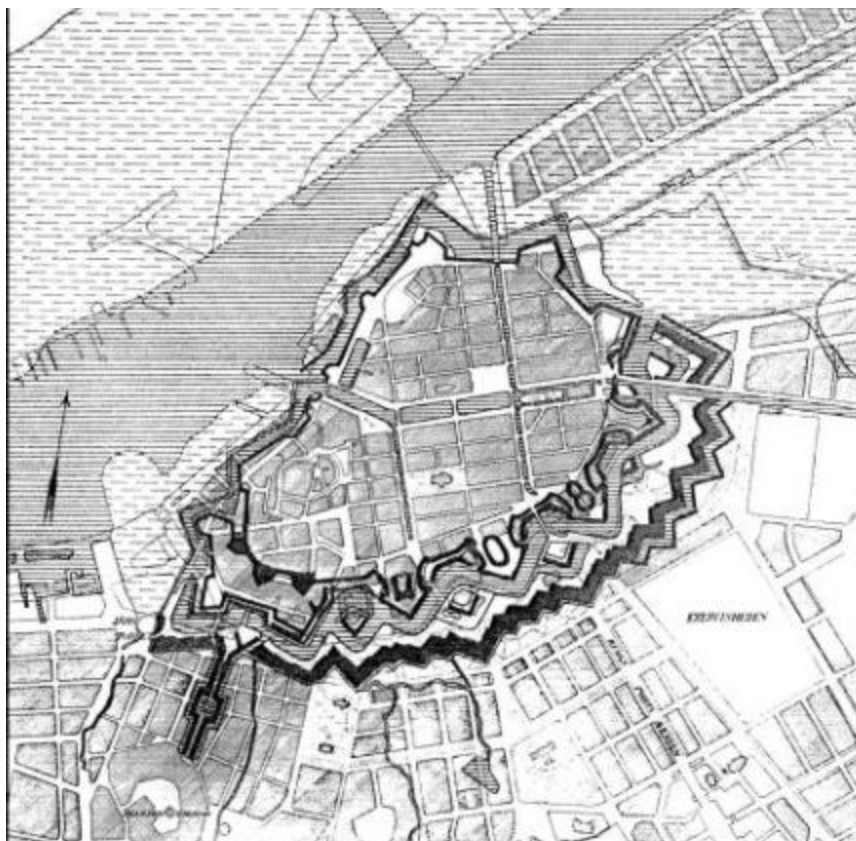
från slutet av 1850-talet, båda statliga jätteinvesteringar för att stimulera rikets handel och industri, innebar för Göteborg ekonomisk uppblomstring med stark ökning av befolkningen.

Den avbrutna stadsomvandlingen på landfronten kunde återupptas först vid mitten av 40-talet. Innanför vallgraven färdigbyggdes staden inom två decennier, men på dess utsida hade sanitära krav i förening med den trängande frågan om hamnutbyggnad kommit att vända det ledande skiktets inriktning till en modern storstadstanke – parken vid vattnet. Under den fortsatta vallraseringen satsade staden stort på att förbättra den gamla infrastrukturens funktion och samtidigt stegvis skapa ett förskönande grönstråk. Nydanande stadsanläggningar för kommunikation, teknisk försörjning och rekreation hade vid 1860-talets början intagit vallarnas plats – järnvägens station och bangård, utefter vallgraven och kopplat till allén ett fullt utbyggt promenadbälte och några stenhuskvarter, stora humanitära institutioner i grönska samt landets första gasverk. Allt detta vittnade om samhällets storartade framsteg och vilja att följa strömningarna i den stadskulturens nya tid som randats. Göteborg var nu berett att planmässigt organisera en utbyggnad i större skala och ta sitt lantliga omland i besittning. Med nya stadsdelar, transportmetoder och sanitära lösningar skulle Göteborg bemästra de väldiga utmaningar man insett hotade stadens framtid. Utrymmet som stod till förfogande var dels vassarna vid älvstranden och dels landerimarkerna bortom allén – dess tillvaro som gränsboulevard utanför stadsbebyggelsen hade redan efter tio år börjat nalkas slutet och ersättas av en ny roll genom promenadbältets utbyggnad på den inre sidan och ett vidhängande villaområde på utsidans landerimark. Nu såg borgerskapets ledande kretsar målet utstakat – Göteborg hade lagt den värdiga grunden för en storskalig utbyggnad enligt moderna principer för Europas blomstrande handelsstäder.

Den som vid början av 1860-talet ville få en överblick över Göteborg kunde från de nakna bergen se staden vid älven omgiven av hedar, åkrar, ängar och vidsträckta vassar. Sommartid var stadsluften alltså förpestad av traskartade fält. Genom fästningsområdets omdaning hade staden dock blivit sundare och samtidigt avsevärt förskönad. Utsikten erbjöd särskilt den varma årstiden ett omväxlande panorama över stad och natur som i sin egenartade kärvhet inte saknade skönhetsvärden. De båda kyrkornas torn höjde sig över husmassornas jämna taklandskap och avtecknade sig mot omgivningarnas slättmarker och randbergen i bakgrunden. Vart man än vände blicken drog det skoglösa urberget en naturlig ringmur omkring staden med dess flacka omland – bortom den bibehållna vallgravens sicksacklopp och den längre ut snörrätt löpande stora promenadallén med sina över tusen träd, bortom de framväxande kajerna mot älven, från älvsträndernas vassar runt stadsjordens grönskande ängar, åkrar och plantager. Klungor av oansenliga förstadshus låg utströdda på släta marken, klättrande i bakgrundens bergskrevor. Med sina skarpa konturer, skuggor och dagar påminde bergens gråa färgtoner om att rikets port mot väster etablerat sig i en svårt krigshärjad trakt och vidmakthållit sitt försvar till priset av skövlade skogar.

Med randbergen som bakgrund kunde den i sin stads öden engagerade göteborgaren för sin inre syn se framtidens nya stadsdelar, genomkorsade av gator och alléer mellan torg och parker, utbredda över det flacka omlandets vassområden och pastorala landerier. Öster- och västerut hamnområden med magasins- och fabrikskvarter, söderut bortom den stora allén rader av bostadskvarter där utrymme skulle finnas för de förmögnas villor och stora stenhus men också arbetarbefolkningens enklare bostäder. Hur den utvidgade stadens anläggningar skulle disponeras på tillgängliga områden var den brännande frågan. Denna krävde särskild omtanke med hänsyn till det nya Göteborgs gestaltning för såväl nytta som representation. Staden hade nämligen enligt företrädare för den politiska rörelsen för ett skandinaviskt

storrike obestridligt en lovande framtid som skandinavisk metropol – de nordiska ländernas centrum för handel, kultur och politik.



1. Göteborgs fästningsgördel och omgivande vassar etc. lagda över en stadskarta på 1920-talet, ett sekel efter vallraseringen. 2. Göteborg 1871 i fågelperspektiv. I förgrunden den nya älvfrontens kajer vid Stora Hamnkanalens utlopp. Staden är inringad av Nya Allén, utanför denna öppna landområden bort till mäktiga kala bergmassiv. Mellan bergssluttningen och allén syns t.h. om domkyrkotornet Hagahedens oreglerade bebyggelse med villaraden närmast allén och därbakom "Flygarns Haga".





3-4. Göteborg med Göta älv i bakgrunden 1859 från Landalaberg (3 västra, 4 östra delen). Nya Allén markerar det planlagda stadsområdets yttre gräns. Därinnanför höjer sig sjukhusets halvrundel (3 t.h., 4 t.v.) och den stora teaterbyggnaden (4 t.h. om mitten), utanför allén ser vi Hagakyrkan vid Hasselbladskäns ängen (3 t.h.) – kyrkan liksom teatern invigdes detta år. På Hagaheden (4) planlös förstadsbebyggelse med villorna vid Nya Allén och kåkar i Flygarns Haga och Skojarebacken. I bergslutningen landeribyggnader med trädgårdar.



I. GÖTEBORG I OMVANDLING (1800-1860)

A. Den växande staden

Fästningsstaden och donationsjorden

Staden och omlandet



5. Göteborg från Brantdala i söder 1829 – utsikt mot staden i Landalabergens nedre sluttning. Framför fästningsmurarna, på denna del av landfronten ännu orörda, är vallgraven dold bakom Nya Alléns sträckning förbi Hagaheden. Denna började ett halvsekel senare förvandlas till Vasastaden.

Göteborgs egentliga stadsanläggning med dess skyddande vallgrav och vallar var indragen mellan vattensjuka vass- och ängsmarker.¹³ I läge och form hade den av holländska ingenjörer anpassats till den valda platsens topografi. Stadens regelbundna planindelning fick 1621 sin definitiva utformning, bestämd av kanalernas riktningar som dikterats av terrängen. Enligt kungliga privilegiebrev 1621-22 hade Göteborg till sin disposition utanför vallarna ett omgivande markstycke donerat av Kronan till stadens naturaförsörjning och andra behov. Man förfogade över 1 372 hektar bestående av en central lerslätt med omgivande sprickdalar

genom mäktiga bergformationer samt vassar vid älvstranden. Området utgjorde en del av Sävédals härad och sträckte sig uteder götaälvstranden mellan Stigberget i sydväst och Lärjeån i nordost, en sträcka av tre kvarts mil varav själva stadsbildningens befästa strandparti utgjorde endast en sjättedel. Stadens jord gränsade till Fässbergs socken i söder, Mölndalsån, Örgryte och Partille socknar i öster. Utom själva befästa stadens knappa tiondel bestod den av Kvibergshemmanen uppströms Sävån (42 %), Härlandahemmanen mellan Sävån och Gullbergsån (19 %) samt Gullbergs- och Eklandahemmanen nedströms Gullbergsån (30 %).

Denna s.k. donationsjord var ämnad att fritt nyttjas av staden, men då dispositionsrätten inte medgav att staden avyttrade mark fick borgerskapet i stället arrendera efter hand särskilt avgränsade delar – landerierna – vilka med bete och åkerjord brukades som lantgårdar till nytta och nöje.¹⁴



6. Det befästa Göteborg 1782, drygt 160 år efter dess anläggande vid den stora älvkröken. Runt landfronten utbreddes sig donationsjorden till stadens försörjning, ett slättland omgivet av kala berg. Längs vattendrag och infartsvägar låg utarrenderade landerier, vilkas betes- och odlingsmarker i följande sekel skulle börja tas i anspråk av staden för dess storskaliga utvidgning.

Fästningsgördels landfront och glacisens närmaste grannskap

Staden var i likhet med fästningsstäder på kontinenten inringad av ett omfattande befästningssystem, förstärkt mot Göta älv med stenmurar på 1660- och 70-talen, mot landsidan kraftigt utbyggt 1690-ca 1710 så att Göteborg därefter hade rykte som en av Europas starkaste fästningar. Inre, ca 7 meter höga, bastionerade stenklädda vallar skiljdes genom en bred vattenfylld grav från de yttre lågluttande jordvallarna (glacisen eller fältvallen). Vallgraven löpte i sick-sack med vattenomflutna raveliner som utanverk till skydd

av huvudverkens indragna partier, kurtinerna, vilka förenade bastionerna. En yttre vallgrav med tillflöde från Fattighuskanalen i öster löpte ett stycke söderut framför fältvallen, där den sank Tegelbruksängen vid behov kunde översvämmas. Huvudvägarna in till staden slutade med vindbryggor till de två större stadsportarna, Drottningporten i öster ("Nyeport") respektive Kungsporten i söder ("Gamleport").



7. Fästningsgördeln år 1771, alltjämt med ofullbordade högverk på bastionerna Gustavus Magnus respektive Johannes Dux samt vallgraven under pågående försumpning. Trädraderna som efter bränderna 1669 planterats längs kanalerna på ömse sidor och prydde stadsbilden fram till stadsarkitekt C. W. Carlbergs omgestaltning efter eldsvådorna 1792-1804 är inte utmärkta på kartan.

En aning om fästningsområdets storlek får man av det faktum att verkens bredd från Södra Larmgatan ut till glacisens spetsar uppgick till ca 350 meter – en vägsträcka på 300 meter måste avverkas mellan Kungsporten och överfarten av vattenflödet framför glacisen till yttre vallgraven (öster om vägen). Denna punkt låg i nuvarande korsningen av Nya Allén och Södra Vägen. Ytterligare 60 meter längre fram på landsvägen mot Halland var avtaget österut till garnisonens övningsfält, Exercisheden, och landerierna vid Mölndalsån.¹⁵

Närmast den befästa stadens södra landfront på landsvägens västra sida blev under 1700-talets högkonjunktur "mulbetet" indelat till landerier. Utefter dessa anlades 1788, på initiativ av den för stadens förskönande intresserade handels- och politieborgmästaren Daniel Pettersson, en allé vid Exercisheden som promenadplats för allmänheten längs landsvägen. Vid denna tid hade flera landerier utvecklats till "plantager" för tobaksodling, en betydande inkomstkälla i det sommarnöje borgerskapet åtnjöt på arrendemark. Västerut fanns spridda mindre landerier, mellan dessa på Hagaheden och uppåt bergen uppläts efter hand små tomter till den fattigare befolkningen.



8. Utsnitt av karta 1921 med karta ca 1790 övertryckt i silver (grått på bilden).

9. Gamla Allén söderut från Nya Allén vid sekelskiftet 1900, då träden var drygt 100 år gamla. Den mellersta av de tre trädreder vilka planterats 1788 hade man huggit ned 1831 för att de båda yttre raderna skulle gynnas i sin tillväxt.

10. Den populära handels- och politieborgmästaren Daniel Pettersson, som i de holländska stadsbyggarnas efterföljd varmt tillskyndade trädplanteringar utefter stadens stora infartsvägar, 1770 Stampgatans lindar längs Fattighuskanalen till Drottningporten och 1788 promenadallén med almar utefter Exercisheden och Södra Vägen till Kungsgatan.

Göteborgs sjöfartscentrum och äldsta hamnområde

Förstaden Masthugget på den forna sankta strandängen nedanför Stigberget växte fram vid stadens gräns mot Älvsborgs Kungsladugård i landskommunen Majorna (stadsgränsen följde Stigbergets fot till Majornas införlivning med Göteborg 1868). Staden hade inom fästningen inte plats för sjöfartens alla anläggningar, således måste under ca 200 år de skrymmande hamnverksamheterna vara förlagda på donationsjorden väster om fästningsgördeln. Vid Stigbergsängens strand tillät älvens vattendjup anläggningar för sjöfarten – ängen indelades i smala hamnegendomar med verksamheterna sammanträngda vid älvstrandens hamnbassänger på kajer och pirar av trä. Detta centrum för Göteborgs sjöfartsnärings, dominerat av trävaruhandeln, fick benämningen Masthugget. Åtskilda från hamnområdet av Smala Vägen sträckte sig djupa trädgårdstomter – ”plantager” – in till fastare mark vid Stigbergets fot, där bostadshus av trä låg samlade utefter Breda Vägens slingrande lopp. Det var den livligt trafikerade förbindelsen mellan Göteborg och Majorna, där på Ostindiska Kompaniets tid endast hamnplatsen Klippan längst ut vid Älvsborgs Kungsladugårds huvudgård hade ett vattendjup tillräckligt för oceangående fartyg.

Stadens egentliga hamnområde måste inom räckhåll utanför vallarna ha bostäder för de olika yrkesgrupperna. Eftersom Masthugget saknade utrymme hade Kronan upplåtit mark nedanför Skansberget, på ömse sidor om kaponjären (gången mellan stadsfästningen och skansen) men på vederbörligt avstånd från stadens vallar, till provisorisk bebyggelse med små trähus och tillhörande trädgårdar, s.k. ”hagar”. Åtskilda av kaponjären blev Västra respektive Östra Haga reglerade genom en stadsplan 1660, vilken senare reviderades och utökades åt flera håll. Efter fästningens nedläggning, då ett fritt skottfält framför vallarna inte längre behövdes, tillkom år 1811 Nya Haga medan utvidgningen av Västra Haga dröjde halvseklerna längre.



11. Hamnverksamheterna väster om stadsfästningen gav tidigt upphov till förstäderna Masthugget – stadens 11:e rote – och ”Hagorna”, Östra och Västra Haga. Stadens judiciella gräns mot söder gick i nära 250 år – här 1777 – från Stigberget i väster över Skansen Kronan till södra landsvägen i öster.

Stenstaden och vallraseringskontraktet

Den av Carl von Linné 1746 så beundrade pittoreska stadsbilden vid hamnkanalerna med deras flankerande trädrader och mot de längsgående gatorna husens färgglada träfasader i två våningar – åtskilliga med frontespis i de höga, valmade tegeltaken – hade totalt bytt ansikte efter omfattande bränder. Genom stadsarkitekt Carl Wilhelm Carlbergs stränga försorg hade borgarna förmåtts bygga endast i sten – hans övertalningskonst förstärktes av den byggnadsordning han utarbetade och Kungl. Maj:t gillade 1803. Göteborg hade nu ett instrument för reglering av byggnadsverksamheten. Med de högre stenhusens enhetliga yttre i sober klassicism rörde den nya stadsbilden ett solitt byggnadssätt mer klädsamt för stadens betydelse av välmående handelsstad. Samtidigt kunde en viss stelhet, för att inte säga tråkighet, tillskrivas den konsekventa frånvaron av trädgrönska längs kanalerna, i vilka speglades idel gråstensmurade kajer och valvbroar samt stenhusens putsfasader. Mellan kullerstenssatta gator med skramlande vagnar framstakades alltjämt i kanalvattnet ”hemförare” av handelsmännens gods från skepp ankrade i älven långt nedströms staden.



12. Östra Hamnkanalen med Kungsporten i fonden, tecknad 1787 med sina drygt 100-åriga lindar.



13. Stadsbrändernas omfattning 1669-1813 markerade på 1920-talets kartbild.

14-15. Den gamla och nya stadsbilden vid Stora Hamnkanalen. Perspektiv österut från Lilla Torget, av J. Weinberg 1793 respektive J. F. Löwegren 1818.

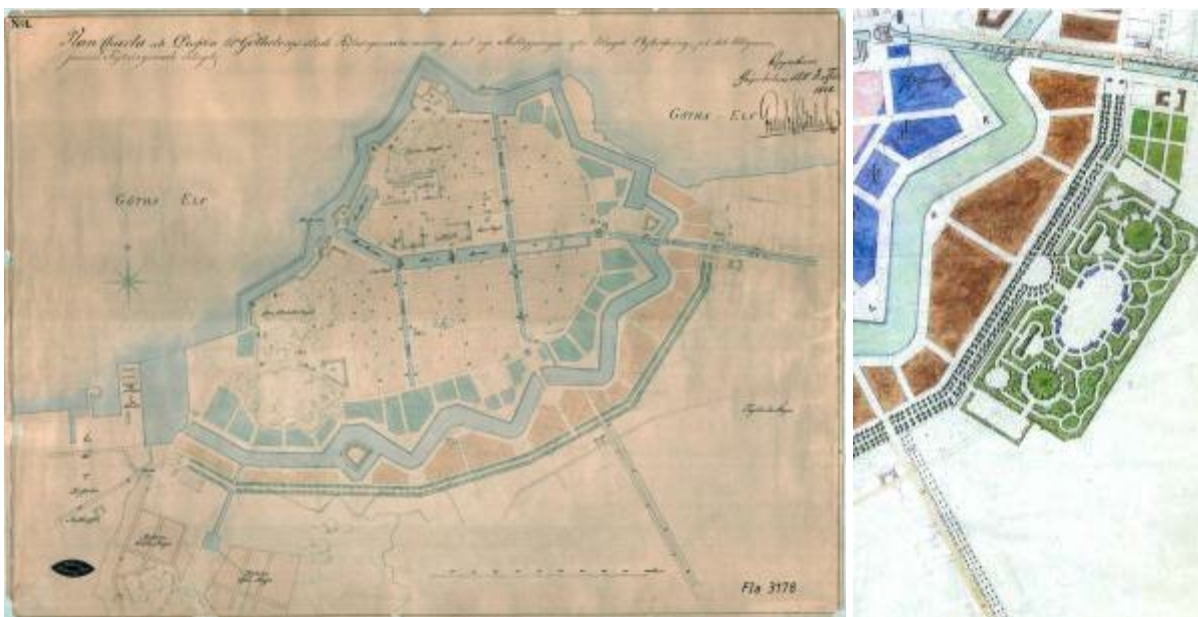


Den ursprungliga stadsanläggningen, som inom Larmgatorna (gränsande till försvarsverken) omfattade 45 hektar (3,3 % av all stadens mark), blev genom Kronans överlåtelse 1806 till staden av befästningarna avsevärt utvidgad. Enligt det s.k. raseringskontraktet kunde staden finansiera anläggningsarbeten genom försäljning av tomter, dock måste staden färdigbyggas inom vallgraven innan marken utanför kunde tas i anspråk. För den framtida utvecklingen var de viktigaste villkoren vallgravens bibehållande och att en nära två kilometer lång fyraradig allé i kontinental stil skulle anläggas av staden på glacisen. "Nya Allén" var ämnad att som ringpromenad avgränsa det inre stadsområdet mot landerierna och förstäderna. Genom den stora gränsboulevarden på landfronten söder om Fattighusån dubblerades den egentliga stadens yta. Med de senare hamn- och järnvägsanläggningarna på sjöfronten och landfronten mot Gullbergsvass uppgick fästningsmarkens tillökning av det egentliga stadsområdet till 175 %. Vid allén skulle staden vidare anlägga någon prydligare promenadplats, s.k. "Bosquéer".¹⁶

Sedan århundraden instängt av vallar och gravar hade Göteborg 1807 inlett vallraseringen med en energi stimulerad av stadens kortvariga uppsving under Napoleons handelsblockad. Freden 1814 öppnade åter alla Europas hamnar och vände Göteborgs framgångsrus till dess motsats. Landfrontens murar hade börjat brytas ned vid stadsportarna och fältvallen blivit någorlunda utjämnad när arbetet avstannade år 1817. Kronan tillät områdets utarrendering på tio år till höskörd, bete och fiske med skyldighet för arrendatorerna att 1823 ha berett marken för Nya Alléns utläggning. Sedan allén fullbordats år 1827 och sanitära förbättringar i och omkring den alltmer försumpade vallgraven aktualiserats efter koleraepidemin sommaren 1834 började staden vidta åtgärder för att ge allén en trevligare omgivning. Inför framtida beslut om utnyttjandet ändrades arrendena vid vallgraven till ettårsavtal, men från landeriet Mariefred och Exercisheden avskiljdes "lägenheter" vid allén med 50-åriga arrendeavtal för trädgårdar med boningshus. Även offentliga planteringar utefter hela vallgraven var påtänkta som del av en vitalisering av stadens hela vattensystem med nya hamnanläggningar vid älven och i vallgravens yttre del vid Pustervik. Den storslagna parkvisionen blev en utmaning för staden att så småningom förverkliga i uppfyllandet av det kontraktsenliga kravet på boskéer.

Gynnad av nya goda konjunkturer var staden efter 1840 fullt sysselsatt med utbyggnaden längs älven och vallgravens insida, där fästningsraseringen återupptogs för utläggning av nya tomtkvarter. Den f.d. glacisen, området mellan vallgraven och Nya Allén, hade i öster blivit upplåtet till parker medan resten västerut ännu enligt omdaningsplanen 1808 betraktades som tomtmark för bebyggande i en allt närmare framtid (se *Staden med parkbältet* nedan).

När Gustaf Liunggrens statistiska karta över Göteborg publicerades 1855 hade staden bestämt att station och bangård till statens nyss påbörjade järnvägsförbindelse mellan landets två största städer skulle anläggas på östra sidan av stadsbebyggelsen där utrymmet var störst. Man väntade en ytterligare stegrad ökning av befolkningen och stod inför avgörande beslut om den framtida användningen av hedar, ängar och vassar utanför vallgraven, mark som dittills endast i ringa omfattning reglerats till "förstäder" men hade en rätt omfattande bebyggelse enligt arrendeavtal. Den egentliga stadens yta inklusive Nya Allén uppgick till 124 hektar, en knapp tiondel av det donerade området. Tätt inpå staden i öster förväntades Gullbergsvassen i en nära framtid efter torrläggning och reglering fördubbla stadens storlek. Tillsammans med förstäderna vid hamnanläggningarna väster om den egentliga staden, Masthugget och Haga (Västra, Östra och Nya Haga, se ovan), uppgick det stadsplanerade området år 1855 till knappt en tredjedel av stadens mark väster om Mölndals- och Gullbergsåarna. Resten – de återstående dryga två tredjedelarna på stadens östra och södra sida – skulle inom några år bli det aktuella planområdet för landets första tävling i storskalig stadsplanering.



16. Stadsarkitekt C. W. Carlbergs plan 1807 för Göteborgs utvidgning på fästningsverkens plats, stadfäst 1808 av Gustav IV Adolf. 17. Detalj av Carlbergs alternativa plan med "Bosquéer".

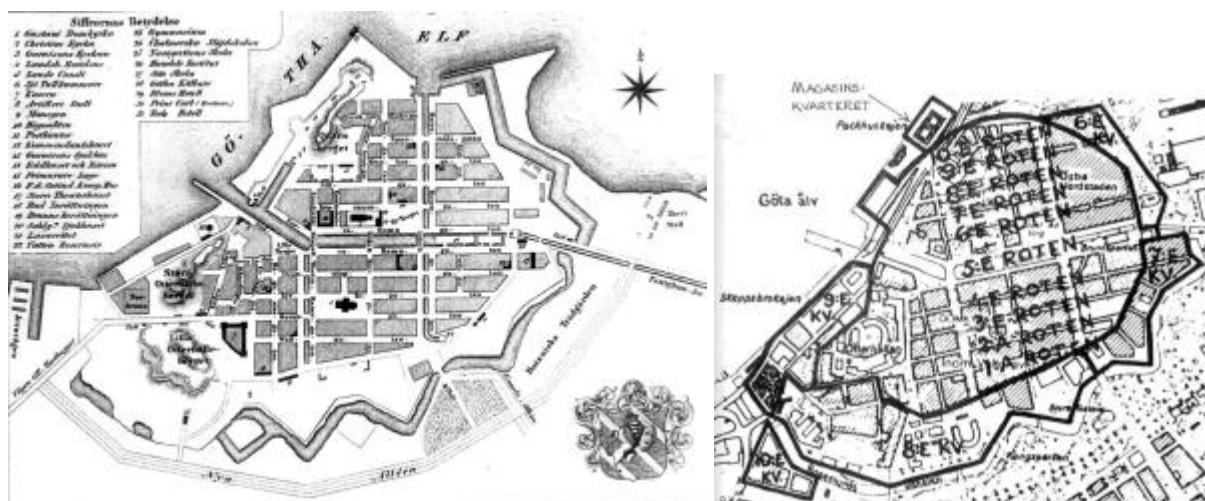
Stadens indelning

Göteborg hade före 1923 en administrativ indelning enligt två olika system härrörande från olika epoker, "rotar" respektive "kvarter".¹⁷ Själva staden inom fästningen var indelad i 1:a till 10:e roten. Utom vallarna benämndes förstaden Masthugget 11:e roten och landerimarkerna öster om Haga 12:e roten (se nedan).

Roteindelningen av det ursprungliga stadsområdet inom vallarna (begränsat av Larmgatorna) hade sedan 1600-talet följt de tio öst-västliga gatorna (s.k. "långgator"). Med början i söder (1:a roten, Vallgatan) och avslutning i norr (10:e roten Kvarnbergsgatan-Klädressaregatan) bildades varje rote av tomtraderna på ömse sidor av gatan. Ett tidigare system var indelningen i fem "kvarter" med kanalerna som avgränsning – 1:a-3:e kvarteren söder om Stora Hamnkanalen, 4:e och 5:e kvarteren norr om samma kanal. När det f.d. fästningsområdet indelades enligt raseringsplanen 1807 skapade man en ny serie "kvarter" med de gamla infarterna över vallgraven som avskiljare (på insidan vallgraven: 6. kv. utanför Norra Larmgatan i nordost, 7. kv. utanför Östra Larmgatan i sydost, 8. kv. utanför Södra Larmgatan respektive Kungsgatan i söder och sydväst, 9. kv. utefter älven – på utsidan vallgraven: 10. kv. mot Nya Allén längst i sydväst, d.v.s. nuvarande Pustervik).

Närmast utanför det egentliga stadsområdet var donationsjorden indelad i förstäderna Masthugget (11:e roten) och Västra, Östra samt Nya Haga (utan rotebeteckning, tillsammans utgörande nuvarande stadsdelen Haga) medan de övriga nästan nio tiondelarna av stadens område fram till reglering enligt 1866 års stadsplan betecknades 12:e roten. Denna, även kallad "landeriroten", var i sin tur indelad i två avdelningar åtskilda av Fattighusån: 12:e rotens *första* avdelning mot älven respektive *andra* avdelning utanför vallgraven/Nya Allén på den egentliga stadens landsida. (Den fastighetsadministrativa reform som genomfördes 1923 innebar ett nytt registersystem. Nummerföljden av rotar ersattes av namngivna stadsdelar. Rotarnas löpande tomtnummering, eller senare regleringars tomtlitterering inom

numrerade kvarter, ersattes av stadsdelarnas konsekventa kvartersindelning med nummer och namn samt tomtnummerföljd inom respektive kvarter.)



18. Odaterad karta, troligen 1845 då Stenpiren anlades vid Stora Hamnkanalens utlopp. Innanför vallgraven är fästningsområdet avröjt men endast få nya tomter är bebyggda och rensningen av vallgravens igenslammade lopp är endast påbörjad – området mellan Östra Larm- och Stora Nygatorna, reglerat 1843, började bebyggas efter 1845. Mellan vallgraven och Nya Allén ligger merparten av den f.d. glacisen i väntan på exploatering. En början till ett parkbälte är gjord med Kungsparken (1839) utanför Kungsportsbron, på andra sidan Gamla Allén har ett större markstycke reserverats för "Botaniska Trädgården" – här avses Trädgårdsföreningen, som efter områdets upplåtelse 1842 och flera påföljande års arbete hade sin parkanläggning klar 1847.

19. Rotar i den ursprungliga staden, "kvarter" i utvidgningen på fästningsområdet.

Stadens organisation

Ända sedan Göteborg anlagts 1619 på kunglig befallning hade *Magistraten* som regeringens ombud utövat den statliga tillsyn över stadsförvaltningen som Kronan från början ansett nödvändig. Det stora statliga inflytandet var tidigt ifrågasatt av stadens borgerskap, vars ombud utsågs i *Borgerskapets Äldste*. Som stadens högsta beslutsorgan, motsvarande nutidens fullmäktigeförsamling, fattade de äldste beslut sedan ärendena diskuterats på "allmän rådstuga".¹⁸

Med Göteborgs ökade betydelse under 1700-talet, särskilt efter det att Ostindiska kompaniet börjat sin högst lukrativa verksamhet 1731, ställde borgerskapet allt högre krav på medinflytande. Striderna om beslutsrätten ledde 1810, då Kontinentalsystemet givit Göteborg dess "briljanta tid", till en överenskommelse om maktfördelningen mellan magistraten och borgerskapets äldste. De senare var emellertid inte nöjda eftersom verkställigheten av tagna beslut kvarstannat hos magistraten. På förslag av borgerskapet inrättades så 1819 *Drätselkommissionen* med lika antal medlemmar från magistraten och borgerskapet under ledning av regeringens representant landshövdingen, vars röst var utslagsgivande. Härmed hade magistraten förlorat även beslutens verkställighet och förvaltningen, en stor framgång för staden även om magistraten fortfarande hade rätten att avgöra hur besluten skulle verkställas. Denna ordning, som innebar ett viktigt steg i stärkandet av borgerskapets position gentemot staten, upplöstes genom kommunallagstiftningen 1862 då magistratens makt begränsades ytterligare till förmån för den borgerliga kommunens självstyrelse (se kap. II B).

Staden med parkbältet

Omdaning från fästningsstad till öppen handelsstad¹⁹

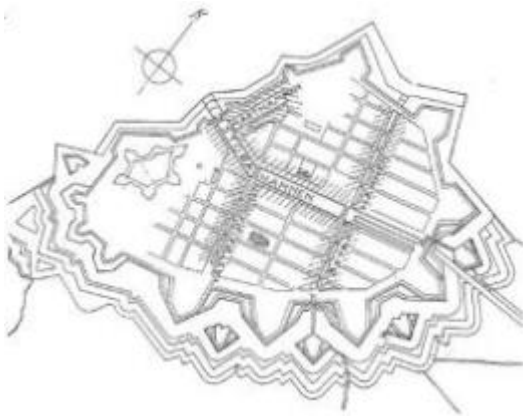
Stadens osunda närmaste omgivning

Göteborg var vid ingången av 1860-talet i färd med att befria sig från de sista resterna av den inre fästningsgördeln och inom kort skulle all nyskapad tomtmark inom vallgraven äntligen vara exploaterad. Under decennier av ekonomisk förlamning efter Napoleonkrigens slut hade staden fått eftertraktade inkomster genom utarrendering av fästningsmurarnas lokaler och vallarnas höskörd. Promenaderna i den nya ståtliga allén på stadens landsida, klar 1827, var under årets vackraste tid inte angenämare än omgivningen tillät. Frånvaron av en effektiv vattenförsörjning till hela befolkningen och ett slutet avloppssystem gjorde igenslamningen av vallgrav och kanaler tillsammans med vallgravsstrandens sumpiga ängsmark till ett gigantiskt sanitärt problem, vilket förvärrades av Gullbergsvassens väldiga träsk inpå staden i nordost. Den sommartid skämda stadsluften uppfattades efter koleraepidemin 1834 som ett framtidshot vilket kunde elimineras. De 1835 föreslagna fyllnings- och dräneringsarbetena innebar dock enorma kostnader. Staden motsatte sig också ett årligt ekonomiskt avbräck genom att mista arrendeintäkterna från vass och ängar. Man beslöt tills vidare att välja den enklaste lösningen – rensa vallgraven och kanalerna, vilka sålunda kunde förbättras även som vattenleder.

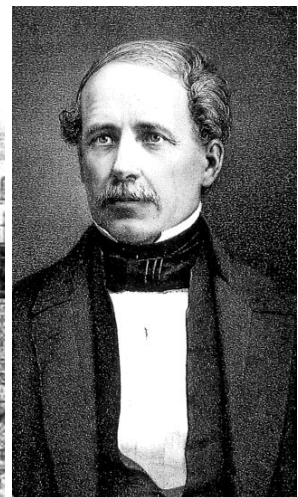
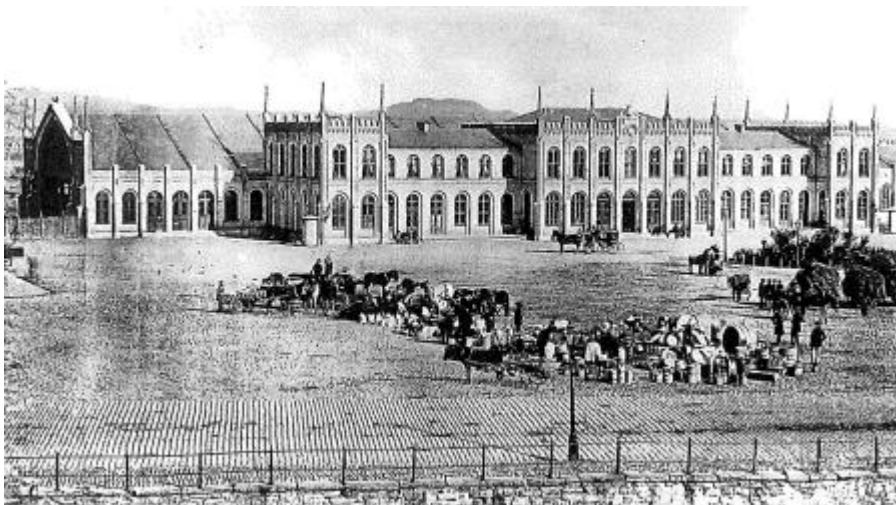
Den nya älvfronten

Kontinentalsystemets febrila sjöfart i Göteborg hade 1812-13 fått Kronan att avveckla sjöfrontens fästningslinje på sträckan nedanför berget Otterhällan. Göta kanal, vattenvägen från kust till kust, var ett riksintresse av högsta dignitet som föranledde slopandet av den återstående sjöfronten 1822, då kanalens västgötadel öppnades. Ledens fullbordan 1832 fick epokgörande betydelse för Göteborg. Staden hade äntligen fått möjlighet att börja utnyttja sin utvecklingspotential som storhamn.

Detta stod klart för major Nils Ericsson (bror till den internationellt berömde John Ericsson), ”Mekanikus” vid Trollhätte kanal, expert hos den 1824 inrättade ”Kongl. Directionen öfver Segelfarten mellan Wenern och Hafvet”. Kanaltrafikens nytta förutsatte både ombyggnad av slussleden i Trollhättan och uppmuddring av älvfårans segelränna, arbeten påbörjade 1838 efter Ericssons anvisningar. Han konstaterade med förundran att större skepp alltjämt såsom på 1600-talet måste ankra ute på ”rivieret” och varorna omlastas i pråmar för transport in i stadens kanaler. Tillfället att åtgärda detta obekväma förhållande hade kommit med den ökade betydelse som Göta kanal skulle få genom den större kapaciteten hos de av Ericsson byggda nya Trollhätteslussarna (1838-44). En hamnutbyggnad av väldiga dimensioner inleddes med kajanläggningarna vid Stora Bommen enligt hamnplanen 1843, antagen av Kungl. Maj:t följande år då nya Trollhätte kanal stod färdig. Ytterhamnen bekostades av statliga medel medan staden måste stå för arbeten med hamnkanalerna innanför Stora och Lilla Bommen. Motsvarande ansvarsfördelning hade också bestämts inför anläggandet av hamnkanalerna på 1620-talet – kronan bekostade ”Stora Hamnen” medan borgarna stod för småhamnarna.



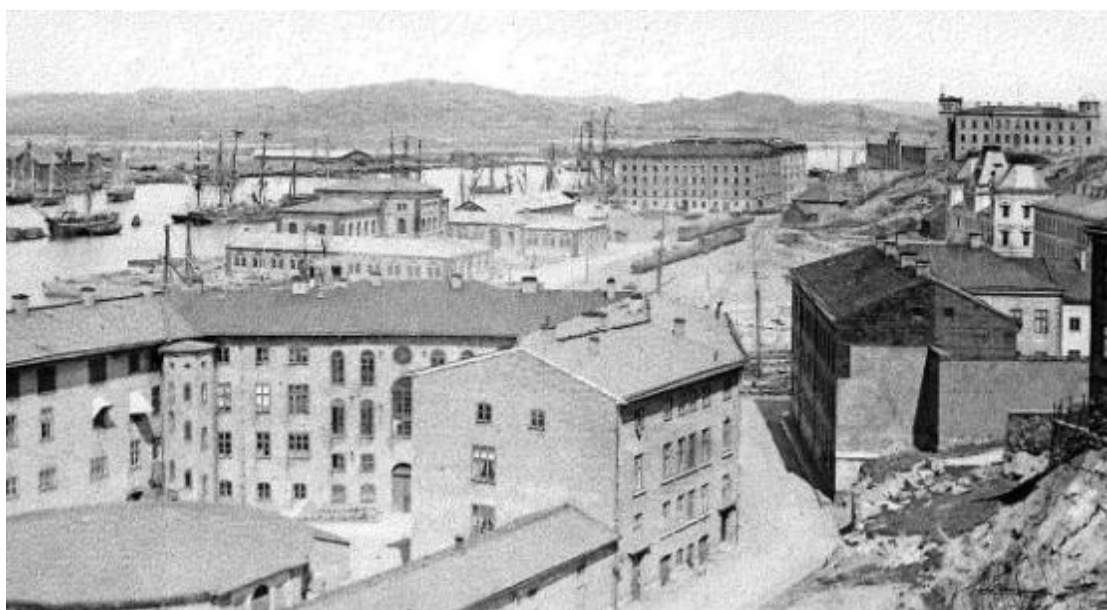
20a-b. Det befästa Göteborgs skyddade hamn var dess kanaler. Genom anläggning av kajer vid älven från 1840-talet förlorade hamnkanalerna sin ursprungliga betydelse. **21.** Hamnplanen 1844 inledde en drygt 100-årig utbyggnad av ytterhamnen med fördjupad segelränna, förtöjningsplatser och kajer längs älvranden. **22.** En ny hamnplan 1859 för rymligare kajer med järnvägsspår från statsbanans år 1858 invigda station hade utarbetats 1855-57 i medverkan av överste Nils Ericson (**24**). Som chef för Statens Jernvägsbyggnader hade Ericson valt stationens och bangårdens läge på stadens östra sida med utvecklingsmöjligheter i anslutning till en rymlig trafikplats, Drottningtorget (**23**).



Då statens första stora järnvägsprojekt Västra Stambanan skulle nå havet vid Göteborg 1855 var det för framsynta personer självklart att sjöfart och järnväg måste sammanbindas rationellt för att befrukta varandra. Det var av största vikt att station och bangård fick bästa tänkbara läge, nämligen öster om staden vid Gullbergsvass. Detta insåg Nils Ericson, f.d. kanalbyggare och nu chef för "Statens Jernvägsbyggnader" (1850 överste, adlad 1854 med ändrad stavning av efternamnet). Järnvägen gav nya förutsättningar – Ericsons förslag 1855 till ny plan för fortsatt kajutbyggnad med godsjärnväg ansluten till stambanan resulterade i en år 1859 fastställd hamnplan. Man utfyllde vallgravens nordöstra del för att lämna plats åt station och bangård intill staden. Drottningtorget blev slutpunkt för järnväg och landsväg. Statens station invigdes 1858 och redan 1859 var banan färdig till Töreboda – sträckan Stockholm-Töreboda byggdes ut 1859-62. Som Ericson föreslagit 1855 placerades både "Tullpackhuset" (1864-66) och det stora "Magasinsqvarteret" (1872) omedelbart intill hamnbanan på Packhuskajen.



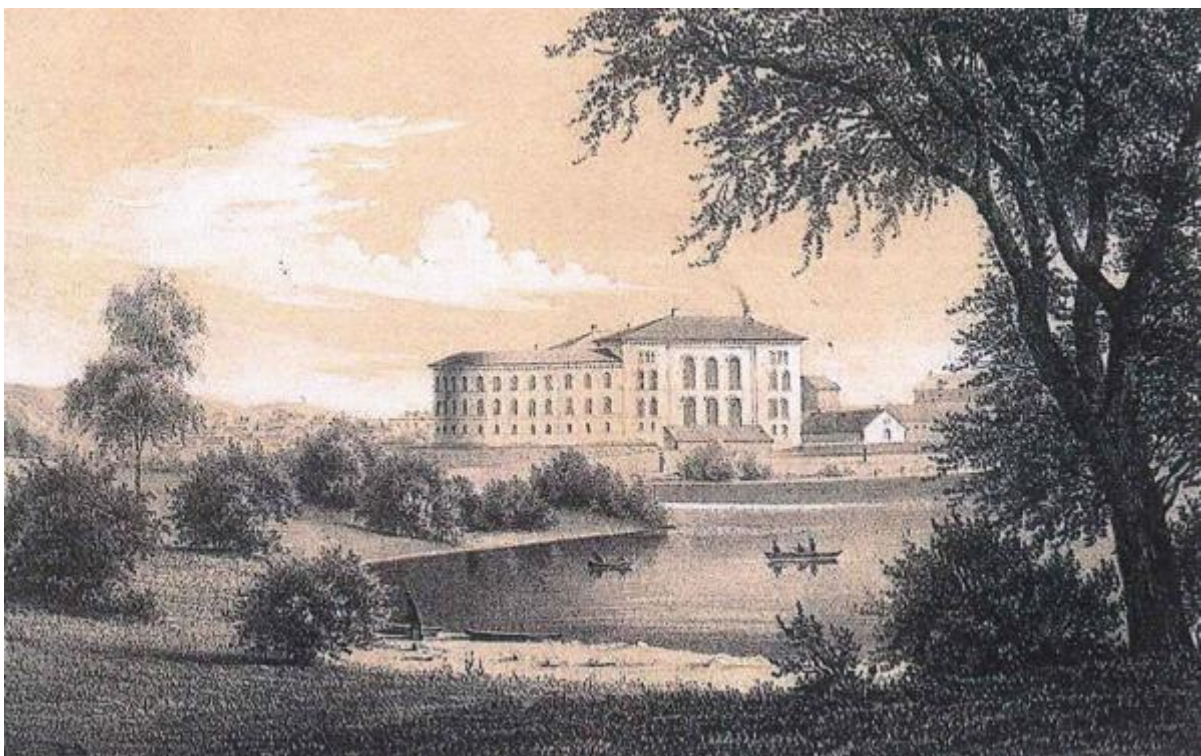
25-26. Utsikt från Stora Otterhällan 1871 över yttre hamnområdet – ovan åt sydväst med vågbrytaren utanför Pustervik, nedan åt norr med hamnbangård mellan Packhusplatsens tullpackhus och posthus.



I den 1859 fastställda hamnplanen kopplades transportbehoven och deras betydelse för stadens utveckling till den sanitära frågan. Nu måste problemet Gullbergsvassen slutgiltigt utredas för torrläggning och användning som markresurs. Under de närmaste ca hundra åren skulle älvstränderna och vassarna successivt omvandlas till nyvunnen mark för sjöfartens och industrins behov. Den nya ytterhamnen lät fartygen angöra direkt vid själva staden, där nya kajer anlagts på muddertutfyllnader i älven. Innanför kajerna uppfördes från 1840-talets början och ca 30 år framåt byggnadskvarter för verkstadsindustri, rederier och handelsfirmor med kontor och magasin samt stadens gasverk. Sålunda genomgick Göteborgs älvfront under denna period en fullständig omvandling.

Den nya landfronten

Det var först efter 1840, då begynnande ångsjöfart och industrialisering fått ekonomin att åter spira, som ökad efterfrågan på tomter föranledde landfrontens exploatering i större omfattning och de inre verken kunde lämna rum för nya anläggningar. Längs vallgravens insida följde 1843 års reglering i princip planen från 1807; på de avjämnade fästningsmurarna framdrogs kajgator med nya kvarter för bostäder och handel. Den nya tidens behov av stora allmänna byggnader innebar införande av ett för ändamålet modernt plankoncept, nämligen fritt liggande hus i egna kvarter med omgivande planteringar – det nya sjukhusets solitära läge på bastionen Carolus Dux angav tonen, bastionsmurarna liksom vallgravens krokigare del västerut kvarlämnades dock en tid sedan sjukhuset blivit uppfört 1849-54. För ett sundare och vackrare Göteborg hade 1839 i samband med vallgravens upprensning ett mindre parti av strandängarna vid södra infarten börjat planteras. Den växande stadens behov av en större allmän promenadplats lämnades dock tills vidare välvilligt åt det för trädgårdsodling engagerade affärsinitiativet att lösa – Trädgårdsföreningen. Staden reserverade i det längsta övrig mark för en framtida bebyggelse i enlighet med raseringskontraktet, en exploateringsidé som tiden emellertid rann ifrån och punkterades genom placeringen av det nya teaterhuset.



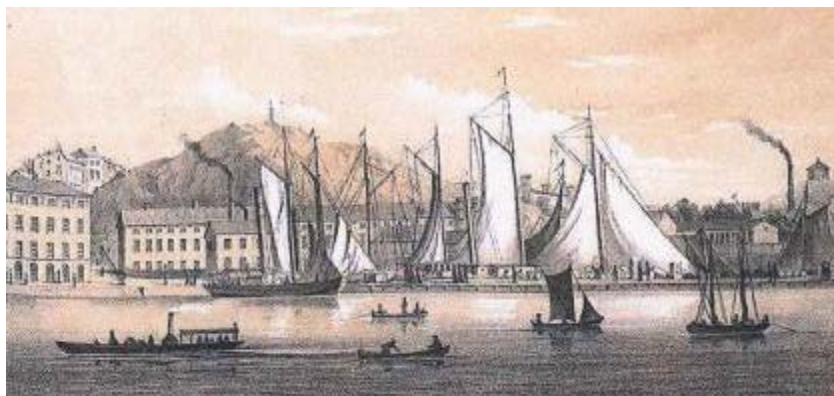


"Allmänna och Sahlgrenska sjukhuset", med sin hästskoliknande planform en av Göteborgs mest originella byggnader, uppfördes 1849-55 på f.d. bastionen Carolus Dux vid vallgraven. Här avbildas sjukhuset från Kungsparken (27) och närheten av Rosenlundsbron (28) med ett ännu 1859 orört parti av fästningsgördeln – i detta perspektiv ser vi mellan fältvallen (t.h.) och ravelinen Prinsessan Hedvig (t.v.) den s.k. sjukhusbastionen, vars murar fem år senare nedbröts för Magasinsgatans framdräning.

I 1850-talets slut ingick förnyelsearbetet i sin sista fas sedan staden bestämt den outnyttjade fästningsmarkens framtida användning (se nästa avsnitt). Elementarläroverkets uppförande och byggprojekten i Pustervik samordnades med omgrävningen av den återstående orörda vallgravssträckan i väster till en uträtad mer rationell vattenled (Rosenlundskanalen). Från Drottningtorget med stambanans station och ända till Rosenlundsbron sträckte sig 1861 det grandiosa parkbältet – den sedan decennier eftertraktade gröna lungan runt staden hade fredats från störande nyttotrafik (om motiven för järnvägens dragning se kap. II B). Mittemot parkerna kantades kajgator och salutorg på vallgravens insida av bostadskvarter, i väster av offentliga byggnader i sin gröna inramning i anknytning till Rosenlunds öppna byggnadssätt med villor och skolor i trädgårdar. Endast vid Nya Alléns västligaste sträcka, närmast älven vid Pustervik, hade staden ansett lämpligt att anlägga en ny liten stadsdel av prydliga stenhus i tre våningar. På kanalens insida, nära Ångköket och granne med Rosenlunds spinnerifabrik, låg gasverket som vid stadens beslut 1846 om dess anläggning var det första i Sverige. Denna kommunaltekniska anläggning hade revolutionerat belysningen av gator och platser. Efter hand kunde även parkerna bli mer attraktiva och tillgängliga tack vare gaslågornas milda ljus.



Rosenlundskanalen med Ångköket (29), öppnat 1858 för utspisning av "väl lagad och närande föda" till "de mindre bemedlade klasserna", och Rosenlunds fabriker (30) vars anläggande 1847 leddes av ingenjör Alexander Keiller. Denne skotske industriman hade 1841 vid Skeppsbron mot älven anlagt Göteborgs Mekaniska Verkstad på mudderyfyllning nedanför Otterhällan (31). "Keillers verkstad" hade gjuteri och var Göteborgs första varv som byggde endast järnfartyg med ångmaskin.



Torghandeln flyttade 1848 från stadens medelpunkt till nya öppna platser vid vallgravens södra del. De nya torgen fick den nya markbeläggning som staden tre år tidigare hade beslutat introducera för såväl gator och torg som kajerna mot vallgraven och älven: tuktad granit, numera benämnd storgatsten. Denna ersatte kullerstenen vid den omsättning av samtliga gator innanför vallgraven som pågick till 1860-talet. Mot slutet av detta omdaningsarbete anställde staden år 1860 kapten J. G. Richert som ingenjör för vattenbyggnadsarbeten (att efterträda Olof Åqvist), 1862 titulerad överingenjör.²⁰ Efter Richerts ritningar utbyttes kanalernas hundraåriga stenvälsbroar mot plana järnbroar på fundament av huggen sten. Kajerna omkläddes med sådan sten. Med dessa arbeten fullbordades den stadsbildens genomgripande förändring som hade inletts när en ny stenstad restes ur askan efter bränderna och de föröddade trädplanteringarna inte ersattes. De markerade början av kommunalteknikens ingenjörskonst.



32. Den nya stadsbilden vid vallgraven i början av 1860-talet. Vallraseringen har givit utrymme åt kajgator och bebyggelse i den utvidgade stadens 7:e och 8:e "kvarter", parker med Nya Allén som gränsboulevard på den f.d. glacisen. Mittför Kungstorget med basarlängor av trä den nyanlagda delen av Kungsparken (t.v.). Stora Nygatans bostadskvarter har utsikt mot Trädgårdsföreningens park (t.h.).

33. Östra Hamnkanalen söderut med de plana järnbroar vilka i början av 1860-talet ersatte 1700-talets stenvälsbroar. Notera skillnaden i stenbeläggningen mellan gatan och Gustav Adolfs Torg.

34. Den 130 år gamla "Lejonbryggan" över Stora Hamnkanalen, fotograferad från väster med Brunnsparken i bakgrunden året före rivningen 1864.



Omdaning av det gamla befästa stadsområdet i sin helhet, genomfört under en 20-årsperiod, innebar ett gigantiskt stadsbyggnadsprojekt för en stad med en befolkning ökande från drygt 20 000 invånare till ca 35 000. Göteborgs första stora kommunalt organiserade allmänna arbeten övertogs 1863 av stadens nya förvaltningar med stadsfullmäktige i spetsen och kom inom några år att avslutas i enlighet med den av fullmäktige 1864 beslutade och 1866 fastställda stora planen för stadens utvidgning. Vid utsidan av Nya Allén var den allt längre villaraden ett tydligt tidens tecken – de välsituerade hade börjat söka ett sundare permanentboende i stadens omedelbara närhet (se följande avsnitt).

Från gränsboulevard till parkbälte

Översikt

Den dynamiska perioden runt 1840 var en brytningstid mellan ekonomisk brist och överflöd, samtidigt mellan gamla och nya livsmönster och gestaltningsbegrepp. Denna period innebar introduktionen av för Göteborg nya stadsbyggnadselement som speglade en allmän förändring i borgerskapets livsstil. Det var den engelska parken som stämningsfull promenadplats och villaförstaden som sunt beläget åretruntboende med staden på bekvämt avstånd. Perioden 1827-57 blev den omvärderingens tid då en ny inriktning av stadens framtidsplanering tog form. Som sådan förefaller denna process förvånansvärt litet känd och har veterligen inte närmare utretts.²¹

Raseringskontraktets stadsanläggning med gator, platser och byggnadskvarter även längs vallgravens utsida var en orubbad, ekonomiskt oantastlig framtidsvision när på 1830-talet vattenbyggnadsexperten major Nils Ericsson (se särskilt avsnitt nedan) gav sin annorlunda syn. Vallgravens bibehållande och istandsättning motiverade förskönande planteringar av hela området från strandlinjen till Nya Allén. Som promenadplats med skuggande träd vid vattnet skulle detta stadsparti fylla angelägna behov och förena nytta med vacker stadsbild. De ökade kostnader för allmänna åtaganden staden vid denna de hårda besparingarnas tid måste prioritera resurser till ansågs inte ge utrymme för några vidlyftiga parkprojekt. Men nu hägrade framtidens parkstad. Höga vederbörande sökte och fann utvägar att förse Göteborg med tidsenliga planteringar. Man skulle också förstå att skydda denna miljö mot olika intrång.

Stadens första satsningar på grönska efter Nya Allén gjordes som två försköningsprojekt kopplade till allén, en mindre parkanläggning i egen regi och ett tidsbegränsat villaområde utan kostnad för staden (se avsnitten *Trädsmickad stadsentré* och *Högborgerliga bostäder mellan stad och land* nedan). Tillkomsten i 1830-talets slut av Göteborgs första offentliga park utanför vallgraven, genomdragen av en ”aveny” mittför Kungsportsbron (ursprunget till Kungsportsavenyn), tycks ha samband med såväl den gamla fästningsportens omstridda rivningsfråga som villorna. Kungsparken var måttlig i storlek och kunde vid framtida behov bebyggas, villaträdgårdarna skulle tillfalla staden utan ersättning. En inflytelserik opinion menade uppenbarligen att de vackra anläggningarna snarare manade till fortsättning på den inslagna vägen. Tillfället kom när staden kunde bevilja Trädgårdsföreningen att utföra en större och mer påkostad anläggning på det mest vattensjuka lerbältet på vallraseringsmarken. Genom att ställa denna svårarbetade mark till fri disposition och lämna visst ekonomiskt stöd

för en trädgårdsodling med mycket ambitiös inriktning vann staden en ekonomisk fördel och befriade sig samtidigt från sitt kvarstående åtagande i raseringskontraktet.

Den ekonomiska uppgången var på 1840-talet i stigande liksom befolkningens antal och staden måste i 50-talets början inventera sina marktillgångar för en framtida utvidgning på utsidan av vallgraven. Raseringskontraktet garanterade en utbyggnad med bostadskvarter mellan vallgraven och Nya Allén – staden disponerade såväl Kungsparken som marken väster därom. Haga kunde byggas ut och förenas med en ny stadsdel på Hagaheden, kopplad till det utarrenderade villaområdet.²² När staden 1855 reserverade plats för en ny teaterbyggnad i Kungsparkens västra del med entréfasad mot avenyn föreslogs parken indelad till tomter som intressenter begärde att få köpa. Ämnet var ömtåligt då stadens maktelit och myndigheter var delade i två läger: den krassa nyttans förespråkare respektive storstadsvisionens parkvänner. När frågan 1857 skulle avgöras hade drätselkommissionen avstyrkt vanliga byggnadskvarter till förmån för villakvarter som en kompromisslösning. Borgerskapet, som 1823 initierat alléprojektets genomförande, avvisade byggplanerna – det växande Göteborg måste möta framtidens behov av större allmänna promenadplatser – och drev igenom att Kungsparken runt teatern skulle bevaras och utsträckas västerut till Rosenlund. Ett mindre område vid allén närmast Masthuggsvägen och Rosenlundskanalens hamn ansågs däremot lämpligt för både bebyggelse och en öppen plats vid kajen för omlastning av varor.²³

Nya Allén – utgångspunkten för det gröna bältet

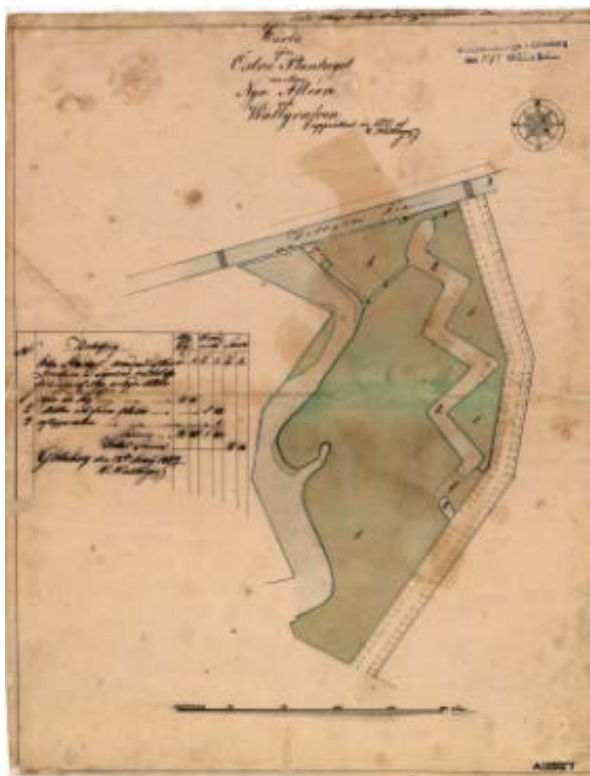
Vallraseringskontraktet 1807 hade utarbetats under aktiv medverkan av landshövdingen J. F. Carpelan, som torde ha dragit nytta av stadsarkitekt Carl Wilhelm Carlbergs intresse för stora alléprojekt. År 1774 hade Carlbergs förslag till en storslagen allé från Drottningporten över Åkareheden till Gullbergsbro måst skrinläggas, men kronans raseringsbeslut 1806 gav honom möjlighet att i än mer storslagen form utföra sin idé om ett monumentalt promenadstråk i fransk stil (bild 126 och 127 s. 109). Dylika boulevarder hade han kunnat studera under ett långt uppehåll i Paris vid 1780-talets början på studieresan i egenskap av ny stadsarkitekt.²⁴



Landshövding J. F. Carpelan (35) och kommerserådet Olof Wijk d. ä. (36) bör ha den största äran för tillkomsten av Göteborgs stora ringpromenad, Nya Allén. Wijk visade sig som Göteborgs "starke man" 1823, då staden genom hans försorg tog beslutet att under året äntligen börja anlägga Allén.

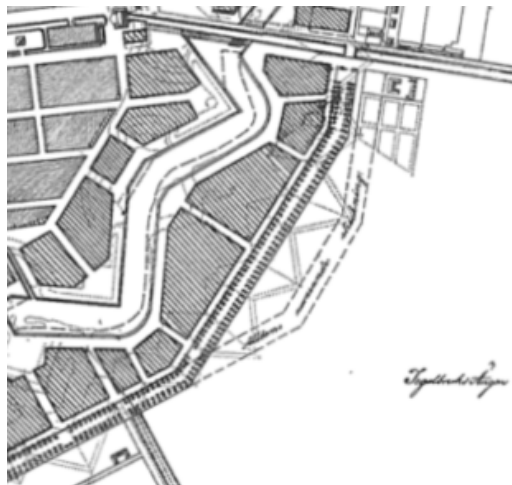
Fästningsgördelns rasering måste som tidigare nämnts inställas år 1817 på grund av stadens dåliga ekonomi efter Kontinentalsystemet för att återupptas först mot mitten av 1840-talet. I

väntan på bättre tider hade staden utarrenderat den sumpiga glacisen på tio år i enlighet med raseringskontraktet. Den skulle få uppodlas till privata planteringar, där endast små flyttbara vakt- eller lusthus fick förekomma – ”Östra Plantaget” (mellan Fattighusån och södra landsvägen), ”Westra Plantaget” (mellan Södra Vägen och Kaponjären mittför Haga). I själva verket förefaller denna mark under decennier inte ha använts till något annat än bete och höbärgning. De olika lotterna fick arrenderas under vissa villkor: inom sex år (1823) skulle markberedning för anläggande av Nya Allén vara klar och vid arrendetidens slut återstående utjämningsarbeten. Nyttan av att offra byggbar mark för en dyrbar promenadplats var starkt ifrågasatt inom borgerskapet. När 1823 staden äntligen kunde börja genomföra alléprojektet måste Göteborgs mest inflytelserike man, ordföranden i Borgerskapets Äldste kommerserådet Olof Wijk d. ä. genomdriva denna för stadens mer framsynta borgare angelägna försköningsåtgärd. Wijk varslade vid sammankomsten i Magistraten den 5 september (angående ett annat ärende) om att staden skulle slippa betungande utgifter och en vecka senare beslöt Magistraten efter närmare förhandlingar att allén skulle anläggas. Wijk lovade att bekosta anläggningsarbetena sedan trädplantorna levererats, mot ersättning av en riksdaler per träd. Huvudparten av plantorna skänktes enligt ett tidigare löfte av rådmann F. G. Kall från hans landeri vid Södra Vägen (”Kalls plantage”). Vid utstakningen av den östra sträckningen befanns de kvarlämnade resterna av yttre vallgraven på Östra Plantaget (”Segerlindska ängen”) hindrande för anläggningen och för att undvika stora utfyllnader valde man därför att flytta allén längre ut på den s.k. Tegelbruksängen.²⁵ Därmed fick den Segerlindska ängen en anseelig tillökning av stor betydelse när staden längre fram måste ta ställning till ängens framtida användning. Allén med sina 1 400 träd blev nära 2 km lång och dess yta 6 hektar – mindre än en tiondel av hela fästningsområdet, varmed det egentliga stadsområdets areal blivit nästan tredubblad (jfr *Staden och omlandet* ovan).



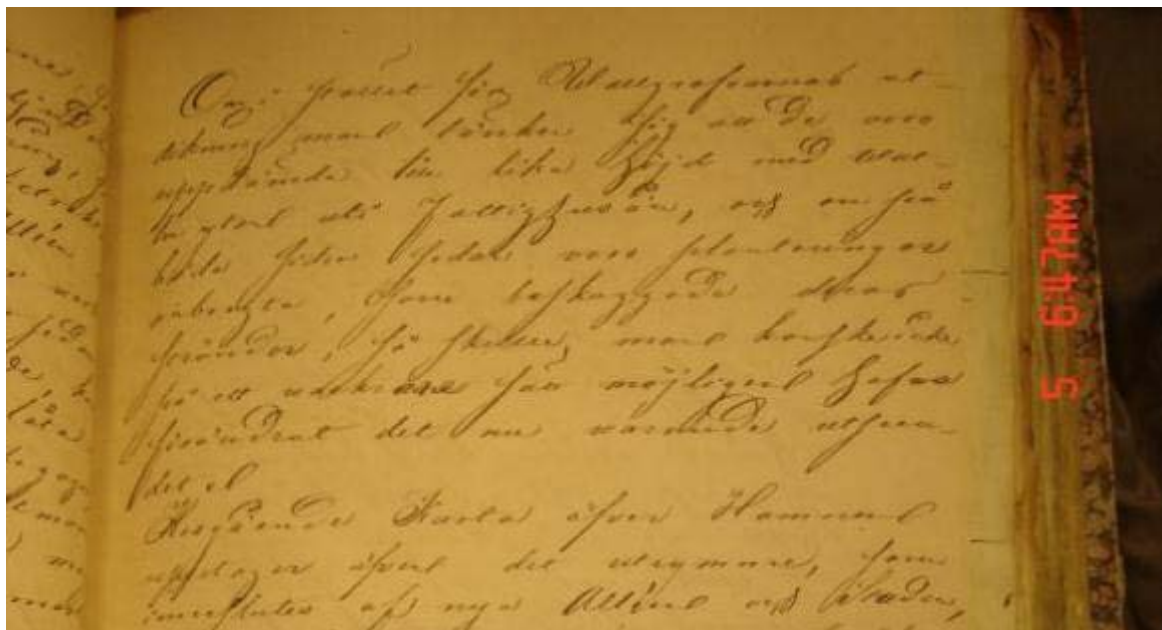
37-38. Den f.d. glacisen utanför vallgraven utarrenderades 1817 i två lotter belägna på vardera sidan av södra landsvägen och Gamla Allén, begränsade av den blivande Nya Allén. De karterades 1827 – t.v. ”Westra Plantaget” (den blivande Kungsparkens område med vägen mellan Kungsportsbron och

Nya Allén, utgörande embryot till den framtida breda Kungsportsavenyn) och t.h. "Östra Plantaget" med de rester av yttre vallgraven som var orsak till att alléns sträckning här flyttades längre ut.
 39. Nya Alléns projekterade respektive genomförda sträckning på den sankta Tegelbruksängen. Det utökade arrendedområdet blev senare upplåtet till Trädgårdsföreningen för dess parkanläggning.



Göteborgsvisionären "mechanicus" Ericsson

Tio år efter alléns färdigställande diskuterades med anledning av major Nils Ericssons förslag i hamnfrågan (se *Älvfronten* ovan) hur vallgravens funktion i stadens vattensystem snarast kunde förbättras. I Borgerskapets Äldste gjorde grosshandlanden A. E. Haeger ett motförslag med igenfyllning av hela vallgraven. Major Ericsson framhöll att vallgraven tvärtom borde behållas och fördjupas för bättre vattencirkulation i kanalerna. Han hävdade också vallgravens värde som estetisk tillgång i sammanhang med omgivningen. Om det vanprydande området längs allén förskönades med planteringar skulle vallgraven tjäna ett dubbelt syfte.²⁶



40. Ur "mechanicus" vid Trollhätte Kanalverk major Nils Ericssons beskrivning av sitt parkförslag i ett yttrande 12 december 1837 över grosshandlande Haegers förslag till vallgravens igenfyllning.

Redan två år tidigare hade Ericsson engagerats av Borgerskapets Äldste som sakkunnig angående sanitära förbättringar i stadens närmaste omgivning och rekommenderat vallgravens uppdämning i kombination med pittoreska planteringar, d.v.s. i engelsk stil, på glacisen – en av flera behövliga sundhetsåtgärder (se *Den sanitära frågan* i kap. I B). Nu, 1837, påpekade hamnbyggaren Ericsson för staden med anledning av Haegers förslag:

”Uttorkas Wallgrafvarne, så skiljer man sig från det inbjudande till en wacker parkanläggning, som nu verkligen möter wid betraktande af lokalen emellan nya Alléen och Wallgrafven, och det väcker verklig förundran huru man, alt sedan Götheborgs befästning upphörde, kunnat för wackrare anläggningar låta denna plats wara alldeles obegagnad. Man saknar i Götheborg allmänna promenader, och den stora massan af Näringsidkare kan Sommartiden efter slutadt arbete, eller på Söndagen, icke utan på längre afstånd från Götheborg söka en angenäm svalka ... den uppväxande Skaran af Barn har ingen tillflykt för sina lekar, utan tillsammans och i närheten af Åkdon, hästar och Allmänna rörelsen”.²⁷

Ericsson menade vidare att de spikraka alléerna som enda promenadplats helt enkelt var för tråkiga: ”De ... tvinga alla tillsamman på ett ställe, och genom den generande enformigheten blir mången derifrån”.²⁸

Den promenadmiljö vid vallgraven som föresvävade Ericsson var av det pittoreska slag som kunde beundras i utlandet, där England och Tyskland var föregångsländer beträffande anläggning av offentliga parker i städerna och deras formgivning. I Sverige fanns det ingen motsvarighet till sådana parkmiljöer som de engelska och tyska, där lövverk hängande över slingrande vattendrag utgjorde ett favoritmotiv. I mekanikus Ericssons huvud fanns inte bara plats för rationell stadsplanering och vattenbyggnadsteknik, han företrädde samtidigt en i Sverige ny miljömedvetenhet grundad på beundrade utländska föredömen. Själv hade han 1832 gjort en studieresa i England, känt för sina vackra vattenmiljöer, och kunde senare klart se de möjligheter som låg outnyttjade i Göteborg: ”Jag har ofta vid betraktandet af Götheborgs närmaste omgifning tänkt mig ett annat utseende än nu, och det ligger verkligen inom en nära framtids Område att omskapa hela det fula, som möter ögat längs de raserade fästningswallarne”. Vad Ericsson agiterade för var betydelsen av stadsmiljöns sundhet och skönhet i förening – han uppmuntrade därmed den wijkiska anda som i borgerskapets sinnen var på tillväxt: visionen av det framtida Göteborg med kontinental storstadsfysionomi.²⁹

Trädsmyckad stadsentré vid ”Gamleport” – avenyn med Kungsparken

Efter Nya Alléns fullbordan 1827 inhägnades anläggningen av häckar för hindrande av obehöriga passager över planteringarna. Emellertid blev skadegörelse genom korsande gångtrafikanter nedtrampning ett problem som särskilt i trakten utanför Kungsporten ansågs besvärande. Det historiska fästningsminnet var förfallet och rivning diskuterades 1836-37, men åsikterna om dess framtid gick starkt isär.³⁰ Portbyggnaden från 1698 skulle enligt raseringskontraktet bevaras som fond i stadens förnämsta plats innanför ”Chaussée-bryggan” (Kungsportsbron). Den förföll emellertid snabbt sedan stadsvallens rivning frilagt sidorna och reparationer uteblivit – underhållsansvaret var en omdiskuterad fråga och såväl Kronan som staden ryggade för kostnaderna. Mäktiga personer ivrade för bevarande av porten som vördnadsbjudande minne av Göteborgs fästningstid. En grupp av 19 borgare med motsatt uppfattning gjorde i juli 1836 en särskild framställning i drätselkommissionen att porten måtte försvinna så att Östra Hamngatan kunde öppnas åt söder och en plantering anläggas som entré till staden i likhet med Hamburg med flera stora städer på kontinenten.³¹ Av detta och det följande framgår att det i Kungsportsfrågan fanns ett mäktigt ”rivningsparti” som även tycks

ha varit ett "parkparti". Drätselkommissionen remitterade våren 1837 två mycket dyra alternativa ombyggnadsförslag till magistraten, som begärde borgerskapets yttrande. Herrar äldste avvisade förslaget om total ombyggnad med kravet på en restaurering.³² Som ny vice stadsarkitekt bedömde Heinrich Kaufmann den fritt stående Kungsporten, lösryckt från sitt sammanhang, som misspyrdande och även från arkitektonisk synpunkt smaklös. Kommissionen tog detta som sitt utlåtande.³³ Magistraten meddelade den 3 november 1837 med stöd av drätselkommissionen sin uppfattning att porten borde rivas av såväl ekonomiska som stadsbildsestetiska skäl. Då emellertid motståndet inom borgerskapet fortfarande var stort anmodades Kaufmann göra ett kostnadsförslag till bibehållande av porten i ursprungligt skick.³⁴ Det förslag till reparationer som Kaufmann ingav först i juli 1838 var så omfattande och dyrbart att Borgerskapets Äldste fann åtgärderna oförenliga med syftet och ett bevarande således meningslöst. Magistraten beslöt därför den 31 augusti samma år att Kungsporten skulle rivas och platsen stensättas.³⁵

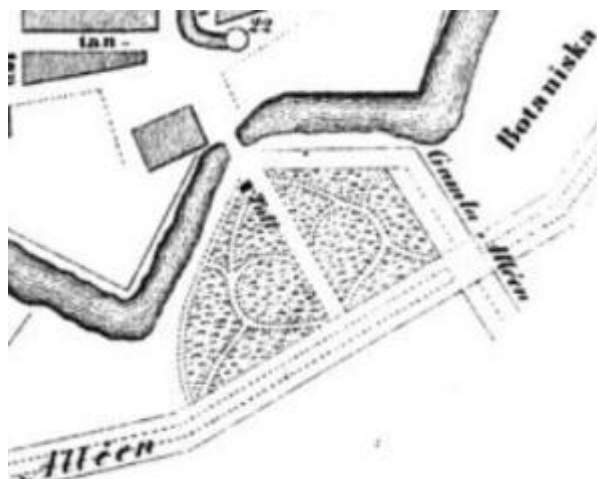


41-42. Kungsporten var uppförd 1698 i tidens barockstil, vilken t.f. stadsarkitekten Kaufmann som nyklassicist ansåg smaklös. Porten (ut- och insidan här avbildade 1711) var orimligt dyr att reparera.

Nils Ericsson, som tidigare redovisat sin parkvision på ritningen över hela stadsområdet med förslag till nya hamnanläggningar (denna ritning har ej påträffats), lämnade mot slutet av 1837 in den ovan citerade redogörelsen där han utvecklade motiven för Göteborgs behov av en stor park vid vallgraven.³⁶ Det är i ljuset av Ericssons utspel knappast en tillfällighet att drätselkommissionen den 12 december 1837 beslöt att enligt ett förslag av Kaufmann genomföra en begränsad förskönande insats i stadens mest representativa läge. Södra infarten skulle smyckas med en nästan symmetrisk hållen plantering mellan staden och allén, små parkanläggningar på ömse sidor av en "aveny och promenad". Av beslutet framgår att vägen var planerad redan 10 år tidigare.³⁷ Dragen rakt ut i linje med Kungsportsbron och vinkelrätt mynnande i allén skulle denna smala väg, flankerad av kastanjer, bli en monumental förbindelse mellan staden och gränsboulevarden. Därmed löste man problemet med skadegörelse i Nya Allén och ställde det tilltänkta villaområdet vid allén i bekväm och vacker förbindelse med staden.³⁸ Parkbeslutet togs ett år innan Kungsporten efter nya opinionsyttringar och en restaureringskalkyl av Kaufmann slutgiltigt dömdes till rivning. Det ståtliga alléperspektivet söderifrån hann dock inte bli verklighet innan det praktfulla blickfång portfasaden hade kunnat bli gick förlorat.

Planteringarna vid denna blygsamma början till Kungsportsavenyn, tydligen anlagda 1838-39³⁹, kallades "Kungsportsparken" – från 1846 Konungsparken efter Oscar I:s besök i staden

– och innebar, tydligtvis med Kronans goda minne, en begynnande avveckling av vallraseringsplanen vad gällde kvartersmark på glacisen. Vid det laget hade den omstridda rivningen av ”Gamleport” just öppnat synfältet mot den snett liggande Östra Hamngatan, något som utgjort rivningsförespråkarnas mål. Som fondbildning i den nya avenyn från allén kunde emellertid denna snedhet anses strida mot den raka gatans estetiska princip. Detta negligerades av staden men långt senare skulle Länsstyrelsen anmärka häremot (med anledning av att avenymotivet enligt stadens planförslag 1863 skulle breddas och dras vidare söderut). Beslutet om Kungsparkens första begränsade anläggning kan ses som en strategiskt vald början till det parkbälte som vid den tiden uppenbart ingick i ledande kretsars framtidsvision.

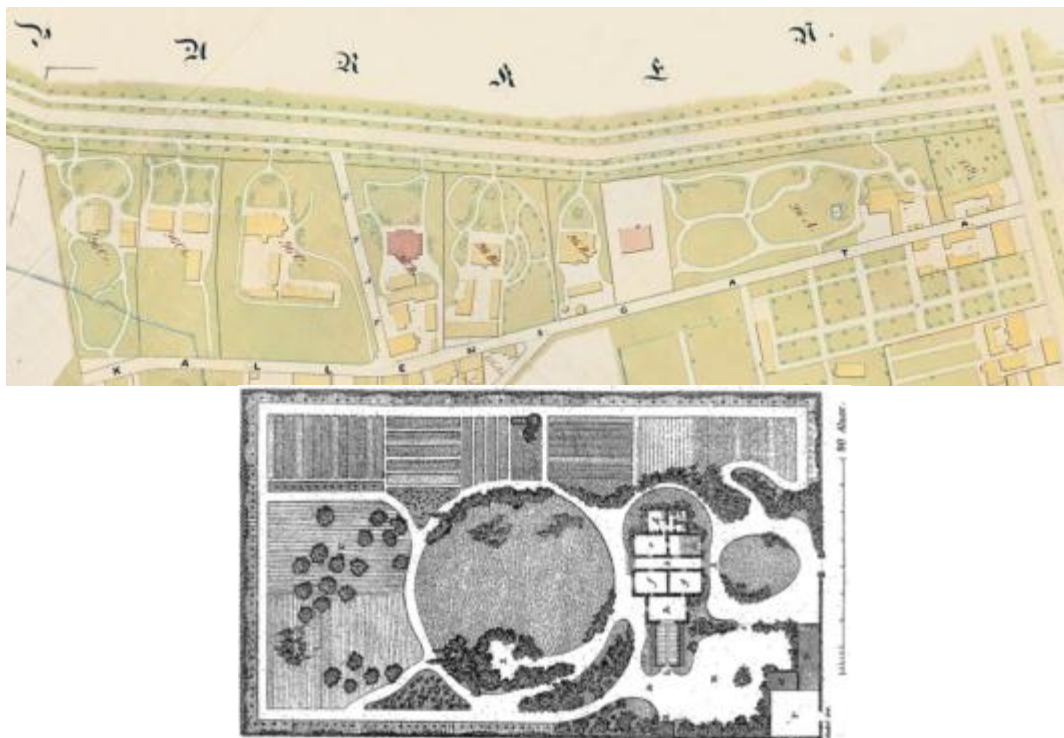


43. Den 1837 beslutade anläggningen av Kungsparken. Utsnitt av karta från ca 1845.

44. Maria Sjöbergs år 1838 uppförda hus på villatomten nr 96 B i 12:e roten, den första i raden av villor på de med 50 årigt arrendeavtal upplåtna tomter som avsågs försköna Nya Alléns omgivning.

Högborgerliga bostäder mellan stad och land

Stadens ekonomi var 1837 sedan ett tjugotal år ytterst ansträngd, kassan hade ont om pengar till allmänna ändamål utöver det nödvändigaste. Vallgravens och kanalernas istandsättning hade hög prioritet men parkanläggningar betraktades ännu som lyx. Den stora ekonomiska uppgången kunde anas men förutsatte de omfattande, dyra hamnanläggningar som var under diskussion. För att ändå åstadkomma en betydande försköning av alléområdet beslutade Magistraten på nyåret 1838, enligt förslag från borgerskapet senhösten 1837, att utarrendering av tomtindelad ledig landerimark vid Nya Alléns södra sida skulle bidra till måluppfyllelsen.⁴⁰ En avstyckning från landeriet Mariefred, 12:e roten nr 96, delades till tre villatomter – 96 A, B och C. Så skapades med hjälp av långsiktiga arrenden – 50 år – och särskilda villkor stora, vackra trädgårdar med villor belägna på ett respektavstånd från allén av minst 50 alnar (30 meter). Boningshusen fick uppföras i en våning med frontespis. Genom denna anläggning bildades här med privata medel en övergång mellan planlagd stad och donationsjordens oreglerade landsbygd. Ingen kostnad uppstod för staden, tvärtom erhöles välbehövliga intäkter liksom färdiga planteringar till stadens nyttjande vid arrendetidens slut sedan byggnaderna flyttats av ägarna. Denna Göteborgs första villabebyggelse⁴¹ har ansetts vara stadens första ”planerade” villaområde. Då det emellertid inte gällde reglering enligt en av Kungl. Maj:t vederbörligen fastställd plan, åsyftande ett varaktigt bebyggande, utan av staden utfärdade arrendevillkor på viss tid är förfarandet inte detsamma som planläggning i formell mening.



45. Villamiljön vid Nya Allén var fullt utbyggd 1861 av arrendatorerna med byggnader av såväl sten som trä i "engelska" trädgårdar. Denna villastad var dömd att försvinna 1888, då planteringarna skulle övertas av staden. 46. Mönsterbladet från 1854 visar ett förslag till trädgård i engelsk stil.

När stadsarkitekt Heinrich Kaufmann år 1852 enligt uppdrag presenterade en karta med förslag till nya tomter på vallgravens utsida påpekade stadskamrerare S. M. Swensson i sitt yttrande att villabebyggelse var lämpligare än stadsbebyggelse i detta läge. Han föreslog att "tomtdelarne emellan byggnaderne och gatan icke få användas till annat än planteringar, öppna Verandor eller terasser, samt att uthusen, som böra förläggas bakom boningshusen, jemwäl, såsom synlige från Staden, ej heller få wara wanprydlike". Däremot ansåg han att det längst i väster belägna Pustervik lämpade sig för byggnadssättet "hus wid hus" så som inne i staden.⁴² De maktavandandes ställningstagande till detta resonemang ska behandlas längre fram (*Förstadsplanering---*).

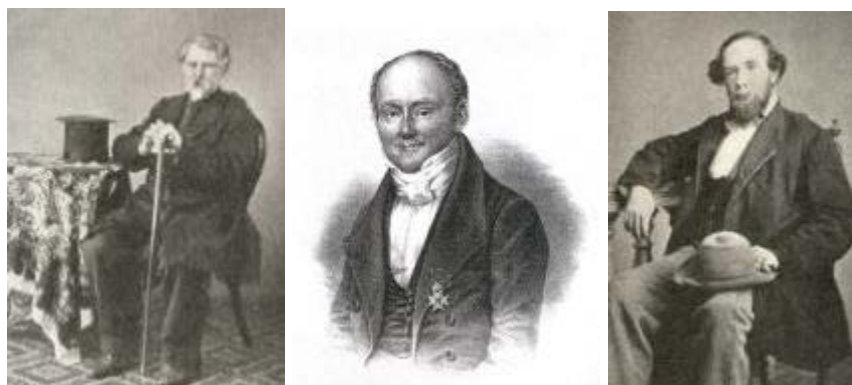
I periferin av parkernas och alléernas ståtliga promenadmiljö utgjorde vid 1860-talets början det nyss fullt utbyggda villaområdet utefter Nya Allén ett representativt stråk av åretruntbostäder, vilket med de stora trädgårdarna hade en egen förstadskaraktär. Enstaka små enkla manbyggnader i området följdes under 1850-talet av mer påkostade villor genom ytterligare avstyckning inom de tidigare avdelade lägenheterna. Det blev en sammanhängande rad av större och mindre boningshus, de flesta i pittoresk villastil men även enstaka exklusiva palatslika stenhus.⁴³ I detta prydligt bebyggda, mycket förnäma villaområde hade slutstenen satts just där stadens stora alléer korsade varandra vid Södra Vägens början. Här i själva hjärtat av Göteborgs trafik- och promenadssystem vid stadens södra entré uppförde friherre Oscar Dickson i 1860-talets början dåtidens mest påkostade bostad i Göteborg, ett palats för en av landets mest förmögna män i den engelska nyrenässansens romerska formspråk. I dess storstadsmässiga sammanlänkning med parkbältets promenadstråk skulle Dicksons "villa" inom kort bli en viktig komponent i de formande utgångspunkterna för Göteborgs stora plan för stadsutbyggnaden på utsidan av Nya Allén. Den storslagna allén hade förutseende planerats sex decennier tidigare som det bebyggda stadsområdets avgränsning i parisisk stil. Gränsboulevardens uppgift hade sedan dess vidgats till att bli ryggraden i det imponerande parkbältet, vilket nu var moget att infogas som gestaltningselement i den framtida storstaden.



47-48. *Friherre Oscar Dickson, Göteborgs rikaste man och 1863 invald i stadsfullmäktiges första uppsättning ledamöter, levde ett liv värdigt en renässansfurst i sitt palats, uppfört 1859-61 vid korsningen av stadens stora förnämna promenadstråk – Gamla respektive Nya Allén.*

Trädgårdsföreningen – välkommet privat initiativ i problematisk terräng

Stadens ansats till en offentlig promenad utanför vallgraven visade att en ny stadsbyggnadsidé hade slagit rot, uppenbarligen som direkt följd av "Mechanikus" Ericssons sakkunniga agitation. Kungsparken fick inom kort efterföljd med minimal ansträngning från stadens sida. Staden tog 1842 tacksamt tillfället att befria sig från sitt kvarstående åtagande till Kronan enligt raseringskontraktet, att invid Nya Allén ordna "en beqwämare och täckare anläggning" – en på en alternativ plankarta markerad rymlig park. Sålunda beslöt man stödja ett privat parkprojekt.⁴⁴ Från Södra Vägen i anslutning till Kungsparken sträckte sig Segerlindska ängen åt nordost längs vallgraven ända Fattighusån. Denna sankmark önskade den nybildade Trädgårdsföreningen kultivera till en promenadplats med odlingar för botaniska studier och affärsverksamhet i kombination med park i engelsk stil. Föreningen hade sina främsta drivande krafter i kapten Elof von Normann, på vars initiativ den bildats, och med. dr. P. C. Westring som hos staden utverkade tillstånd och ekonomiskt stöd. Kapitalstarka aktieköpare var ivriga att, trots föga lämplig jordmån, bekosta en större offentlig park på den utvalda platsen – denna hade fördelen att vara stor nog tack vare den tillökning som blivit följden av Nya Alléns ändrade sträckning (se ovan). Den sumpiga ängens pölar, utgörande resterna av den östra landfrontens yttre vallgrav, kunde efter uppgrävning bli en slingrande damm som ett för den engelska parken passande förskönande inslag. Staden biföll den begärda fria upplåtelsen med åtagandet att lämna föreningen ett visst årligt ekonomiskt stöd mot att föreningen åtog sig svara för skötseln av stadens planteringar.



49-51. Kapten von Normann (t.v.) och trädgårdsmästare Töpel (t.h.) såg sina förhoppningar om en botanisk anläggning grusas av doktor Westring (mitten), som trumfade igenom sin vision av en promenadpark – till nytta och nöje för den skönhetstörstande allmänheten i ett Göteborg omgivet av kala gråa berg.

52-54. Trädgårdsmästare C. F. Liepe (t.v.) och hans efterträdare Georg Löwegren (t.h.), vilken 1860-1907 utvecklade Trädgårdsföreningens park till en av Europas vackraste och mest berömda.



Föreningens tyskfödde trädgårdsmästare Frans Töpel beredde den sankt ängsmarken till planteringsbart skick genom omfattande jordarbeten, men hade svårt att samordna dessa med stadens uppdrag att ordna strandpartiet mot vallgraven. Töpel delade lidelsefullt Normanns vetenskapliga syn på anläggningens syfte och disposition. Föreningens direktion godkände en plan av Töpel enligt botaniska och ekonomiska principer. Mot detta ställde Westring sin motsatta lidelse att allmänhetens behov av en vacker park måste komma i främsta rummet och anvisade hur man skulle åstadkomma en "praktanläggning" snarare än en "handelsträdgård". En svår konflikt slutade med att Westring fick direktionen på sin sida och en ny plan blev 1844 antagen till utförande. Töpel kunde dock inte foga sig och ersattes av en annan tyskfödd trädgårdsmästare, C. F. Liepe. Denne fullbordade anläggningen enligt beslutad plan och 1847 kunde besökarna bese såväl en rymlig park som den botaniska avdelningen på friland och i växthus. Ett tiotal år senare hade Trädgårdsföreningen mycket tack vare Liepe en högt aktad position i Sverige för de vackra planteringarna och en snabbt ökande handelsproduktion.⁴⁵

Trädgårdsföreningen skapade med hög ambitionsnivå under stora svårigheter en av Sveriges tidigaste större offentliga parkanläggningar. Verksamheten var affärsdrivande och byggde från öppnandet av parken 1847 på medlemmarnas aktiekapital, intäkterna från entréavgifter och försäljningen av fröer och växter. Dess framgång genom Liepes arbete befästes och stegrades under trädgårdsmästare Georg Löwegrens ledning från 1860 och ett drygt halvsekel framåt, då parken blev omskapad och upplevde sin storhetstid som en av Skandinavians största sevärdheter. Det var en period av minutiös skötsel och påkostade blomsterarrangemang i tidens dekorativa "tapetgrupper", alltmer omfattande fröhandel och tillkomsten av en rad storartade attraktioner såsom växthus för exklusiva växksamlingar från varmare världsdelar och konsertsalong med stadens mest populära friluftsrestaurang.

Med sin exklusiva profil blev Trädgårdsföreningens Park redan från början i synnerhet den mera välsituerade borgerliga publikens mötesplats. Den stora allmänheten hade formellt tillträde, mot erläggande av entréavgiften, men fann sig knappast hemmastadd i den ytterligt välansade miljön. Gräsplanerna, berömda för sin ovanliga skönhet, var endast till ögonfägnad. Barnen saknade utrymmen att tumla om i lek och måste hållas under ständig uppsikt.



Trädgårdsföreningen skapade den engelska parkstilens olika estetiska upplevelser enligt mönster från Europas större städer. Romantiska perspektiv såsom lövinramade utblickar över vallgraven (55) i motsats till den öppna mötesplatsen kring fontänen i parkens mitt, smyckad av blomstergrupper och omgiven av täta dungar (56) – från restaurangen ses Palmhuset skönt inbäddat i frodiga buskage.

Kungsparkens fortsättning – stadens förskönande lunga fullbordad

Trädgårdsföreningens park blev under 1850-talet nationellt ryktbar bl.a. för de vetenskapliga odlingarna på friland och i växthus samt för alla ovanliga trädsorter från andra delar av världen. Inträdesavgiften och karaktären av välordnad utställningsträdgård med disciplinkrav på besökarna gjorde parken attraktiv för fåtalet medan den stora allmänheten mest höll sig till Lorensbergs tivolipark förutom alléerna. I lilla Kungsparken framför Trädgårdsföreningens huvudentré vid södra landsvägen avsattes 1855 plats för Nya (Stora) Teatern, vilken beretts utrymme där genom en föreslagen tomtindelning av parkens båda hälfter.⁴⁶ Under teaterns byggnadstid 1856-59 blev det framtida nyttjandet av marken väster om Trädgårdsföreningens område slutgiltigt utrett och ändrat från presumtiv bebyggd stadsdel till renodlat parkändamål. Dr Maja Kjellin har endast summariskt berört ämnet.⁴⁷ Då emellertid detta är av central betydelse för 1860-talets plansituation (se kap. II B) utvecklas det här med utnyttjande av magistratens och drätselkommissionens protokoll.



57. Mellan vallgraven och Nya Allén fick den nya teatern år 1855 sin byggnadsplats i Kungsparken – väster därom låg strandområdet på den f.d. glacisen ännu för fäfat. Karta av stadsbyggmästare H. J. Strömberg 1856, då teaterbygget påbörjats och angränsande mark blivit begärlig för intressenter.

58. Stadsingenjör C. J. Nyströms förslag till tomtindelning söder om vallgraven våren 1857, vilket föranledde borgerskapet och magistraten att på hösten besluta Kungsparkens utvidgning västerut. Strandområdet var ämnat att bebyggas ända in på teaterhuset. Jfr Kaufmanns förslag 1852 (bild 79).

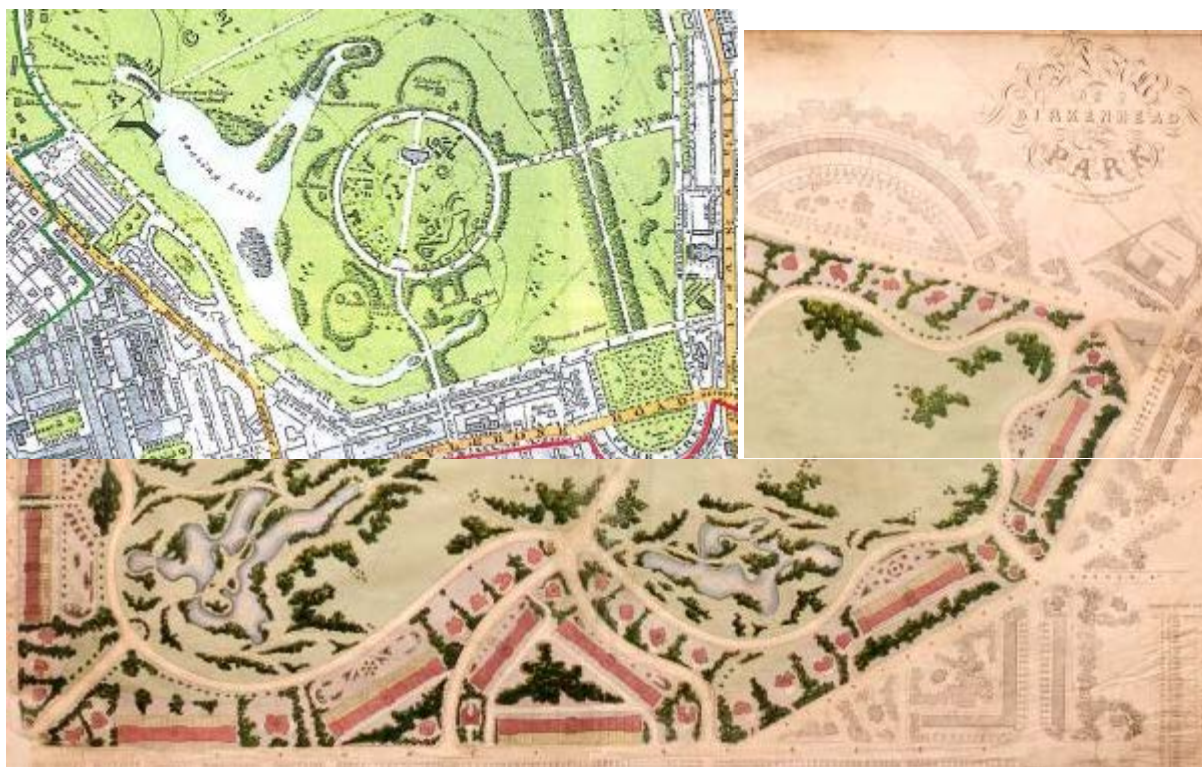


Stadsmäklare H. W. Ström och den i Göteborg relativt nyetablerade tyske byggmästaren P. J. Rapp begärde i juli 1856 hos stadens drätselkommission att fler tomter skulle skapas till försäljning mellan vallgraven och allén.⁴⁸ Kommissionen överlämnade till magistraten den 28 april 1857 stadsingenjör C. J. Nyströms förslag till 13 villatomter, helst med strandkontakt. Nyström ansåg att vallgravens krökningar gjorde trakten olämplig för stadsbebyggelse – sådan borde i stället förläggas närmare älven och den järnväg (Västra Stambanan) som staten hade under anläggning.⁴⁹

Kommissionsledamoten handlanden August Kobb⁵⁰ (för eftervärlden känd som Slotsskogsparkens skapare) reagerade mot förslaget och återopade i sin reservation "En af allmänna opinionen länge och med skäl uttalad önskan, att den emellan Wallgrafwen och Nya Alléen från och med Kungsparken till Pusterwik belägna terrain skulle på ett för Stadens utvidgning och försköning ändamålsenligt sätt begagnas". Han tillät sig "af varmt intresse för denna angelägenhet att förete ett annat project, för hvilket jag utbeder mig den uppmärksamhet som ämnets wigt bör kunna påräkna".⁵¹ Kobb påpekade att Göteborg saknade "tillräckliga allmänna promenadplatsar" för en stor befolknings behov och fortsatte: "Att rörelse i fria luften är ett af de bästa medel för helsans stärkande och bewarande är wäl en sanning som af ingen kan jäfwas – och huru högt detta i sanitärt hänseende öfverallt utrikes uppskattas, kan bäst bedömmas af de wackra och ofta storartade promenadanläggningar hwarje Stad i sin mån söka tillegna sig, stundom med oerhörda uppoffringar". Stadsingenjörens förslag till villabebyggelse skulle göra området i huvudsak privatiserat – 10 strandtomter väster om Korsgatan innebar att "allmänheten således skulle utestängas från möjligheten att här passera". Kobb framhöll att området längs vallgraven behövdes som utökning av närliggande promenader, "genom sitt lyckliga, centrala läge beqvämt tillgängliga för allmänheten". Terrängens "irreguliera form" genom Vallgravens krökningar gjorde den lämplig för "en ledig och smakfull parkanläggning". Om teatern fick få stå fritt med obebyggda granntomter skulle den "för ögat liksom sammanbindas med Trädgårdsföreningen, och hela lokalen från Fattighus-ån till Rosenlunds-Bron förete ett wackert sammanhängande helt". Kobb påvisade även hur staden likväl kunde påräkna en viss ekonomisk utdelning. Ett "Esplanade- eller Terrass-qvarter" kunde nämligen få plats närmast allén med fasader åt fyra sidor, "wackra byggnader i sammanhängande stil", åsyftande radhus. Tack vare detta attraktiva läge borde staden få en betydande inkomst av tomternas försäljning. Kobb omtalar

14 tomter för 42 familjer "oberäknadt mindre lägenheter".⁵² Således avsåg han troligen trevåningshus med en större lägenhet per våning samt en tjänstebostad.

Drätselkommissionen ansåg att stadens kassa inte tillät en park av den föreslagna storleken, vilken för övrigt inte behövdes eftersom båda alléerna, Trädgårdsföreningen och Lorensberg låg i närheten. Då stadskamreraren bedömt tomter närmast Nya Allén mest intressanta kunde dock ett kvarter enligt Kobbs förslag vara sättet att finansiera en parkanläggning, men bara i den mån tomternas försäljning medgav detta.⁵³



59. Regent's Park i London blev särskilt i söder och väster på kunglig order 1811 under följande decennier omgiven av fashionabla bostadsanläggningar, "terraced houses" med utsikt över parken.

60. I Birkenhead utanför Liverpool öppnades 1847 en kommunal park bekostad av både offentliga medel och fransållda "Terraces" för medelklass mot omgivande gator. August Kobb föreslog just en sådan finansiering av Kungsparkens utvidgande västerut – den på Nyströms karta över förslag till tomter (61) med blyerts inritade rektangeln vid Nya Allén torde markera Kobbs angivna läge för ett "Esplanade- eller Terrass-qvarter" med "wackra byggnader i sammanhängande stil", d.v.s. radhus av den anspråksfulla typ som hade gjort Londons West End berömt.





Mur- och byggmästaren P. J. Rapp (62) begärde 1856 tomter nära det nya teaterhuset vid vallgraven. Detta gillades inte av handlanden August Kobb (63), som övertygade borgerskapet och magistraten om att man istället måste utöka parkbältet till en större offentlig promenadplats. Avgörande betydelse hade två dokument 1857 (64-65): Kobbs upprop i drätselkommissionen (t.v.) var det som behövdes för att Borgerskapets Äldste i sitt utlåtande till magistraten (t.h.) skulle kräva ett slutgiltigt stopp för markspekulationen på den f.d. glacisen.

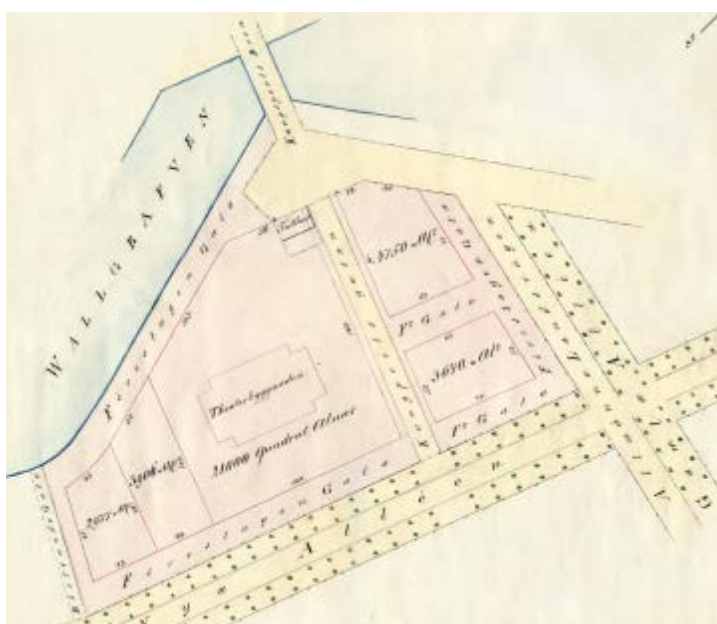
Magistraten remitterade den 8 maj 1857 ärendet, tydligen efter livlig diskussion, till Borgerskapets Äldste. Dessa slog i sitt remissvar den 5 juni fast att man måste se stadens utvidgningsbehov i stort.⁵⁴ Med en fortsatt kraftigt ökad befolkning till följd av järnvägens utbyggnad gällde det nu att ge plats för hela stadsdelar omkring den gamla staden. Den oregelbundna marken vid vallgraven kunde visst medge "anläggningen af någre villor, eller färre hus, till ... hushåll af de förmögnare klasserne, men ej såsom byggnadstomt ... motsvara något större behof". De äldste framhöll däremot "ett behof, som förr möjligen ej varit erkänt såsom sådant, men åtminstone under den sednare tiden blifvit vitsordadt såsom ett af hufvudvilkoren för de större Städernas trefnad och sundhet, nemligen att i närheten eller helst inom sjelfva Staden ega en offentlig promenad, planterad och anordnad för den större allmänheten". Trädgårdsföreningens park fanns ju, men var "allt för inskränkt" och exklusiv. Denna skulle således förbli "en angenäm och hälsosam tillflykt för de af Stadens bättre lottade innevånare, som endast stundtals kunnat utbyta vistandet af Stadsgatorne mot den friskare luften i en trädgård, och en lämplig samlingsplats för dessa klassers barn och ungdom då årstiden och andra omständigheter ... bjudit dess vistande utom hus". Emellertid hade "lika fördelar ... ej varit beredde de mindre bemedlade samhällsklasserne", medan i utlandet "Redan länge ... vigten af en sådan för hela allmänheten tillgänglig anläggning varit insedd". Sålunda hade man "i de större Städerna derstädes ej allenast dertill afsatt ett ofta dyrbart utrymme, der det funnits odisponeradt, utan äfven ej skytt stora uppförfingar för att åstadkomma ett sådant". Slutsatsen blev: "Då man nu går att för Göteborg utstaka plats till en stor Stad, mångdubbelt större än hvad vid första anläggningen blifvit förutsatt, måste man äfven hafva nämnde behof för ögonen".

Borgerskapet ville på denna grund "föreslå att all den mark mellan Nya Alléen och Wallgrafven, som är belägen mellan Nya Theaterhuset och Rosenlundsbron, må afsättas och så fort omständigheterna medgifva användas till en för allmänheten tillgänglig parkanläggning; och hafva Borgerskapets Äldste ... valt denna plats, dels emedan derigenom skulle åstadkommas en sammanhängande planterad trakt utmed vallgrafven från Stampen, hvarigenom tillfälle bibehölls för en friskare luftvexling längsefter Stadens inre sida, dels af orsak att derigenom plats för framtiden funnes för ... enstaka offentliga byggnader, dertill lämpligt utrymme annorstädes ej vore att få ..."⁵⁵ (se *Parkerna som markreserv för offentliga byggnader*, kap. IV B). Däremot ansåg man att det mindre markstycket vid allén närmast Pustervik och Masthugget var lämpligt att indela till kvarter för stadsbebyggelse.



66. Magistraten valde 1857 på inrådan av Borgerskapets Äldste att för bebyggelse och kajgator mellan vallgraven och Nya Allén reservera endast området närmast Masthuggsvägen (nuv. Järntorgsgatan). En stor lastageplats och väster därom tre byggnadskvarter – 10:e kvarteret (senare stadsdelen Pustervik) – gavs högsta prioritet för genomförande medan de föreslagna tre nya kvarteren i Västra Haga söder om allén skulle komma i andra hand. Kvarteren skildes från allén av parallella lokalgator, blivande Norra respektive Södra Allégatan – dessa skulle i bredd hålla tidens normalmått 40 fot (12 meter), lika Masthuggets gator. Utsnitt av stadsingenjör Nyströms tomkarta (bild 58).

Magistraten instämde till fullo i borgerskapets värtaliga åsikt på anförda skäl och biföll den 28 september 1857 förslaget.⁵⁶ Sakkunnig person skulle genast anlitas för beslutets verkställande. Två år senare kunde man ta beslut om anläggningssättet enligt ritningar av trädgårdsmästarna Töpel och Liepe, båda kända från Trädgårdsföreningen.⁵⁷ Det kan här nämnas att Liepe 1859 valde att lämna trädgårdsmästartjänsten på anmodan av föreningen då han inte ville avstå från sin privata handelsrörelse – han var engagerad även i planteringarna kring Domkyrkan. På August Kobbs initiativ svarade S. Lund-Leiberg för planteringarna närmast teatern och även arbetsledningen.⁵⁸ Kobb åtog sig tillsynen över projektet och inledde sålunda en drygt 40-årig period som ansvarig för stadens planteringar – kanske ville man med facit i hand från Trädgårdsföreningen stämma i bäcken genom att hålla Töpel och Liepe på plats.



67-68. Den lilla Kungsparken, planterad 1839 och delad av en gata ("promenad eller aveny") som förenade Kungsportsbron med Nya Allén. Tomtindelningsförslaget år 1855 (t.v.) utgick från att den nya teatern skulle få en bebyggd omgivning. Genom beslut 1857 och 1859 skulle teaterbyggnaden istället omges av vackra planteringar, på en karta 1860 integrerad i den omskapade och avsevärt utvidgade Kungsparken (t.h.). Framför entréfasaden ses en rymlig grusplan mot "Kungsportsgatan" (blivande Kungsportsavenyn).

69. Nya (Stora) Teatern i Kungsparken avbildad från ravelinkullen intill Korsgatans fortsättning



Teatern var med sitt fria läge i Kungsparken Göteborgs mest anslående byggnad – dess entréfasad vände sig mot en rymlig grusplan för framkörning av teaterbesökarnas vagnar från den trädkantade gata som redan 20 år tidigare hade anlagts rakt ut från Kungsportsbron till Nya Allén omgiven av en smärre parkanläggning. Göteborgs parkbälte var färdigutvecklat och hade sedan 1857 en ny broförbindelse med den egentliga staden i Korsgatans förlängning – den av trä konstruerade Bazarbron. Nu förestod den planering av stadens utvidgning som borgerskapet samma år förutskickat. 1830-talets lilla "avenue" från "Gamleport" blev därvid utgångspunkten – ett blygsamt embryo – till Kungsportsavenyn, men benämndes före planen 1863 "Kungsportsgatan". Namnet återuppstod under knappt sex månader år 1882 innan man tog tillbaka det för Sverige unika hårt kritiserade slutledet -avenyn. Innan denna namnform blivit etablerad 1872 förekom även "Gamleport-avenue".

Vallraseringsplanen 1807 hade slutgiltigt begravts efter att ha hållits vid liv i 50 år. Den ståtliga teaterbyggnaden, som otvivelaktigt hade bidragit här till, blev populär i samma breda samhällslager som hade fått fri tillgång till den förstörade parken utanför. När man 1859 gick till verket med parkanläggningen genomfördes projektet parallellt med den samma år beslutade utbyggnaden av den gamla vattenledningen från Kallebäck med rördragning i Nya Allén.⁵⁹ Från och med år 1861 kunde förstäderna använda det efterlängtrade källvattnet och parken gick mot sin fullbordan. En grandios stadsbyggnadsuppgift hade efter ett kvartssekels ansträngningar blivit verkställd.

Med vallgravsområdets omgestaltning i kontinental stil – värdig en blivande storstad – blev denna förut så osunda och illa beryktade trakt känd som Göteborgs vackraste och förnämsta

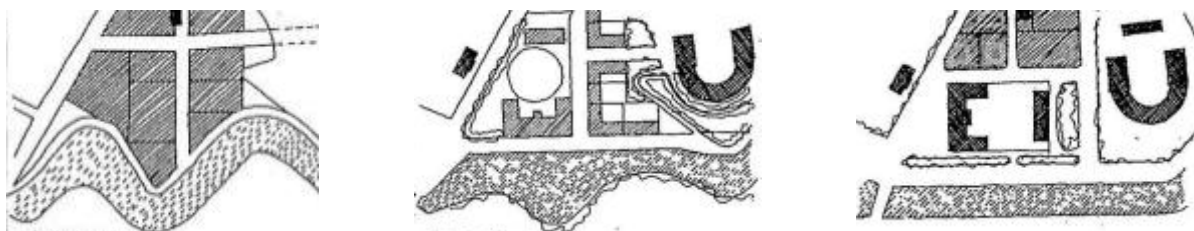
stadsparti. Stadens förskönande ”gröna lunga” hade också givit vallgraven den nya uppgift i staden som den ansedde Nils Ericsson påvisat. Till funktionen som transportled för varor med båt till de nya salutorgen hade kommit den estetiska rollen som vattenspegel i en storslagen parkmiljö. Denna lyckliga omständighet motiverade tacksamhet mot raseringskontraktets och den senare hamnplaneringens förutseende upphovsmän. Praktiska och ekonomiska skäl talade emot alléns dragning över landfrontens bastioner innanför vallgraven, vilket ofta hade skett utomlands. Det skulle ha krävt stora och kostsamma anläggningsarbeten på båda sidor om vallgraven eftersom torghandeln måste förläggas på motsatta sidan innanför nya kajmurar, där även uppförandet av en ny stadsdel hade varit det kommersiella livets förutsättning. Alléns läge och vallgravens istandsättning var på både kort och lång sikt de mest lönsamma och bekväma, vilket i förlängningen gav upphov till utvecklingen av ett för dåtidens Sverige nydanande och enastående stadsbyggnadsprojekt. Så kunde staden slutligen år 1861 fullborda det storslagna parkbälte i kontinental anda som har förblivit unikt i Norden.



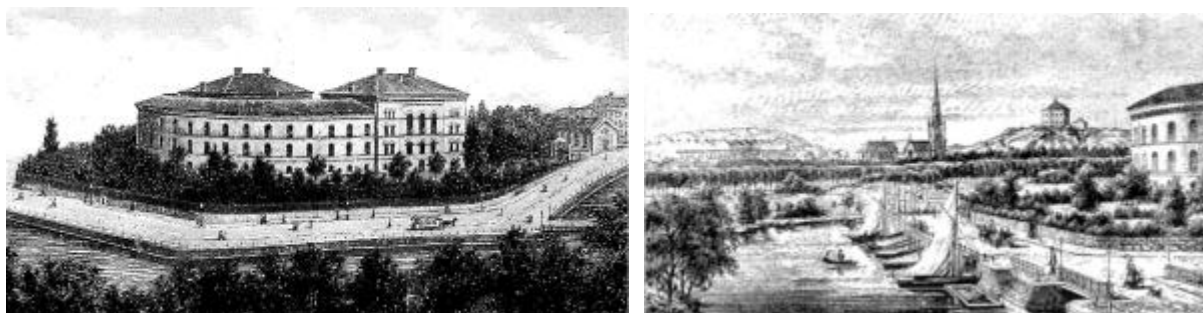
70. Kungsparkens utbyggnad västerut återgiven på en karta 1861, då anläggningen stod klar sedan vallgraven rätats vid det pågående läroverksbygget. Planen avviker från verkligheten och kan vara ett av de alternativ som staden tog ställning till 1859 (ritningarna har inte påträffats). Tre förslag av olika trädgårdsmästare tillämpades i gestaltningen under överinseende av August Kobb (jfr bild 68). **71.** Kungsparken ca 1870 från teaterhusets tak västerut. Nya Allén avgränsar parken från förstaden Haga (t.v. Hagakyrkan med Skansen Kronan i bakgrunden). Bakom kullen t.h. (f.d. ravelinen Prins Ulrik) den rätade vallgraven och den späda trädplanteringen mellan Elementarläroverket och gatan.



När den nya kommunorganisationen trädde i funktion 1863 återstod att avsluta stora anläggningsarbeten vid vallgraven som innebar att dennas västra del i uträtat lopp fick en rationell funktion som hamnbassäng och ändrade namn till Rosenlundskanalen. Genom Elementarläroverkets tillkomst 1859-62 (se kap. I B) utökades kanalprojektet med en stor omdaning som pekade mot den framtid plankommittén angav i den utvidgningsplan man utarbetade 1863. Den 17 december detta år – två veckor innan Kommitterade signerade planen med beskrivning (se kap. II B) – tog stadsfullmäktige beslut om nedbrytning av landfrontens sista bastionsmur. Det gällde Carolus Dux' västra fas och flank tillsammans med omgrävning av vallgraven och konstruktion av nya kajanläggningar. Med 35 mot 6 nedröstade man ledamoten Oscar Dicksons förslag att bibehålla såväl bastionsmuren som vallgravens krökningar mellan sjukhuset och Rosenlundsbron och mot vattnet anlägga gräsvallar i stället för kajmur.⁶⁰ Ett sådant strandparti skulle ha fullbordat den pittoreska idyll som påbörjats genom anläggandet av Kungsparken mittemot. Vallgravens uträtning var förutsättningen för Magasinsgatans framdragning mellan sjukhuset och läroverket i rät vinkel mot en ny kajgata (nu Sahlgrensngatan). Som vi ska se längre fram var Magasinsgatans framtida raka fortsättning via en bro söderut del av den bärande idén i Kommitterades plan om radiellt utdragna huvudgator – en tanke som förefaller ha utvecklats av stadsarkitekt H. J. Strömberg (se kap. II B). Sålunda varslade beslutet om att man i förväg tagit ställning för planens storstadsmässiga regularitet på bekostnad av ett utvecklat pittoreskt drag i vallgravsmiljön.



72-76. Vallgravens buktande stränder och vinklade fästningsmurar offrades för den rätta linjens princip och fördelen att kunna lägga ut en rak och bred gata på kajen – Sahlgrensngatan, som 1879 fick spårväg. Kartor efter Brandenburg 1849 och Kaufmann 1858, samt ca 1865 (rekonstruktion).



Förstadsplanering – preludium till storstadsplaneringen 1823-1861

Efter omfattande bränder som senast 1821 slukat hamnområdets gyttriga träbebyggelse och stora upplag av trävaror antog Kungl. Maj:t 1823 en enkel rutnäsplan för reglering av hela förstaden Masthugget. En ny byggnadsordning utfärdades 1830 för Göteborg med dess

förstäder på donationsjorden. I Masthugget förbjöds allt träbyggande medan detta fortfarande tilläts i Haga, på Hagaheden och Stampen. Men vid denna tid saknades intresse att bygga stenhus utanför vallgraven (om stadens första byggnadsordningar 1803 och 1830 i kap. II A).



77. Utsikt ca 1840 från Stigberget österut över hamnar och trävaruupplag i Masthugget. Landmärken i bakgrunden t.v. är stadens kyrkor och optiska telegrafen på Otterhällan samt t.h. Skansen Kronan på Risåsen.

Haga och Masthugget

Den efter 1840 hastigt stigande befolkningen i Göteborg medförde stor inflyttning i Haga med tätande träbebyggelse som också ökade i höjd upp till tre våningar. Till Östra Haga hade 1811 mot Nya Allén i norr fogats "Nya Haga" (öster om Östra Skansgatan) på mark som dittills hållits öppen av fortifikatoriska skäl. Utrymmet tillät två nya kvartersrader med inalles sex kvarter, vilka de närmaste åren blev bebyggda med trähus. Motsvarande utvidgning av Västra Haga på "Kaponnnierängen" (väster om Östra Skansgatan) dröjde flera decennier tills trångboddheten blivit ett växande sanitärt och socialt problem som oroad stadens styrande (se *Bostadsfrågan* i kap. I B). På den nämnda ängens östra del vid Kaponjärgraven anlades på stadens bekostnad 1849 ett tiotal fritt liggande envåningshus mellan trädrader. Något år senare byggde staden ett litet kvarter med tvåvånings arbetarbostäder utanför Nya Hagas östra gräns, intill Sprängkullen där Hagakyrkan skulle placeras. Därmed hade staden gjort en vacker början i förhoppningen att privatmarknaden skulle lösa det verkliga behovet.⁶¹

Förstäderna Masthugget och Haga åtskildes av Djupedalsbäcken, som här avslutade sitt slingerlopp mot älven söderifrån efter att ha runnit genom Djupedalens böljande fält mellan nakna bergkullar. Vid nästa sekelskifte skulle den bli nedlagd i kulvert inför utvidgningen av Masthuggets stenstad genom framdragning av en boulevard – Linnégatan – som dalgångens huvudled. I Masthugget var 1860 regleringen enligt 1823 års plan⁶² nyligen påbörjad vid Första Långgatan (Smala Vägen) men de nya gatorna söder därom ännu inte utlagda. Byggnadsordningen 1830 föreskrev att endast stenhus fick byggas här, snart skulle det bli aktuellt att reservera mark både i Masthugget och Östra Haga till sådana föredömliga arbetarbostäder som just uppfördes i Västra Haga. Projektet utfördes dock aldrig men gav

upphov till större satsningar på andra håll, Västra Brantdala och Annedal (se om regleringar och markutnyttjande, kap. III A).



78. Förstäderna Masthugget och Haga ca 1820 (rekonstruktion). Över hamnegendomarna mellan Breda Vägen och strandområdets gytter av byggnader och pirar – allt av trä – ligger 1823 års regleringsplan. På det nedlagda fästningsområdets yttre del (glacisen) är den 1807-08 planlagda, men 1820 ännu inte anlagda Nya Allén markerad.

Planering för stadsmässig bebyggelse

En karta över föreslagna nya tomtområden som upprättades 1852 av stadsarkitekt Heinrich Kaufmann utvisade en fortsatt utvidgning av Haga i nordväst och öster.⁶³ "Vestra Haga" borde byggas ut mot Nya Allén med sex kvarter i två rader mellan Landsvägs- och Västra Skansgatorna. Bortom "Östra Haga" tänkte man sig ett område på Hagaheden med den tilltänkta kyrkan i en platsbildning som fond i mynningen av omgivande gator. Kartan hade upprättats på begäran 1851 av magistraten med anledning av Kungl. Maj:ts tillstånd 1850 för staden att efter reglering sälja tomtmark vid vallgraven "utan hinder af stadgandet i Wallraseringskontraktet, ehuru alle tomter inom sjelfva staden ännu icke blifvit bebyggde" såväl som på donationsjorden.⁶⁴ Man önskade veta hur befintliga markreserver på båda sidorna om Nya Allén kunde användas. Högsta prioritet hade uppenbarligen den i 1808 års utvidgningsplan angivna förstaden på vallraseringsmarken vid Nya Allén – nuvarande Kungsparken och Pustervik – eftersom dessa kvarter var tomtindelade. Därefter skulle utbyggnaderna av Haga ske, den nya stadsdelen på Hagaheden med gatu- och kvartersmönster i fortsättning av Östra och Nya Haga. Kaufmanns alla förslag utanför vallgraven lades emellertid redan följande år på hyllan. Tomtindelningen vid vallgraven fick som tidigare nämnts (*Högborgerliga bostäder mellan stad och land* ovan) kritik av stadskamreraren och hela planen avstyrktes av Borgerskapets Äldste då man ansåg att tomtförsäljning inte borde ifrågakomma innan staden inom vallgraven blivit fullt bebyggd.⁶⁵ Som ovan omtalats angående raseringskontraktet med kronan 1807 hade ju staden förbundit sig att inte bebygga

det yttre fästningsområdet förrän omdaningen av det inre blivit färdigställt. Magistraten instämde med borgerskapet och avfärdade således stadsarkitektens plan.⁶⁶ Ett reviderat förslag av stadsingenjör C. J. Nyström till nya tomter i samma omfattning som tidigare behandlades av staden 1857 med resultatet att borgerskapet nu redovisade ett väl genomtänkt program. Dess förslag till differentierad markanvändning och med prioriteringsordning för lämpliga bebyggelseområden blev som redan omtalats antaget samma år av magistraten. Beslutet innebar en reducering av stadens tomtmark medan stadsarkitekten fem år tidigare hade förutsatt exploatering av alla tillgängliga markresurser (se *Kungsparkens fortsättning* ovan).



79. Förslag till byggnadstomter (rödfärgade kvarter) på ömse sidor om vallgraven, upprättat 1852 av stadsarkitekt Heinrich Kaufmann med anledning av att K.M. 1850 givit tillstånd för staden att i strid mot vallraseringskontraktet sälja mark utanför vallgraven innan staden innanför blivit fullt bebyggd. Stadskamrerare S. M. Swensson hade med blyerts föreslagit andra tomtgränser än stadsarkitekten.

För Hagas del blev endast den föreslagna utbyggnaden i nordvästra hörnet så småningom utförd såsom högprioriterad enligt beslutet 1857. Detta område närmast Nya Allén var en av stadens återstående osunda sankmarker, bidragande till kolerans härjningar i Haga. Staden hade också genom koleraepidemin 1853 en gång för alla blivit klar över att den undermåliga vattenförsörjningen i förstäderna, dit källvattnet från Kallebäck inte hade letts, var en avgörande orsak till farsoternas spridning (se kap. I B, *Den sanitära frågan*).⁶⁷ Nu gällde det att i det allt folkrikare och tätare bebyggda Haga skapa föredömligt sunda bostadsmiljöer. Med donationsmedel av Robert Dickson och hans söner startade Dicksonska stiftelsens byggnadsverksamhet 1857 i två nybildade kvarter i den inre kvartersraden på ängen väster om stadens arbetarbostäder (vid Haga Nygata). Ett kvarter med fristående tvåvåningshus av trä runt en gårdsplan följdes av ett kvarter av samma anordning men med stenhus – fasadernas utförande i polykrom "rohbau" av rött och gult tegel var stiftelsen emot då man ansåg rödsten av god kvalitet för dyr, men arkitekten A. W. Edelsvärd fick gehör för sin övertygelse att färgkontrasten hade avgörande arkitektonisk betydelse.⁶⁸ Den yttre kvartersraden mot allén kvarhöll staden som disponibel tomtmark i väntan på allmänna behov. Först vid mitten av 1870-talet var även den bebyggd, då med offentliga inrättningar: från Järntorget i väster räknat Arbetarföreningens hus, det likaså fritt liggande barnsjukhuset och Renströmska bad- och tvättanstalten. (De båda förstnämnda kvarteren blev i 1900-talets början högexploaterade, Arbetarföreningens hus genom till- och påbyggnad – sjukhuskvarteret genom tomtens indelning till fyra hörntomter för bostadshus, vilka uppfördes i maximalt tillåten höjd.)



80-81. Robert Dickson donerade 1856-57 330 000 riksdaler till bostäder för arbetarklassen. Sönerna bildade Robert Dicksons stiftelse till den 1858 avlidne faderns minne. I Västra Haga uppfördes 1857-60 bostadskvarter av trä respektive sten, två mönstergilla anläggningar med friliggande hus kring en rymlig gård. Bilden visar på vardera sidan av Kaponjärgraven de 1857 byggda Dicksonhusen av trä (högra d.v.s. västra sidan) och stadens arbetarbostäder från 1849 (vänstra d.v.s. östra sidan).

82. Stiftelsens andra kvarter, beläget väster om trähuskvarteret och med byggnader av tegel uppförda 1859-60 – denna vy från Nya Allén blev några år senare skymd av barnsjukhusets stora tegelbyggnad. Under 1870-talet skulle Dicksons koncept med friliggande stenhus i arkitekt A. W. Edelsvärds ”rohbau” av rött och gult tegel följas av flera liknande – i stiftelsens m.fl. aktörers regi – i nyöppnade områden för billigt bostadsbyggande.



Att möta det verkliga behovet av sunda bostäder förutsatte planering och bebyggande på disponibel landområde – och tillgång till vattenledning. Stadens beslut om markanvändning söder om vallgraven 1857 innebar att en framtida radikal utvidgning av Haga skulle ske med stenhus, sannolikt i huvudsak enligt Kaufmanns förslag med större gatubredder och en tomtindelning som medgav ett sundare – men samtidigt dyrare – byggnadssätt. Vid 1860-talets ingång var dock situationen att det sanitära hotet från Haga hade uppskjutits genom utbyggnad av Kallebäcksledningen. Samtidigt var beståndet av arbetarbostäder genom stadens medverkan på tillväxt – om än i blygsam omfattning – i Haga och Majorna genom donationsmedel.

Öster om Haga skulle Hasselbladskas ängen bli åtkomlig vid arrendetidens utgång 1867 och staden hade 1852 avvisat arkitekten Victor von Gegerfelts förslag att få friköpa mark till utvidgande av villaområdet längs Nya Allén med hänvisning till att området skulle behövas för arbetarbostäder (Kaufmanns karta, se ovan).⁶⁹ Med stadens beslut 1857 av markanvändning söder om vallgraven ändrades emellertid förutsättningarna. Kungsparkens utsträckning och den nya stenstaden Pusterviks anläggande norr om Nya Allén liksom en utbyggnad av Västra Haga mot allén flyttade intresset för exploatering i större skala till de öppna markerna på stadens södra och östra sida där hela stadsdelar kunde rymmas. Stadens bättre bemedlade hade börjat att i eget intresse och med stadens representativa yttre i hågen rikta blicken mot landerimarkerna öster om Hagakyrkan – Hagahedens byggnadsgrund bedömdes särskilt god. Sannolikt måste Haga bibehållas inom befintliga gränser och med sitt trånga bebyggande vid smala gator.



83. Förslag år 1852 av Victor von Gegerfelt till utbyggnad på Hasselbladskas ängen av villaområdet vid Nya Allén. Det accepterades inte av staden då man räknade med att behöva upplåta ängen till nya arbetarbostäder i anslutning till kvarteren i Haga.

Stenstaden etableras utanför vallgraven

Vid den tidpunkt då Göteborgs stad tog det formella beslutet (1861) att utarbeta en plan för bebyggande av såväl Gullbergsvassen som landerimarkerna mellan Haga och Mölndalsån (se kap. II B) fanns sedan decennier en plan för en ny stenstad på donationsjordens västligaste del, Masthugget. Den ytterligt låglänta f.d. strandängen skulle bli problematisk att bebygga med tunga stenhus i stora kvarter utlagda över den gamla trädgårdsmarken med dess lösa lergrund. Således anbefalldes byggnadsordningen 1830 ett lättare byggnadssätt än i gamla staden med högst två våningars höjd (se kap. II A om byggnadsordningarna).

Enligt regleringsplanen 1823 skulle rektangulära kvarter orienteras efter fem öst-västliga långgator, vinkelrätt korsade av fem tvärgator med en generell gatubredd av 40 fot (12 meter). Med undantag av den större gatubredden följdes därmed samma planprincip som hade format 1600-talets stadsbildning inom fästningsverken. Vid tiden för Masthuggsplanen var 12 meter gatubredd ett relativt generöst mått och blev ett generellt axiom i riket för reglering av städer. Nära fyra decennier senare var trafiksituationen en helt annan i landets livligaste handelsstad, vars hamnverksamhet passerat huvudstadens, med snabbt växande befolkning och industri, järnvägsförbindelser etc. Den generellt rekommenderade minsta gatubredden 12 meter hade därför börjat ifrågasättas.

Med undantag av Sjömanshuset med angränsande byggnad, uppförda på 1830-talet vid Stigbergslidens nedre del (förstadens yttersta gräns mot Majorna), dröjde det till slutet av 1850-talet innan planen för "Långgatorna" kunde börja förverkligas. Enstaka hus uppfördes

vid den enda tillgängliga gatusträckningen, Första Långgatan. Byggnadsverksamhet av någon omfattning i Masthugget kom igång först 1861, då markägarna lyckades förmå staden att förbinda sig genast lägga ut Andra Långgatan och delar av anslutande tvärgator. Irriterade ägare av blivande tomter hade krävt att staden skulle lägga ut vissa gatudelar för att de skulle kunna utnyttja sina tomter för bebyggande. Vid de förhandlingar som kom till stånd 1861 försökte staden få markägarna att avträda tomtmark vid den blivande Andra Långgatan för att denna såsom tilltänkt huvudgata skulle kunna göras 5 fot bredare åt vardera sidan, totalt 50 fot (15 meter). Eftersom vissa markägare vägrade att acceptera stadens villkor, bl.a. med hänvisning till att en byggnad redan uppförts i den av Kungliga brevet 1823 bestämda gatulinjen, var emellertid den föreslagna breddningen ogenomförbar. Staden beslutade att utlägga gatorna i Masthugget med planenlig bredd, 12 meter.⁷⁰

I enlighet med magistratens beslut 1857 att utsträcka Kungsparken västerut reserverades också den återstående marken på samma sida om vallgraven väster om Rosenlundsbron för bebyggelse på grund av närheten till hamnområdet vid Pustervik. En regleringskarta upprättad 1858 visar vallgravens rätning, kajer, gator och byggnadskvarter samt en rymlig plats för godsupplag vid kajens östra del.⁷¹ Sålunda höll i 1860-talets början den lilla stadsdelen Pustervik på att ta form mitt emot Haga på Nya Alléns norra sida, där ett par kvarter var under uppförande mellan en ny lokalgata längs allén och kajgatan vid Rosenlundskanalen. Det rika Göteborgs bostadsstråk Stora Nygatan hade därmed fått en av hamn och handel mera präglad motsvarighet utanför vallgraven. Byggnadsverksamheten i Masthugget tog sin början vid Järntorget, dåvarande "Bierhalleplatsen", och de därifrån utgående båda nordligaste långgatorna. Här satte Lindbergska husen (1861-65) med sina tre våningar den höjdstandard som blev rådande jämsides med den rekommenderade lägre höjden fram till 1880-talet.



84. *Regleringen 1858 av "10:e kvarteret", senare stadsdelen Pustervik. Av tre byggnadskvarter delades de större kvarterens tomter i två (jfr Nyströms tidigare förslag, bild 66).*

När Masthuggets tomtägare 1861 fick staden att besluta om utläggning av gator så att man äntligen kunde börja uppföra hus sammanföll detta tidsmässigt med utbyggnaden 1859-60 av vattenledningen från Kallebäck. Denna avsågs försörja förstäderna Haga och Masthugget med samma friska källvatten som borgerskapet inom vallgraven kunnat njuta av sedan ett halvsekel tillbaka (se *Den sanitära frågan* i kap. I B). Åren kring 1860 tog produktionen av stenhus ordentlig fart i omgivningen av Nya Allén väster om Hagakyrkan – på flera håll i Haga förutom Pustervik och Masthugget.



85. *Stadens dricksvattenförsörjning var före 1871 endast tillgodosedd av Kallebäcksledningen. Från denna, vars kapacitet kunde utnyttjas bättre i väntan på ett nytt vattenledningssystem, drogs 1859-60 en förgrening västerut genom Nya Allén till Masthugget med reservoar på Hagaheden, vattenposter i detta område och förstaden Haga (ritning till förslaget 1859 se bild 103).*

I Haga, där bostadshusen dittills varit byggda av trä och det 1855 blivit förbjudet att bygga trähus i fler än två våningar, introducerades stenhusbyggandet 1858 i grannskapet av Järntorget. Ett kvarter solida stenhuslängor i två våningar med arbetarbostäder uppfördes av Robert Dicksons Stiftelse 1859-60 medan privata byggherrar med enkelt konstruerade "stenhus" i tre våningar (tunna tegelväggar i korsvirke med puts- eller tegelrevetering) kunde bygga billigt men ändå för borgerliga anspråk erbjuda en bostadsmiljö med högre status än trähusen. Som redan nämnts inleddes åren kring 1860 bebyggandet av den lilla stenstaden Pustervik vid Nya Alléns norra sida – två kvarter närmast hamnområdet.⁷² Det återstående kvarteret blev fullt tillgängligt mot Pusterviksplatsen först efter igenfyllning av Kaponjärgraven 1865 och husen uppfördes samtidigt med byggstarten i Vasastaden 1868 (se *Stenstadsutbyggnadens preludium och Stadsutvidgningens blygsamma början* i kap. IV A).

Att stenhusproduktionen fram till 1850-talets slut var koncentrerad till innerstaden kan ha ett visst samband med förekomsten av vattenledning, men det gällde för staden att upprätthålla sitt ovan nämnda beslut att – trots Kungl. Maj:ts dispens från raseringskontraktet – förhindra spekulationsbyggande utanför vallgraven som kunde fördröja den inre stadens fullbordande.

B. Handelskapitalismens Göteborg – den blivande storstaden synar sina behov

Hamnstaden – industristaden

Riksangelägenheten Göteborg

Göteborgs bestämmelse vid stadens grundläggning var att som transithamn i ett läge utom kontroll av grannländerna ha en strategisk huvuduppgift i Sveriges utrikeshandel. Etablerandet av en port mot väster över Nordsjön var som en av rikets främsta angelägenheter möjlig genom en flerårig nationell ekonomisk kraftsamling för betalning till Danmark av "Älvsborgs lösen". För Göteborgs varaktiga bestånd satsade Kronan oerhörda summor på fästningsverken. Från Göteborg exporterades svenskt trä och järn, till Göteborg kom manufaktur- och kolonialvaror. Efter hand visade Ostindiehandeln, sillperiodens tranexport och Kontinentalsystemet Göteborgs nationalekonomiska betydelse.

Genom den europeiska kontinentens rekonstruktion efter Napoleonkrigen kunde särskilt i nordsjöländerna en dynamisk ekonomisk utveckling ta fart med industrialisering i Englands efterföljd. Preussen lade grunden till en industriell frontposition och ett framtida stortyskt välde i konkurrens med Frankrike och England. Göteborgs handelshus, sedan gammalt orienterade mot Västeuropa och världsdelar bortom haven, gjorde stora affärer främst i nämnda länder. Göteborg kunde i kraft av sitt läge vid Västerhavet och sina väl utvecklade affärsförbindelser, vitt förgrenade utomlands, tidigt tillgodogöra sig ångkraftens revolutionerande utveckling av industrin och kommunikationsväsendet. Göteborg placerades nu åter i fokus som riksangelägenhet. Sjöfarten leddes från kust till kust genom inlandet via Göta Kanal, sedermera kompletterad av Västra Stambanan som statens första storsatsning på järnvägar. I tur och ordning krävde dessa kommunikationssystem dittills oöverträffade investeringar. För Göteborgs stad gällde det att i samförstånd med staten bereda kommunikationerna möjligheter att verksamt bidra till såväl landets som samhällets ökade välstånd. Med detta för ögonen kunde stadens ekonomiska utveckling och utbyggnaden av näringslivet i framtiden förväntas bli koncentrerad till områden nära älven och järnvägen.

Det förmögna Göteborg och kommunalandan

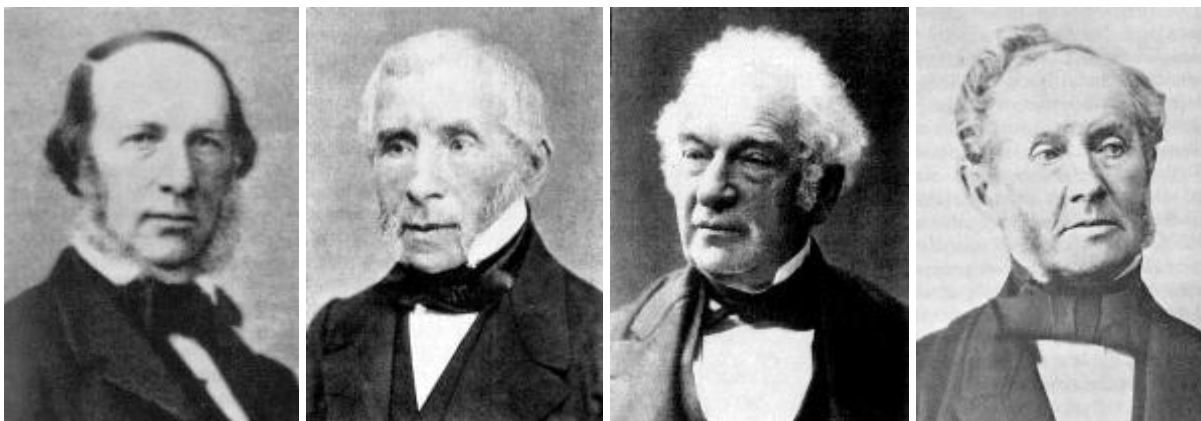
Göteborgstraktens ekonomiska tillväxt från 1830-talets slut var helt beroende av älvfårans uppmuddring för trafiken på Göta kanal och tilltog i styrka från 40-talet, då kajbyggnader inletts vid älvstranden och textil- och verkstadsindustri etablerat sig där. Vid 1800-talets mitt var handelskapitalismens stad av första rangen i Sverige genom närheten till de stora och växande världsmarknaderna en verksam del i den internationella handelsaristokratins nätverk. Göteborgska handelshus leddes av Sveriges mest frisinna och progressiva stadsborgerskap med släktband som knöt till Göteborg till det dynamiska affärslivet i andra länder, främst engelska och tyska hamnstäder. Man hade genom skickligt utnyttjande av sambanden mellan internationell maktpolitik och konjunkturer ställt staden i spetsen för landets ekonomiska och industriella utveckling. Göteborg, som haft sin mest lysande tid under kejsar Napoleons

kontinentalblockad av England i seklets början, drog även stor ekonomisk fördel av Krimkriget vid sekelmitten medan detta drabbade övriga Sverige med handelskris.⁷³

Långt innan järnvägarna banat väg för landets industrialisering hade Göteborg som Sveriges främsta handels- och sjöfartsstad tack vare de livliga förbindelserna med omvärlden en snabbt växande industri. Genom sin sociala och ekonomiska dynamik stod Göteborg i bjärt kontrast mot det övriga svenska stadslivet, vilket oftast sävligt kretsade kring hårt reglerade lokala näringar kontrollerade av det statliga ämbetsmannaväldet. Sverige under Karl XIV Johans konservativa regim präglades i stort av tekniskt, ekonomiskt och miljömässigt stillastående. Fram till 1860-talet, då näringsfriheten och järnvägarna satte alla hjul i rullning, var stadstillvaron i allmänhet sig lik sedan generationer. Torgmarknadernas handels- och kulturutbyte mellan stad och land var traditionellt årets stora höjdpunkter och såväl lantbefolkningens som borgerskapets världsbild förutsatte att allt skulle förbli vid det gamla.⁷⁴ I flertalet städer ökade invånarantalet mycket blygsamt fram till 1800-talets slut – en del tidigare stora centralorter, t.ex. residensstäderna Karlskrona och Falun, hamnade dock redan före seklets mitt i bakvatten efter de uppgående industristäderna Norrköping och Jönköping. Betydande transithamnar med ett rikt inland som Göteborg och Malmö expanderade särskilt kraftigt då de tidigt tog del av kontinentens industriella utveckling. Grosshandelseliten inom stadsborgerskapet skapade förmögenheter genom sina ekonomiska och kulturella band till Europas stora handels- och sjöfartsnationer. Dessa landets mest dynamiska städer hade en tillväxthastighet som under hela 1800-talet vida översteg huvudstadens och under seklets gång ökade dramatiskt (se *Befolkningstillväxten* nedan).

Det idoga Göteborg med sitt rastlösa affärsliv intog genom ett tämligen oberoende förhållande till centralmaktens byråkrati en särställning bland landets städer. Vid seklets mitt disponerade Göteborgs liberalt sinnade handelsaristokrati landets största kapitalkoncentration och under 1850-talets stora ekonomiska uppgång passerade rikets andra stad huvudstaden som ledande hamn. Göteborgs handels- och industrikapitalister utgjorde ekonomiskt och socialt en samhällselit utan egentlig motsvarighet i landet. Man ägnade sig med stor flit åt lukrativa affärer och ett sällskapsliv främst i kretsar som befruktade affärslivet. I aristokratins och ämbetsmannasveriges frånvaro strävade det förmögna borgerskapet oupphörligt att gynna stadens ekonomiska utveckling och investera framgången i offentliga anläggningar till invånarnas gemensamma nytta och samhällets ökade anseende i omvärlden. Man ansåg det inte vara det allmännas sak att avhjälpa bostadsnöd och fattigdom, men hävdade sitt moraliska samhällsansvar enligt tesen ”rikedom förpliktar”. Den berömda göteborgska filantropins frikostiga donationer till sociala, bildande och andra allmännyttiga inrättningar har ansetts uttrycka en för Sverige särpräglad kommunalanda grundad på medborgerlig ansvarskänsla.

Förmögenheterna gjorde det självmedvetna borgerskapet särskilt benäget för filantropiska insatser på sociala och kulturella samhällsområden där staden genom frånvaron av statligt engagemang hade full kontroll över verksamheten. Detta följde ett internationellt mönster och kring mitten av 1800-talet hade filantropin blivit något av en allmän trend i många svenska städer. Utmärkande för Göteborgs donationer lär ha varit omfattningen och det efter seklets mitt allt större intresse för kulturinstitutioner som kom att ställa de sociala inrättningarna i skuggan. Vid fördelningen av stadens resurser till offentliga ändamål kunde striden stå het mellan inte bara konservativa och liberaler utan också mellan liberalernas ”höger-” och ”vänster”-fraktioner – manchesterliberalerna och socialliberalerna. I takt med stadens tilltagande välstånd ökade donationerna både i antal och storlek med ofta ansenliga belopp till olika offentliga ändamål.⁷⁵



86-89. Till de offervilliga filantropernas grädda i Göteborg vid 1800-talets mitt hörde dessa fyra män, kända för ett stort engagemang i sin stad som verksamma i åtskilliga kommunala organ:
 Fr. v. grosshandlandena Oscar Ekman, Sven Renström och Eduard Magnus – Ekman och Magnus understödde kraftigt bl.a. Göteborgs Högskola, Renströms frikostiga insatser gav honom eftermälet ”Samhällets välgörare”. Längst t. h. handlanden Erik Gustaf Lindström, som tidigt uppmärksammade den sociala bostadsnöden och redan 1847 verkade för stadens uppförande av billiga arbetarbostäder.

Framtidens stad

Göteborg var i de tekniska framstegens spår inne i en dynamisk utveckling och spåddes en lysande framtid som stor metropol i världshandelns nät av pulserande storstäder. Fortsatt framgång förutsatte att näringar och samfärdsel bereddes stort utrymme, varvid den nya yttre hamnen måste byggas ut längs älvstranden i effektiv samordning med järnvägen. Man ansåg Gullbergsvassen med sitt strategiska läge ha en nyckelposition i detta hänseende. Samtidigt krävdes emellertid också sundhetens förbättrande genom vatten- och avloppsfrågornas lösning för såväl befintliga som blivande stadsdelar. Först med denna grund lagd kunde staden byggas ut med nya bostadskvarter och förskönas genom ett tidsenligt anläggnings- och byggnadssätt, varvid den sanitära standarden i bostäderna kunde höjas. Framtiden måste mötas genom kommunala satsningar som i storleksordning och tekniskt avancemang var utförbara endast med kunskap om utvecklingen i de framstående större städerna i utlandet – och med den erforderliga investeringsviljan (se vidare om planområdet i kap. II B).⁷⁶



90. Den statistiska karteringen av Sveriges städer på 1850-talet visar att Göteborg hade påbörjat utbyggnad av en ytterhamn vid älvstranden (enligt hamnplanen 1844 – se bild 21). Västra Stambanans inledande till staden är 1855 nyss beslutad – staden hade denna vår på Nils Ericsons rekommendation valt stationens och bangårdens läge vid Gullbergsvassen, varifrån hamnbanan skulle dras utefter älven västerut. Järnvägsanläggningen sattes i samband med fortsatt hamnutbyggnad så att hela sträckan från Lilla Bommen till Järnvågen skulle få sammanhängande kajer enligt en ny plan utarbetad under de följande åren (se bild 22). Därmed blev hamnens utveckling västerut naturlig.

Befolkningstillväxten

Göteborgs storartade ekonomiska framsteg var parade med ökningen av stadens befolkning. Invånarantalet, som vid seklets ingång var drygt 12 800, hade under de första två decennierna stigit med 29 % och den följande 30-årsperioden med 58 % så att folkmängden år 1850 fördubblats sedan sekelskiftet. Då hade likväl två händelser inträffat med stagnerande inflyttning som följd: krisen på grund av Napoleonkrigens slut 1814 och koleraepidemin 1834, en period följt av en desto stadigare ökning från 40-talets mitt, då Göta kanals ökade kapacitet medförde en vitalisering av Göteborgs näringsliv. Under 1850-talet steg befolkningen mer än dubbelt så snabbt som föregående decennium och hade 1860 passerat 37 000 – sjöfartssamhället Majorna utanför västra stadsgränsen vid Stigberget med 11 700 invånare år 1865 bör tilläggas fastän formell införlivning med Göteborg kom först 1868, varigenom stadens befolkning passerade 50 000-strecket. Hagahedens ca 1820 ännu spridda bebyggelse hade år 1860 tätat så att områdets invånarantal fyrdubblats till 1 800 personer.⁷⁷ (Ang. områdets utseende se kap. II B och III A.)

Det är i sammanhanget intressant att följa Göteborgs befolkningsutveckling seklet ut och därvid jämföra med huvudstadens. Detta i synnerhet eftersom båda städernas omfattande kommunaltekniska projekt kring 1800-talets mitt – i sanitärt hänseende såväl som beträffande deras vidlyftiga stadsplanering – skedde tidsmässigt i varandras spår och med sakkunnigt inflytande på varandra. I det följande ska vi se att Göteborg på 1850-talet rådgjorde med landets ledande sakkunskap i Stockholm beträffande de sanitära frågornas lösning, därefter tog huvudstaden på 60-talet intryck av Göteborgs banbrytande utvidgningsplan.

År 1800 hade Stockholm 75 000 invånare, men kriget med Ryssland och förlusten av Finland 1808 blev en ekonomisk katastrof för landet. Först 1830 passerade huvudstaden siffran 80 000 invånare. Tio år senare hade befolkningen vuxit med 4 000, en ökning 1800-1840 av bara 12 %. Under samma tid växte Göteborgs befolkning trots kristiden hela 68 %, från 12 800 till 21 500. Under 40-talet med begynnande industrialisering började båda städernas invånarantal stiga snabbare. Göteborg hade år 1850 26 000 invånare. Stockholms befolkning uppgick då till 93 000 för att passera 100 000 år 1856 – 28 år senare hade den fördubblats. Under samma decennium inledde Göteborg en period av dittills aldrig skådad ekonomisk expansion med dramatiskt ökande befolkning. År 1889 blev man 100 000 invånare, en fördubbling på 22 år, och vid sekelskiftet 130 000. Göteborg hade således under 1800-talets lopp tiodubblat sin folkmängd medan Stockholms 301 000 invånare år 1900 innebar en fyrdubblad befolkning. Av Sveriges mest betydande hamnstäder överträffades Göteborg i snabb tillväxt av Malmö. En utländsk parallell till Göteborg i detta hänseende utgör ”Fria och hansestaden” Hamburg med sin nationella position av relativt oberoende och som kontinentens ledande handels- och sjöfartsstad (från ca 80 000 till 700 000 invånare 1800-1900). Av Europas huvudstäder var det dock endast Kristiania (Oslo) som överträffade Göteborgs folkökningstakt under århundradet.

Den sanitära frågan⁷⁸

Göteborgs låga läge vid älven med sankna ängsmarker och stora vassområden tätt inpå staden var sedan gammalt ett hälsoproblem, särskilt varma somrar då vattenståndet blev lägre och tidvis blottlade en gytjig botten som spred en vedervärdig stank. Invånarnas vattenförsörjning ansågs länge vara tillgodosedd genom stadens hamnkanaler, men då älvvattnet i dessa försämrades av dålig genomströmning hade man redan 1641 tvingats garantera ett tillflöde av friskt vatten från Mölndalsån via "Fattighuskanalen". Kanalvattnet blev emellertid efter hand alltmer förorenat av hamnverksamheternas expansion i älven strax nedströms staden – de ofta rådande västliga vindarna försvagade nämligen strömmen av friskt älvvatten genom kanalerna och vallgraven.

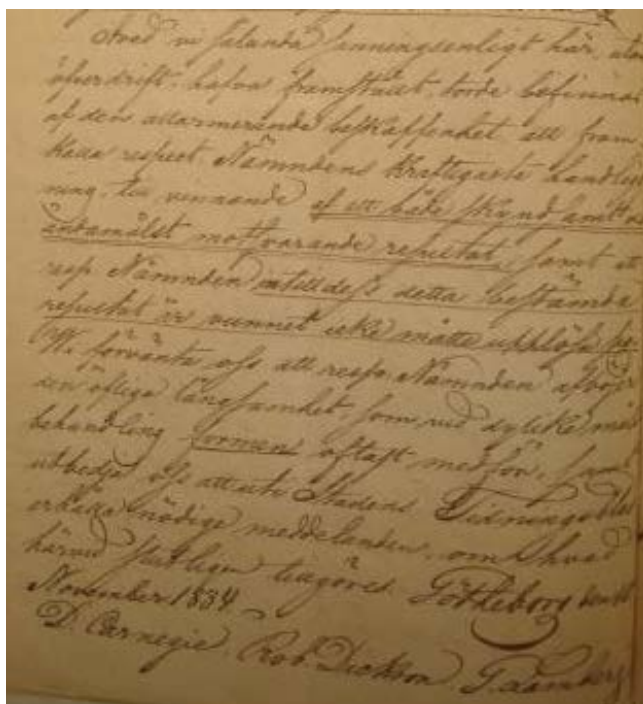
En vattenledning från "Gustafs Källa" i Kallebäck – döpt efter "tjusarkonungen" som förrättat invigningen 1787 – ersatte kanalerna som vattentäkt. Källan gav Göteborg ett utmärkt vatten, men ledningens kapacitet var så låg att staden knappt ett halvsekel senare måste förbjuda vattnets användning till allt annat än dryck och matlagning. Det var året efter den hemiska kolasommaren 1834, då bristen på rent vatten hjälpt farsoten att i rötmanadstid och några veckor framåt skörda nästan var tionde göteborgares liv. Folkmängden minskade till nivån 10 år tidigare. Den allmänt omtyckte landshövding von Rosen – som själv visat stort civillurage och burit lik – blev det sista offret sedan epidemin hade upphört. Köandet vid de fåtaliga vattenposterna och tvättandet i de stinkande kanaler, vilka från fartygen på redden fört med sig förorenat älvvatten och tillfördes allsköns orenlighet från gator och hushåll, blev med åren alltmer obekvämt och motbjudande. Till detta kom att endast de förmögna hade haft råd att leda in det friska kallebäcksvattnet i sina hus. Dessutom hade genom fästningsraseringens avbrott stadens landsida förblivit i ett mångårigt provisoriskt tillstånd med tilltagande igenväxning av vallgraven och på glacisen sumpiga ängar med vattenfyllda lergropar. Vid tiden för kolerans ankomst till Göteborg kunde den närmaste omgivningen betecknas som en träskslätt innesluten av berg, vilka hämmade friska vindars renande luftström. Särskilt under vindstilla sommark dagar förpestade träskmarkerna stadsluften och insvepte efter solnedgången staden i fuktiga kalla dimmor. Invånarna plågades av magsjukdomar och frossa. Genom inrättandet av Sundhetsnämnden 1832 hade staden i god tid velat förbereda sig om koleran – den farsot som härjade kontinenten – skulle dyka upp, men inför de lokala miljöförutsättningarna stod man tämligen maktlös.



91. Ännu kring sekelskiftet 1900 använde tvätterskor sköljflottar i vallgraven.

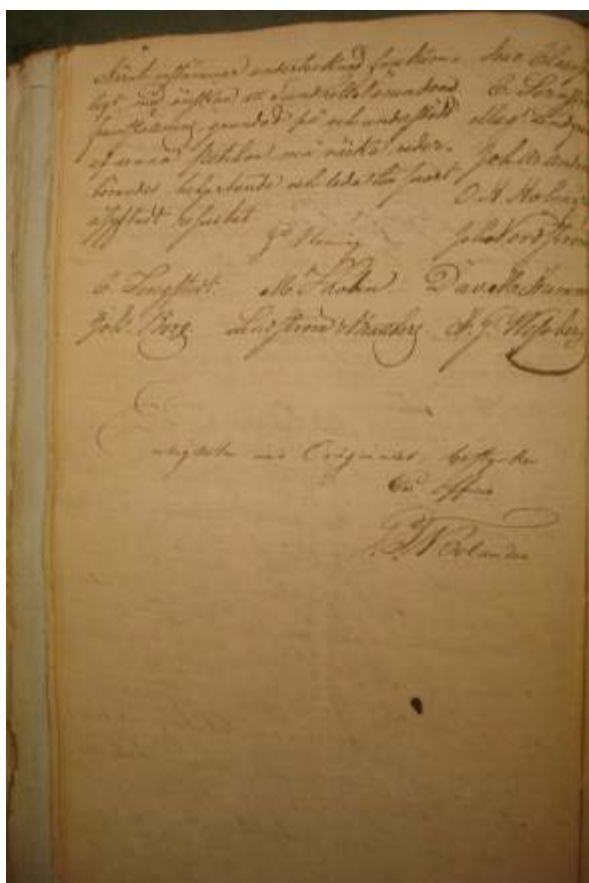
Sundhetskrav i kolerans spår 1835: allmänhetens diagnos och major Ericssons recept

Koleraepidemin 1834 in jagade skräck i göteborgare ur skilda samhällsklasser, detta är känt genom livfulla och ofta citerade vittnesmål. Att befolkningens övre skikt såg stadens sanitära situation som orsak till farsotens omfattning och efter epidemins slut initierade en omfattande utredning av frågan tycks däremot ha förbisetts, men är väl dokumenterat genom magistratens protokollförda handläggning.⁷⁹ Folkstämningen framstår klart i en skarpt formulerad begäran av representanter för stadens invånare om sundhetsförbättringar, vilka man menade måste verkställas i god tid innan nästa hemsökelse drabbade staden. I november 1834 förenade sig nämligen 64 borgare, bland dessa många av stadens framstående invånare, i ett gemensamt upprop till Sundhetsnämnden.⁸⁰ Man påpekade det kända faktum att koleran kunnat få sådan spridning på grund av "en förut osund atmosfère". Vallgraven hade flera stillastående vattensamlingar som varma somrar övergick i förruttnelse och utdunstade "mefitiska ångor". Till detta bidrog Västra Hamnkanalen, den s.k. "Lorthammen", vars gyttjebotten bildats av latrinavlopp. Varhelst stadsbon styrde sina steg utanför staden i hopp om att andas frisk luft "blifver han öfverallt lika bedragen". Inte heller kunde han "våga njuta svalkan af en sommaraftron under promenerandet omkring Staden" av fruktan för fuktig kyla från stinkande träskvatten. Man fordrade att nämnden genom den "kraftigaste handläggning" hos magistraten skulle utverka alla åtgärder som fortast möjligt kunde undanröja den hotande faran av nya epidemier. För ett "både skyndsamt och ändamålet motsvarande resultat" krävde man att "Nämnden afböjer den öfliga långsamhet, som vid dylike måls behandling formen oftast medför". Med andra ord kunde den sedvanliga trögheten i besvärliga ärenden inte accepteras i denna ödesfråga.



Av de 64 göteborgare som efter koleraepidemin 1834 krävde snabbt agerande av Sundhetsnämnden mot de sanitära bristerna i stadens omgivning var David Carnegie tillsammans med Robert Dickson och G. Lamberg först att signera en skrivelse (92). Carnegie med familj ses här i en senare tid då Göteborg med hjälp av Nils Ericsson och genom Sanitära Kommitténs arbete blivit sundare (93).

94-95. Bland de 64 oroliga undertecknarna av uppöpet till Sundhetsnämnden finns många kända släktnamn med klang: Barclay, Ekman, Gibson, Leffler, Magnus, Warburg, Willerding – även mannen bakom Nya Allén, Olof Wijk, och M. S. Kobb (far till den då 15-årige August Kobb).



Sundhetsnämnden, vars ordförande var den energiske Carl Palmstedt, bekräftade situationens allvar för magistraten och ingav ett åtgärdsförslag i 10 punkter.⁸¹ Dessa förefaller ha varit väl förankrade hos borgerskapet, då de mer spektakulära förslagen uppsattes som ambitiösa mål i stadens utveckling. Det mest radikala förslaget var torrläggning av det stora träsket öster om staden – Gullbergsvassen – och upprepning av vallgraven med plantering till park av området mellan detta och Nya Allén. Bland övriga punkter fanns rensning av kanaler och igenfyllning av de yttre vallgravsresterna på Segerlindska ängen. Den sistnämnda åtgärden blev senare avförd då vattensamlingen tvärtom kom att utgöra en estetisk tillgång för Trädgårdsföreningens parkanläggning (se kap. I A).

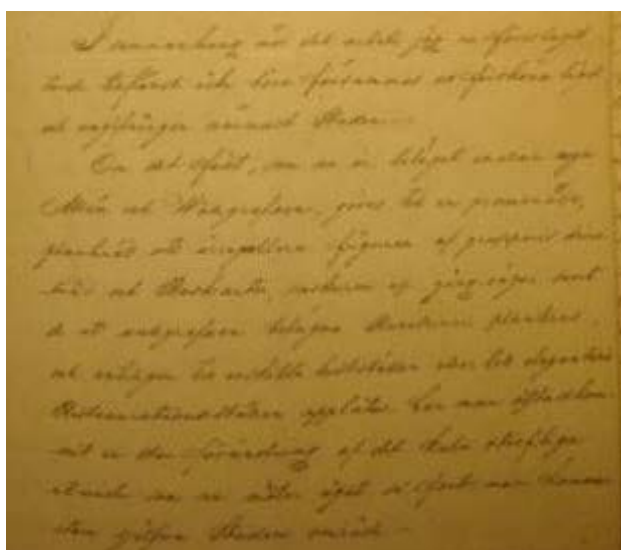
Staden hade av de egna invånarna ställt inför en maktpåliggande uppgift man blundat för – det gällde att ta itu med de oönskade konsekvenserna av den utdragna vallraseringen, men den kommunala apparaten var tungrodd. Magistraten började på nyåret 1835 remittera ärendet för yttrande till stadens berörda organ, vidare önskade man ett utlåtande från ”stadens läkare” över de inkomna handlingarna.

När Borgerskapets Äldste skulle yttra sig över Sundhetsnämndens förslag vände man sig till Trollhätte kanalverks ”Mechanicus”, major Nils Ericsson, för utlåtande. Ericsson intygade att flertalet förslagspunkter var riktiga, utvecklade några av dessa närmare och gav goda råd. De tekniska anvisningarna följdes av en rekommendation till total omgestaltning av vallgravens södra strand. En ”promenade, planterad uti irreguliera figurer af gruppvis större träd och

Busk-arter, omskurne af gång-vägar”, skulle samtidigt fylla Göteborgs synbara behov av en sundare och angenämare promenadplats än ”Gamla Jernvågen” (senare Brunnsparken), där ofta över 100 personer trängdes för bad eller brunnsdrinkning. Den mångkunnige majoren hade året innan, 1834, format det nedbrunna Vänersborgs nya stadsplan. Den var banbrytande i Sverige med en bred, representativt anlagd plantering (”esplanad”) i stadens mitt (se *Storstadsvisionen* nedan). I Göteborg med sitt skräpiga vallraseringsområde vid den bibehållna men sumpiga vallgraven såg vattenbyggaren och stadsplaneraren Ericsson ett osökt tillfälle att skapa en storslagen promenadanläggning.⁸² De äldste drog slutsatsen att staden inte kunde bära alla kostnader utan borde prioritera åtgärderna i och omkring vallgraven, inte minst den parkanläggning Ericsson ansåg vara mycket viktig.⁸³

Läkarna betonade att åtgärderna för vattencirkulation i vallgraven och kanalerna var mest angelägna till förbättrande av hälsotillståndet.⁸⁴ Drätselkommissionen konstaterade att hela förslaget måste antas innebära oerhörda kostnader för staden i anläggningar och förlust av arrendeavgifter. Att torrlägga Gullbergsvassen var ett gigantiskt åtagande som måste skjutas på framtiden, parkens anläggande förmodade man också skulle bli dyrbar och den vore dessutom ”ett ändamålslost företag” om byggnadskvarteren i den 1808 av Kungl. Maj:t gillade raseringsplanen i framtiden kom att utföras. För närvarande ansåg man det tillräckligt och mest effektivt att förbättra flödet i vattensystemet. Slutsatsen var att alla berörda arrendatorer i vallgravsområdet genast borde sägas upp så att staden skulle kunna fritt disponera marken.⁸⁵

Magistraten godkände drätselkommissionens förslag⁸⁶ och istandsättningen av vallgraven påbörjades i sammanhang med arbetet på segelrännan i älven, projekterad av Nils Ericsson 1836-37. Krav inom borgerskapet att fylla vallgraven och kanalerna tillbakavisades av Ericsson, som i utförlig polemik med handlande A. E. Haeger framhöll vattendragens betydelse för såväl transporter som sundheten.⁸⁷ Denna primära åtgärd följdes under en 20-årsperiod av planteringar utefter vallgraven enligt Ericssons rekommendationer, i samma inlaga, av ett sammanhängande parkbälte. Till att börja med var stadens ekonomiska situation en hämsko – ”Kungsportsparken” var ju en begränsad insats. Man lämnade däremot gärna Trädgårdsföreningen både fri markupplåtelse och visst ekonomiskt stöd. Sedan en exempellös uppgång skapat nya resurser och ett radikalt förändrat planeringsläge avsattes emellertid i 1850-talets slut tillräckliga medel för en komplett grön lunga runt stadens insida – det gällde framtidens mångdubbelt större Göteborgs behov (om parkbältets tillkomst se kap. I A).



96. Ur major Nils Ericssons sanitära utlåtande 1835. 97. D:r Charles Dicksons maning 1858 i tryck.

Dr Charles Dickson och Sanitära Kommittén

De sanitära bristerna med otillräcklig dricksvattentillgång och avsaknad av ett ordnat slutet avloppssystem kvarstod. Detta betraktades efter den andra koleraepidemin 1850, då en på trettio göteborgare dog, som ett alltmer brännande problem för hela staden – dödliga epidemier skonade inte någon samhällsklass. Charles Dickson, läkare och initiativtagare till Sanitära Kommittén (se nedan), vädjade i ett föredrag till borgerskapet att inför det beslut man inom kort måste fatta inse det sanitära hotet mot samhället.⁸⁸ Han återopade de vetenskapliga undersökningarnas rön från de återkommande epidemier som härjat i hela Europa och även drabbat Göteborg med för svenska förhållanden höga dödlighetstal. Göteborgs föråldrade vattenförsörjning från Kallebäcks källa var en akut fråga som snarast måste lösas genom ett nytt system med kapacitet för en blivande storstads behov och som möjliggjorde vattnets indragning till varje fastighet. För staden som sund livsmiljö stod även ett slutet underjordiskt kloaksystem efter moderna principer i direkt samband med riklig tillgång på vatten. Samtidigt måste stadens bebyggda område i en snar framtid betydligt utökas, vilket borgerskapet 1857 hävdade som motiv till att fullborda parkbältet vid vallgraven. Att sanitetsfrågorna behövde behandlas i ett större sammanhang med tanke på den framtida storstadens behov var en omstridd fråga. 1858 hade det emellertid blivit uppenbart för stadens ledning att flera kraftfulla åtgärder krävdes för undanröjande av de sanitära problem som annars hotade Göteborgs framåtskridande. Väl dimensionerade sanitära anläggningar var en grundläggande förutsättning för utvidgningen av Göteborgs bebyggda område, men man måste också arbeta för att tidsmässigt samordna planeringen av de olika projekten.

Staden stod inför avgörande ställningstaganden som handlade om jättelika investeringar för framtiden. Liksom Stockholm, där ett förslag till vattenledning presenterades 1853, tog Göteborg först itu med den ofrånkomliga sanitetsfrågan och tillsatte samma år ”Sanitära Kommittén” med uppdrag att utreda behovet av olika åtgärder.⁸⁹ Initiativen i landets första och andra stad följdes 1855 av en kunglig kommitté för utredning av hur sundhetsförhållandena i riket borde ordnas – den kom 1859 med sitt förslag till landets första hälsovårdsstadga (se kap. II A).⁹⁰ För Göteborgs del kom de sammanhängande frågorna rörande slutna system för avlopp och vattenförsörjning att utredas under 1860-talet, parallellt med frågan om stadens utvidgning. Sålunda kunde i praktiken – om ej formellt – de för Göteborgs utveckling var för sig nödvändiga sanitets- och stadsplaneprojekten samordnas när genomförandeskedet var inne mot slutet av decenniet.

Sanitära åtgärder som vägröjning för kommande storstadsutbyggnad

Sanitära Kommitténs utlåtande 1858 föregicks av den ingående kritiska granskning som doktor Charles Dickson gjorde av Göteborgs sanitära situation.⁹¹ Han uttryckte oro och besvikelse över att borgerskapets inledande entusiasm för den akuta vatten- och avloppsfrågans lösning hade förbytts till en undvikande attityd när det stod klart vilka kostnader åtgärderna skulle betinga. Hans studie av sanitära förhållanden i relation till dödlighet i en rad större städer var skrämmande fakta som talade sitt tydliga språk. Han framhöll nu att tio av honom utpekade hälsofarliga brister alla måste elimineras för att Göteborg skulle kunna bli en från sanitär synpunkt trygg stad med normala dödlighetstal. Åtgärdsbehoven rangordnades enligt följande:

- Obegränsad tillgång till friskt vatten
- Renhållning av gator och gårdar
- Latrinsystem med slutna kärl
- Underjordiskt avlopp
- Bad- och tvätthus
- Sunda arbetarbostäder
- Hälsokontroll av livsmedel
- Torrläggning av Gullbergsvassen och trädplanteringar för renare stadsluft
- Kontroll av byggnadsväsendet
- Sundhetsmyndighet för kontroll av föregående punkter

Vassens torrläggning och en provisorisk vattenförsörjning klassades av staden som akuta åtgärder. Trädplanteringar var redan beslutade genom Kungsparkens utökning men Dickson ansåg det viktigare att plantera de kala bergen runt staden av klimatologiska skäl. Vatten- och avloppsfrågan, renhållningsfrågan och inrättande av en kontrollmyndighet kom liksom en ny byggnadsordning och befrämjandet av sunda bostäder att lösas av den nya kommunala organisationen inom det följande decenniet. Vid stundande stadsplanering skulle Dickson få genomslag för sin maning ”att gator så utlägges att båda sidorna må få njuta af solen” liksom i byggnadsordningen ”att behörig proportion finnes mellan husens höjd och gatans bredd”⁹² (planen för stadens utvidgning se kap. II B, Göteborgs byggnadsordning 1869 se kap. II A). Dicksons övriga förslag skulle bli verklighet först under 1870- och 80-talen. Genom Charles Dicksons arbete föregrep Sanitära Kommittén i Göteborg med sitt förslag 1858 slutsatserna påföljande år av den kungliga kommittén för sundhetsförhållandenas ordnande i riket, vilken tillsatts efter göteborgsarkitekten Edelsvärds motion (se kap. II A).



Hjärnan bakom Göteborgs nya vattenförsörjning, ingenjör J. G. Richert (99), flankerad av Sanitära Kommitténs eldsjäl d:r Charles Dickson (98) och lektor F. T. Blomstrand (100).

Sanitära Kommittén rekommenderade en rad åtgärder men staden ryggade inför de enorma kostnader det skulle medföra att gå till botten med problemet – det hade man ju även gjort 1835 när Nils Ericsson grundligt motiverat sitt stöd av Sundhetsnämndens förslag. Kostnadsbilderna gjorde att vatten- och avloppsfrågan på initiativ av kommittéledamoten F. T. Blomstrand delades i två separata projekt, av vilka vattenledningen ansågs utgöra det mest akuta behovet och måste prioriteras för vidare utredning. Staden beslöt att äntligen genomföra

den sedan länge diskuterade torrläggningen av Gullbergsvassen. Denna utfördes 1859, då man också beslutade och snabbt verkställde en utökning av Kallebäcksledningen.⁹³



101. Belägen tätt inpå staden var Gullbergsvassen ett sanitärt problem varma sommarperioder.

102. Utsikt från domkyrkans torn 1869 åt nordost över den öde uttorkade Gullbergsvassen.



Göteborg hade 1858 att välja mellan två alternativa nya vattentäkter: Göta älv med oändligt flöde men beroende av maskinteknik för pumpning till reservoarer, eller Delsjöarna med kapacitet beräknad till högst 80 000 invånare och mindre teknikberoende genom höjdläget ovanför staden. Valet av ny vattentäkt drog ut på tiden eftersom tillkallad dansk och engelsk expertis föreslog olika metoder och de beslutande misstroddes stadens egen sakkunskap, kapten J. G. Richert, ingenjörutbildad på militärakademien Marieberg.⁹⁴ Denne förordade älven och påpekade brister hos de andra förslagen med stöd av erfarenheter från flera håll i utlandet. Staden vågade emellertid inte uppskjuta det akuta problemet med bristande vattentillgång och beslöt därför att som en provisorisk lösning bygga ut Kallebäcksledningen till förstäderna Masthugget, Haga och Hagaheden. Man nedlade 1859-60 rör i Nya Allén och en vattenreservoar anlades i västra utkanten av "Flygar'ns Haga" på Hagaheden – i samband härmed utsträcktes Kungsparken västerut från Sora Teatern till Rosenlund. Vattenledningen togs i bruk 1861 och ett system av vattenposter byggdes ut under de följande åren. Sålunda skulle man under en begränsad tid kunna dämpa hotet om spridning av de nya farsoter man visste skulle först drabba arbetarbefolkningen. På samma gång hade man förbättrat stadens

luftkvalitet såväl genom Gullbergsvassens torrläggning som genom anläggandet av det magnifika parkbältet, Göteborgs vittberömda ”gröna lunga”. Därmed var det storartade försköningsarbete som påbörjats med Nya Allén och fortsatt i blygsam skala i slutet av 1830-talet äntligen fullbordat. De av vattenbyggaren Nils Ericsson 1835-37 uppsatta samverkande målen för Göteborg som en sund och vacker stad hade tagit ett kvartssekel att genomföra.

Frågan om ny vattentäkt utreddes vidare av staden och ärvdes av den nya stadsfullmäktigeförsamlingen 1863, där den hetsiga debatten fortsatte med fokus på de olika tekniska system som var kopplade till alternativen.⁹⁵ Först 1866 valdes mot den bekymrade Richerts inrådan alternativet Delsjöarna – Blomstrands åsikt att maskinpumpning från älven inte var att förlita sig på segrade. Intressant i sammanhanget är att samma fråga hade avgjorts i Paris – prefekten Haussmann övertalade 1854 kejsar Napoleon III att avföra Seine som vattentäkt och istället leda friskare vatten till staden från högt belägna källsjöar⁹⁶. Richert fann för gott att finslipa tekniken för maximalt 100 000 invånares behov.⁹⁷ Göteborg beslöt att utnyttja erfarenheterna av vatten- och avloppssystem i utländska storstäder liksom man under planarbetet 1863 gjort beträffande stadsutbyggnaden. Kunskapen om de kommunaltekniska anläggningarnas utveckling i Europa fanns i 1860-talets Göteborg men erfarenheter saknades och var begränsade även i Stockholm. Huvudstaden hade sedan 1840-talet varit fullt upptagen med kajbyggnader och från 1853 den nya vattenledningen, projekt man varit nödd att igångsätta på anmodan av Överståthållaren. Stockholms vattenledning togs i bruk 1861. Man hade därför skjutit stadsplaneringen på framtiden men även den angelägna frågan angående reglering av 1600-talets planmönster på malmarna skulle Stockholms stad tvingas ta itu med efter statligt ingripande (om huvudstadens planering, jämförd med Göteborg, se slutet av kapitlet).



103. Två vattenledningsprojekt som säger något om stadens beslutsångest i ett kritiskt läge visar denna odaterade planritning, sannolikt 1859 av stadsarkitekt H. J. Strömberg. Den omdiskuterade nya

vattenledningen från Delsjön – med en annan sträckning än den år 1867 beslutade – och samtidigt ett förslag till temporär lösning av ett akut behov, utbyggnad av Kallebäcksledningen (jfr bild 84).

104. J. G. Richerts ledningssystem 1866 från nya vattentäkten Delsjön med reservoar i Landalabergen och utökad vattenförsörjning till förstäder – även Albostaden och Masthuggsbergen. Anläggningen påbörjades 1869 med invigning år 1871 då en stor industriutställning hölls på Exercisheden.



Hamnkanalernas vara eller icke vara

Fästningsstadens kanalsystem hade fått minskad betydelse som trafikleder genom den sedan 1840-talet pågående hamnutbyggnaden vid älven. Samtidigt förorenades kanalvattnet i accelererande takt från ca 1870 av stadsbebyggelsens utvidgning på Hagaheden i söder – avloppssystemet utmynnade nämligen i vallgraven. D:r Charles Dickson föreslog år 1881 igenfyllning av Västra Hamnkanalen, allmänt kallad "Lorthammen" (se ovan), och förslaget fick stöd av Hälsovårdsnämnden. Staden tillrättades emellertid av sin överingenjör J. G. Richert att avvakta resultatet av spillvattenkylverten, som förde de södra stadsdelarnas avloppsvatten till älven nedströms Rosenlundskanalens mynning. Den nya "avskärande kylverten" visade sig också från år 1887 förbättra vattnet i vallgraven och anslutande kanaler.⁹⁸ Det dröjde därför tio år innan kanalernas fyllning åter aktualiserades, men då var det främst hänsyn till den växande gatutrafiken som pockade (se *Ny storstadsförbindelse över vallgraven* i kap. IV B).



Västra Hamnkanalens stillastående vatten genererade populärnamnet "Lorthammen", men när dess igenfyllning i början av 1880-talet kom på tal ansågs en sådan av expertisen inte tillräddig.

105. Västra Hamngatan åt söder från Stora Hamnkanalen ca 1870.

106. Kanalens mynning i vallgraven ca 1890 – 15 år senare var igenfyllningen ett faktum. Av bilderna framgår att de förnämna köpmannabostäderna undan för undan övertogs av handelsfirmornas kontor i en begynnande omvandling till ett affärscity.



Bostadsfrågan

Segregation och cityutveckling

Från stadens första tid hade befolkningens sociala skiktning följt ett klart mönster dirigerat av ekonomiska intressen – handelshusens stora gårdar längs trafikens huvudstråk hamnkanaler och torg, mindre handelsgårdar vid huvudförbindelsen Kungsgatan mellan södra och västra stadsportarna, anspråkslösa hantverkargårdar innanför hamngatorna och utanför den egentliga stadsplanen, i bergens sluttningar och under vallarna, de sämst ställdas småstugor. Utanför den egentliga staden rådde motsvarande förhållande inom och mellan förstäderna. Masthugget

var upptaget av handelsmännens stora egendomar medan Haga uppfylldes av huvudsakligen havets och hamnens yrkeskategorier. Detta karaktäristiska segregationsmönster bestod i stort sett oförändrat långt fram på 1800-talet, då ändrade samhällsförhållanden drastiskt ökade Göteborgs tillväxt med åtföljande differentiering av stadens funktioner. Denna utveckling tog sig framför allt uttryck i näringarnas koncentration till grannskapet av nya anläggningar för bättre sjö- och landkommunikationer – först älvens och vallgravens kajer, efter hand även hamngatorna och järnvägens stations- och bangårdsområde.



Stora Torget ändrades 1849 från marknadsplats till stadens ceremoniella "finrum" i och med att börs- och festivitetsbyggnaden då stod färdig. Med grundläggarens staty på plats 1852 var torgets nya namn givet. 107. Gustav Adolfs Torg åt väster från Östra Hamngatan 1860 – i fonden Wijkska huset, stadens då högsta byggnad. 108. Östra Hamngatan åt norr från Södra Hamngatan 1884 med en ny tids ståtligare affärspalats, Hasselblads, borta vid S:t Eriks Torg mot Lilla Bommens hamn. Vid Gustav Adolfs torg (t.v.) lyser Börsbyggnadens nobla fasad i solen.



Inom vallgraven förmärktes på 1850-talet en begynnande omvandling till ett kommersiellt ”City” när de stora handelshusens patricierpalats och hantverkargårdarnas enklare bostäder tenderade att trängas ut av kontor och butiker. Affärslivet hade flyttats från Gustav Adolfs Torg, där handelssocietetens börsbyggnad och statyn av grundläggaren frammanat platsens fredande från vardagligt folkliv. I stället blomstrade handeln kring de nya salutorgen vid vallgraven och på Skeppsbron mot älven (se kap. I A).

De förmögna flyttar ut

Göteborgs invånarantal ökade under 1850-talet med genomsnittligt ett par tusen personer om året. Mot slutet av decenniet höll man på att exploatera de sista markreserverna inom det forna fästningsområdet sedan större delen av den oanvända glacisen reserverats för Kungsparkens utvidgning. Följden blev en alarmerande brist på bostäder för rik som fattig och befolkningens stora flertal måste härbärgeras i trånga förstäder. Man hade i denna situation kommit till klarhet om att en gigantisk uppgift förestod, där olika samhällsklassers bostadsfråga utgjorde en central del, men någon sådan helhetsplanering för stadens fortsatta expansion fanns egentligen inte.

Nya angelägna bostadsbehov var i stigande, inte bara genom affärslivets utbredning på bekostnad av bostadsutrymmet. Välbärgade invånare besvärades av den otidsenliga utformningen hos förflutna storhetstidens handels- och hantverkargårdar, trafikökningens trängsel på gator och broar samt överbefolkningen. Bostadsnöden i de sämre stadsdelarna – inte minst Nordstaden och Otterhällan – bredde ut sig i obehaglig närhet av Hamngatornas förnäma flanörstråk.

Som vi sett ökades vallgravens stadsbildsvärde som vattendrag genom alléer och parkanläggningar, vilket i sin tur kom att utöva en stor lockelse på bostadsmarknaden för stadens mest välsituerade invånare. Det förmögna borgerskapets tongivande judiska kretsar hade medvetet tagit säte i en nyskapad bostadsmiljö vid sidan av de gamla göteborgssläkternas domäner vid Hamngatorna. Från de sobra hyrespalatsen vid Stora Nygatan hade man utsikt över vallgravens vattenglitter med en fond av prunkande parkgröniska. Vilken kontrast utgjorde inte denna moderna stadsbild mot de stela trädlösa Hamngatorna utefter kanaler vars stilla vatten tidvis förpestade luften mellan husfasaderna – utan någon vegetation att mildra odören. På behörigt avstånd i varsin ända av den exklusiva Södra Hamngatans husrader residerade två av stadens mest förmögna magnatfamiljer från olika kulturkretsar: Wijk i stadens största privathus, fyra våningar högt, med långa rumsfiler på kontinentalt representationsmanér, det tornprydda nyrenässanspalatset vid Lilla Torget – Magnus i sitt modestare trevåningskomplex på tre fastigheter med en gemensam symmetrisk kvartersfasad, hållet i stram klassicism med orientaliskt influerade hörnpartier. ”Magnusska husen” markerade genom sin lågmälda judiska kosmopolitism avståndet, även kulturellt, till den inhemska göteborgssocieteten.

En växande skara förmögna göteborgare, arvtagare till den äldre generationen, skulle liksom Carl Wijk senare lämna fadershuset i åstundan efter bostäder i sundare trakter med lugn och avskildhet – dock ville man alltså ha innerstadens affärsliv inom bekvämt avstånd. Redan från 1840-talet sökte sig de förmögna således till nya bostadsområden i stadsbebyggelsens periferi – förutom hyreshusen vid vallgraven även en ny bostadsform vid Nya Allén, på vars

obebyggda utsida Göteborgs första villaområde hade påbörjats redan 1838 (ang. dessa stadens tomter med särskilda arrendevillkor, se kap. I A om parkbältets tillkomst).



109. Kommerserådet Olof Wijk d.ä. lät 1851 uppföra Göteborgs ståtligaste privathus, med sitt hörntorn ett blickfång i Stora Hamnkanalens perspektiv åt väster från Brunnsparken. Wijks hörnhus tävlade om uppmärksamheten med f.d. Ostindiska Kompaniets monumentala kvartersfasad (t.h.).

110. Familjen Magnus' symmetriska husrad, uppförd 1850 för L. E. Magnus & Co. av byggmästare August Krüger mot Stora Nygatan med sidofasader åt Södra Hamn- och Drottninggatorna. T.h. i bakgrunden statens järnvägsstation vid Drottningtorget.



Arbetarnas bostadsproblem

Stadens innersta krets hade före 1850 blivit uppmärksam på bostadsnöden i de överbefolkade förstäderna, i synnerhet Haga med sin tätande slumbebyggelse alldeles inpå den egentliga staden. Med oro började man inse att arbetarnas bostadsfråga var ett samhällsproblem i trängande behov av en lösning. Under den filantropiskt sinnade fabrikören E. G. Lindströms ledning utreddes frågan av en 1847 tillsatt kommitté och staden tog därefter sitt första initiativ att lindra bostadsnöden (se *Förstadsplanering* i kap. I A). De enstaka små anläggningar med mycket enkla trähus som uppfördes i utkanten av Haga förslog emellertid inte långt – de var att betrakta som en generös gest av det allmänna, problemet måste lösas på privat väg.

Bostadsbehovet ökade dramatiskt och barnrika familjer inhystes i källare, vindar och uthus. I avvaktan på resultatet av den 1853 igångsatta utredningen angående hela stadens sanitära förhållanden – först och främst en fullt tillräcklig vattenförsörjning – förlitade sig de styrande på att den privata marknaden skulle ta vid vad gällde bostadsbyggandet. När Robert Dicksons stiftelse uppförde sina mönstergilla bostadskvarter välkomnade man enbart gräddan av arbetarklassen – ”välfrejdade, för arbetsamhet och ordentlighet kände personer, företrädesvis gift arbetsfolk”. Det föredömligt sunda och trevliga kvalitetsbyggandet, från 1860 endast gedigna stenhus, var nämligen förhållandevis dyrt och således nådde man inte de verkligt utsatta arbetarfamiljerna.⁹⁹

Den bistra verkligheten var att endast ett rationellt byggande av trähus kunde fylla det snabbt ökande behovet av bostäder i stort antal till överkomligt pris. På den privata spekulationens väg fylldes Haga under 1850-talet och framåt med trähus i två à tre våningar. När i byggnadsordningen ett förbud 1855 införts mot att bygga trähus högre än två våningar avsåg detta att minska eldfaran i den täta hagabebyggelsen. Då ökade i stället utnyttjandet av källare och uthus till osunda bostäder. I en fjärran framtids nya riksgiltiga byggnadsförfattning, utformad med utgångspunkt från landets två största städer, skulle källarboendet bannlysas – den slutgiltiga lösningen på arbetarklassens bostadsfråga i Göteborg blev då en ny hustyp med tre våningar – det s.k. landshövdingehuset, utmärkande för Göteborg.¹⁰⁰

Man hade i 1850-talets början tänkt sig att år 1867, när den utarrenderade Hasselbladska ängen blev tillgänglig, bebygga västra delen av Hagaheden – av allt att döma som en fortsättning österut av Haga, men med bredare gator (se *Förstadsplanering* i kap. I A). Uppslutningen kring denna tanke hade emellertid redan vid decenniets slut börjat vika för framtidsvisionen om en anspråksfull bostadsmiljö med stora stenhus i anslutning till promenadstråket utefter vallgraven. Enligt de nya principerna för industristadens planering var det naturliga läget för en ny arbetarförstad snarare i närheten av hamn och järnväg där det framtida behovet av arbetsfolk skulle bli störst. Under det stora planarbete som förestod inom de närmaste åren borde därför arbetarbefolkningens utökade bostadsutrymme sättas i samband med stadens framtida industriutbyggnad på Gullbergsvass öster om staden. Efter hand skulle tanken på arbetarnas bostadsfråga dock komma i bakgrunden inför ambitionen att bortom parkbältet låta rymliga stadsdelar för de välsituerades bostäder breda ut sig.

Staden hade genom insatserna för arbetarbostäders byggande inskränkt sig till att visa sin goda vilja. I konservativa kretsar ansåg man dock detta vara demoraliserande för de nödställda – tvärtom borde dessa själva förmås lyfta sig ur sitt elände. Det synsättet hade talföra företrädare i sundhetskampen d:r Charles Dickson och lektor F. T. Blomstrand,

Dicksons stöd i vattenledningsfrågan. Båda hamnade i hetsiga debatter med den socialliberala kretsens ledargestalt S. A. Hedlund, vilken krävde att staden genom kraftfullt engagemang skulle verka för bostadsnödens undanröjande. Denna stridsfråga skulle i mitten av 1860-talet ställas på sin spets i anslutning till stadsfullmäktiges behandling av ärendet angående stadens utvidgningsplan.

Först när planeringen av det representativa Göteborg tagit form och låg för granskning på högsta ort såg man sig även tvungen att närmare utreda arbetarnas bostadsfråga. Hedlund lyckades 1865 få till stånd en stor utredning av olika lämpliga lägen för arbetarbostäder, deras utförande och kostnader samt finansiering. Emellertid formerade sig år 1868 motståndarna till Hedlund. Utredningens ambitiösa förslag till billiga arbetarbostäder i centrala lägen vid Haga och Masthugget avvisades liksom den föreslagna finansieringsplanen. Istället segrade åsikten att det var den privata företagsamhetens sak att ta hand om arbetarnas bostadsbehov i dess fulla omfattning. Staden kunde däremot erbjuda billig tomtmark.¹⁰¹ Utredningens egentliga syfte blev därmed inte uppfyllt.

Det omedelbara resultatet var att ett par nya arbetarområden med välbyggda stenhus tillkom nära den blivande borgerliga stenstaden. Genom samarbete med kapitalintressen och kooperativ understödde staden ett organiserat, om än tämligen begränsat, bostadsbyggande för arbetarklassens elit. Dessa anläggningar, tillkomna under en 15-årsperiod, hade hög kvalitet med engelska och tyska mönstergilla arbetarkolonier som förebilder – i dagspressen framhölls Mühlhausen (Mulhouse) i Elsass från 1853 (se vidare kap. III A).¹⁰²



111. Utsikt 1864 från Skansen Kronan åt nordost över den med trähus tätt bebyggda förstaden Haga, där låga äldre hus ännu står mellan nyare byggnader i två, här och var tre våningar. Kontrasten mot de storstadsmässiga nyanläggningarna vid vallgraven är slående. Hagakyrkan och Nya (Stora) Teatern t.h. utgör monumentala solitärer i anslutning till Nya Allén och den sedan tre år färdigställda Kungsparken. Vallgraven har nyligen rätats framför Elementarläroverket, men kajen är inte uppförd. Omgrävning pågår österut, där den s.k. sjukhusbastionens murar snart skall raseras för framdragning av Magasinsgatan. Längre bort ser vi Bazargatan, Kungstorgsbasarerna och Stora Nygatan med tornprydda kvartershörn mot Lilla Nygatan och Trädgårdsgatan. T.v. i bilden höjer sig domkyrkan.

112. Från Kungsparken nedåt strandpromenaden ser vi Gamleportbryggan, stenvalvsbron ritad 1810 av stadsarkitekten Carl W. Carlberg. Utefter kajgatorna står trevåningshusen på rad.



Institutioner med nya lokalbehov

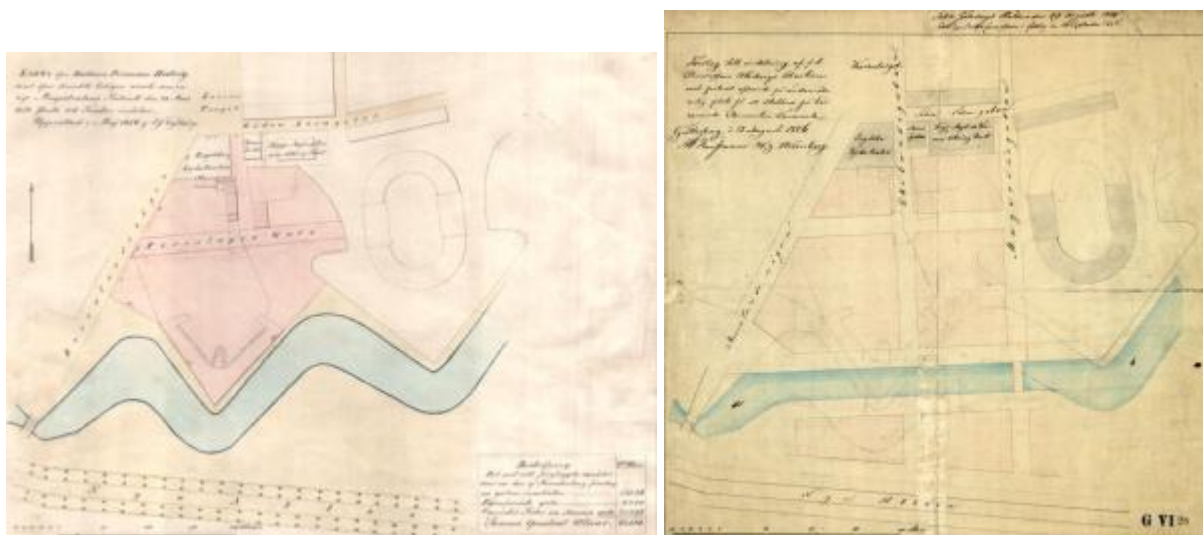
Som i tidigare avsnitt beskrivits började fästningsområdets omdaning ta gestalt vid 1800-talets mitt, varvid förnäma bostadskvarter och skilda offentliga funktioner samlades på den nyvunna marken längs vallgraven. Tre ryktbara institutioner i Göteborg med behov av ett fritt läge blev under 1840-talet placerade här – Navigationsskolan vid Husarbron och Småbarnsskolan vid Rosenlundsvägen, den senare med fasader i gult flensburgtegel liksom den imposanta rundade byggnadskroppen för "Allmänna och Sahlgrenska sjukhuset" på bastionen Carolus Dux. Bland övriga trångbodda institutioner i behov av rymligare byggnader fanns Högre Elementarläroverket och Chalmersska Slöjdskolan. Som lärosäten med statligt stöd tillhörde de eliten i Göteborgs undervisningsväsen, men huserade i otidsenliga byggnader innanför vallgraven. Elementarläroverkets dåliga lokalförhållanden vid Västra Hamngatan pockade på en snar lösning av ny placering och utformning som uppfyllde statens kvalitetsnormer. Enligt dessa krävdes ett fritt läge med tillräckligt utrymme för såväl lokaler som gårdsplan för lek och kroppsövningar. Sådant utrymme kunde endast beredas på raseringsområdet vid vallgraven. Magistraten hade som ovan nämnts bestämt att raseringen av ravelinen Prinsessan Hedvig, belägen i vallgraven mellan Rosenlundsbron och "sjukhusbastionen", snarast skulle färdigställas med det uttalade syftet att detta område måste prioriteras för bebyggande framför övrig förslagen tomtmark söder om vallgraven.¹⁰³ När läroverkets tillsynsmyndighet år 1855 anhöll om stadens upplåtelse av den återstående rymliga platsen på gravens insida i stadsbebyggelsens närhet beviljade man således mer än gärna denna begäran.

Lärarkollegiet fann dock snart den erbjudna platsen behäftad med flera olägenheter. Sedan staden beslutat upplåta en del av den lilla dåvarande Kungsparken till byggnadsplats för en ny större teaterbyggnad – denna skulle ersätta den gamla "Segerlindska teatern" vid Södra Hamngatan – samt frågan uppkommit om att lägga ett naturhistoriskt museum nära denna,

väcktes skolans intresse för en dylik placering. Läget man valt på ett oraserat fästningsavsnitt innebar både otrivsel och stora anläggningsarbeten. Men mäktiga krafter i staden ville som tidigare relaterats hålla det outnyttjade området på vallgravens utsida disponibelt för annan användning och därmed var dörren stängd. I stället lade staden ner stor möda på att höja den upplåtna platsens attraktion.¹⁰⁴

Elementarläroverket och "Göteborgs Akademi" – vision och verklighet vid vatten

Tillsynsmyndigheten över läroverken, "Consistorium" (synonymt med Domkapitlet), hade utlovats ett statligt anslag för lösning av elementarläroverkets akuta byggnadsfråga om Göteborgs stad snarast ställde en lämplig plats till förfogande. På myndighetens begäran reserverade staden våren 1855 plats för skolans nybyggnad på ravelinen Prinsessan Hedvig strax väster om det nybyggda Sahlgrenska sjukhuset på bastionen Carolus Dux. Consistorium hade vid sidan av biskop G. D. Björck energiskt drivande krafter i rektor A. Th. Bruhn och matematiklektor F. Th. Blomstrand, ett namn med tiden alltmer respekterat och även fruktat genom lektorns energiska och oförfärade engagemang i kommunalt arbete såsom Sanitära Kommittén och Tullhusfrågan samt redaktörskap i den konservativa Göteborgs-Posten. Emellertid visade sig "pluraliteten inom Läroverkets Collegium" i efterhand ha invänt emot den valda platsen på grund av "åtskilliga betänkligheter". Man anförde som besvärande, förutom "aflägsenheten från Stadens medelpunkt" och dålig grund, den obehagliga närheten till artilleriregementets kasern och stallar, Rosenlundsvägens starka trafik, skorstensröken från Rosenlunds fabriker och kalla dimmor från den sumpiga vallgraven. Domkapitlet anförde 1856 klagomålen i ödmjuka ordalag och menade att en fördelaktigare placering fanns, men den valda platsen borde först undersökas för bestämmande om en lämplig disposition kunde erhållas och en grundläggning utföras till rimliga kostnader.¹⁰⁵



113-114. Tomtkartor 1856 över f.d. ravelinen Prinsessan Hedvig – t.h. med anpassning till läroverket.

Handelstidningens chefredaktör S. A. Hedlund, stridbar centralgestalt i stadens kulturelit och socialliberala krets, hade en vision om en fri akademi i Göteborg – denna skulle vara öppen för allas bildning inom alla slags vetenskaper och därmed utgöra en liberalt sinnad motsvarighet till de traditionella universiteten. Ett starkt stöd hade han i sin skyddssling och lärde medarbetare Viktor Rydberg. Sedan flera år hade Hedlund i synnerhet ivrat för en lösning på Göteborgs behov av en museibygnad för de provisoriskt förvarade zoologiska samlingarna och den konstsamling som var under uppbyggnad av Göteborgs Konstförening.

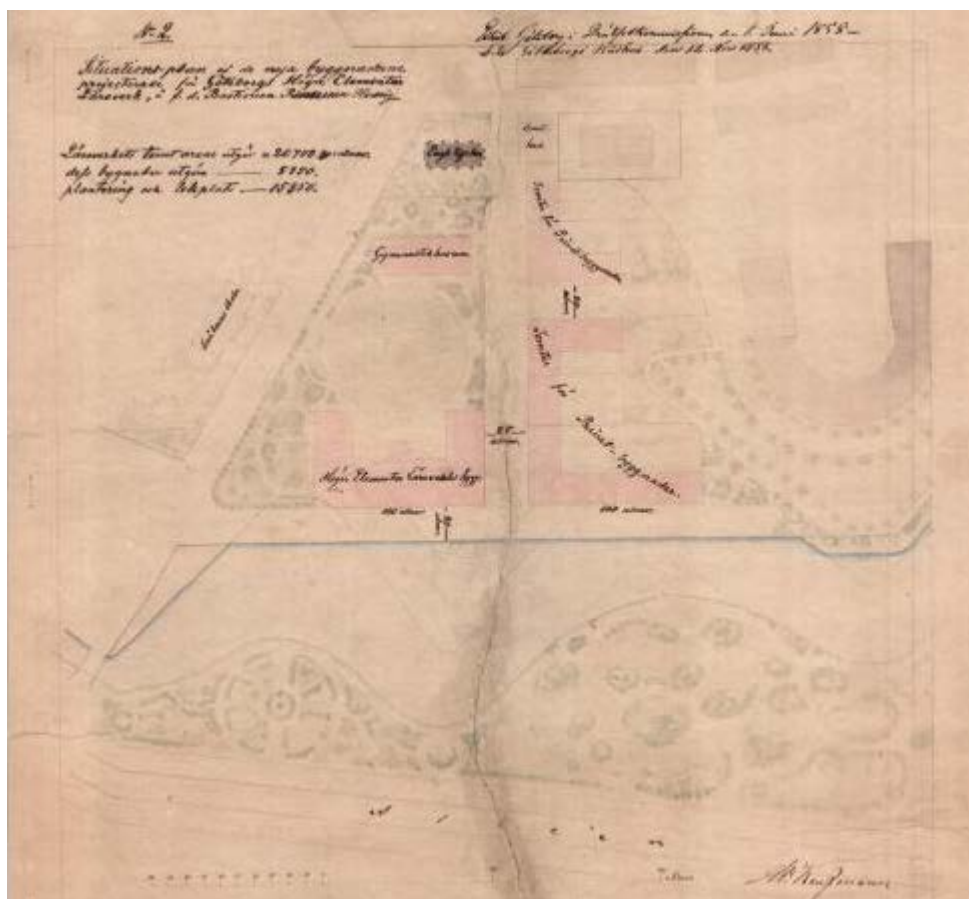
Museets hörnstenar skulle bli ”vetenskap, konst och industri” med inriktningen att som den vetenskapliga bildningens befrämjare samverka med andra institutioner och näringslivet. Som viktiga i samband med ett museum såg man lokaler för en ritskola samt ett bibliotek, vilka med fördel kunde nyttjas av flera institutioner. Vårvintern 1856 gjordes ett upprop till insamling av medel för uppförande av ett naturhistoriskt museum med placering i Trädgårdsföreningen. När arkitekt A. W. Edelsvärd lämnade ritning till en sådan byggnad uppgav han att den skulle ligga i Kungsparken mitt emot den blivande teatern – en institution på vardera sidan av den korta avenyn med sin kastanjeallé. Emellertid räckte inte insamlingen till och museifrågan tog en ny riktning.¹⁰⁶

Magistraten skulle i läroverksfrågan 1856 ta ställning till ett förslag av stadsbyggmästare H. J. Strömberg att på och omkring ravelinen förlägga skolbyggnader ”i sammanhang med uppförande af museum eller annan publik byggnad”. Förslaget avvisades då man ansåg denna lösning uppta för stort utrymme på platsen.¹⁰⁷ Domkapitlet hade i sin begäran hos magistraten om en bättre plats för läroverket uppenbarligen föreslagit en placering på andra sidan vallgraven mot Nya Allén, där tomtindelning hade aktualiserats. Stadens svar blev att man inte kunde tillgodose detta önskemål därför att områdets framtida användning ännu inte var beslutad. Upplåtelsen stod således fast – inom en av Kaufmann och Strömberg föreslagen kvartersindelning skulle skolhusens läge bero av vallgravens eventuella rätning.¹⁰⁸ Som förut omtalats fanns just vid denna tid, sedan det nya teaterhusets läge bestämts i Kungsparken, intressenter för bostadsbyggande i området. Det är belysande för maktelitens samling kring 1830-talets parkvision att flera byggtressen – med undantag av teatern som borgerskapets tempel för socialt umgänge – konsekvent avvisades. Magistraten och borgerskapet kunde enas i ställningstagandet 1857 att fullborda en parkmiljö av internationell klass. Stadens högsta beslutsorgan tycks 1855 ha intagit en orubblig hållning i vallgravstrakten – tomtindelningen kring teaterns byggnadsplats¹⁰⁹ hade inte bifallits och angående ett läge för flera samordnade institutioner måste både ravelinområdet och Kungsparken ha framstått som uteslutna. Kulturens förkämpar hade dock inte gett upp utan utvecklade tanken att flera institutioner borde få ett framträdande läge i staden.

Sedan elementarläroverkets nybyggnad 1856 hade beviljats statlig finansiering genom oförtrutet arbete av lektor Blomstrand och lokaliseringsfrågans definitiva lösning således blivit akut uppstod en infekterad diskussion om placeringen mellan Blomstrand och Hedlund, vilken fördes av kontrahenterna i deras respektive pressorgan. Denna första konflikt mellan de båda starkt engagerade personligheterna – med olika samhällssyn, skilda intellekt och motsatta åsikter i många kommunala frågor, inte minst fattigvården och folkskoleväsendet – skulle senare påverka arbetet inom stadsfullmäktige, där båda invaldes i den första uppsättningen. Handelstidningen skrev den 9 april 1858 att läroverket med sina byggnader behövde större utrymme än den valda platsen kunde erbjuda. En ny läroverksbyggnad borde enligt Hedlund kombineras med ett gymnastikhus som kunde utnyttjas mer allmänt av stadens skolor. Hellre borde läroverket ingå i en grupp av fem byggnader där alla institutionerna samlats – museum, konst- och ritskola samt bibliotek under samma tak. Byggnaderna kunde tillsammans med lärarbostäder forma en ”akademisk stadsdel” på Tegelbruksängen direkt öster om Nya Allén. Läget hade stora fördelar genom de omgivande planteringarna och öppna fälten – ”för promenader, exercisöfningar o.s.v.” – och möjligheterna till botaniska studier i den närliggande Trädgårdsföreningens park på andra sidan Nya Allén. Lärarbostäderna mot en bred strandgata utefter Fattighusån och raden av institutioner vid en trädplanterad gata bakom bostadskvarteret skulle bilda den av liberalerna eftertraktade ”Göteborgs Akademi”.¹¹⁰

Att förverkliga denna storartade vision förutsatte en för staden dyrbar expropriation av Tegelbruksängen, även benämnd Levgrenska ängen efter den förmögna inflytelserika familj som sedan länge innehade vidsträckta landerimarker med ständig (ärvd) besittningsrätt. Förutom kostnader innebar ett sådant förfarande en tidsutdräkt, vilken kunde bli än längre då förberedande anläggningsarbeten skulle erfordras för den vattensjuka lergrundens stabilitet.

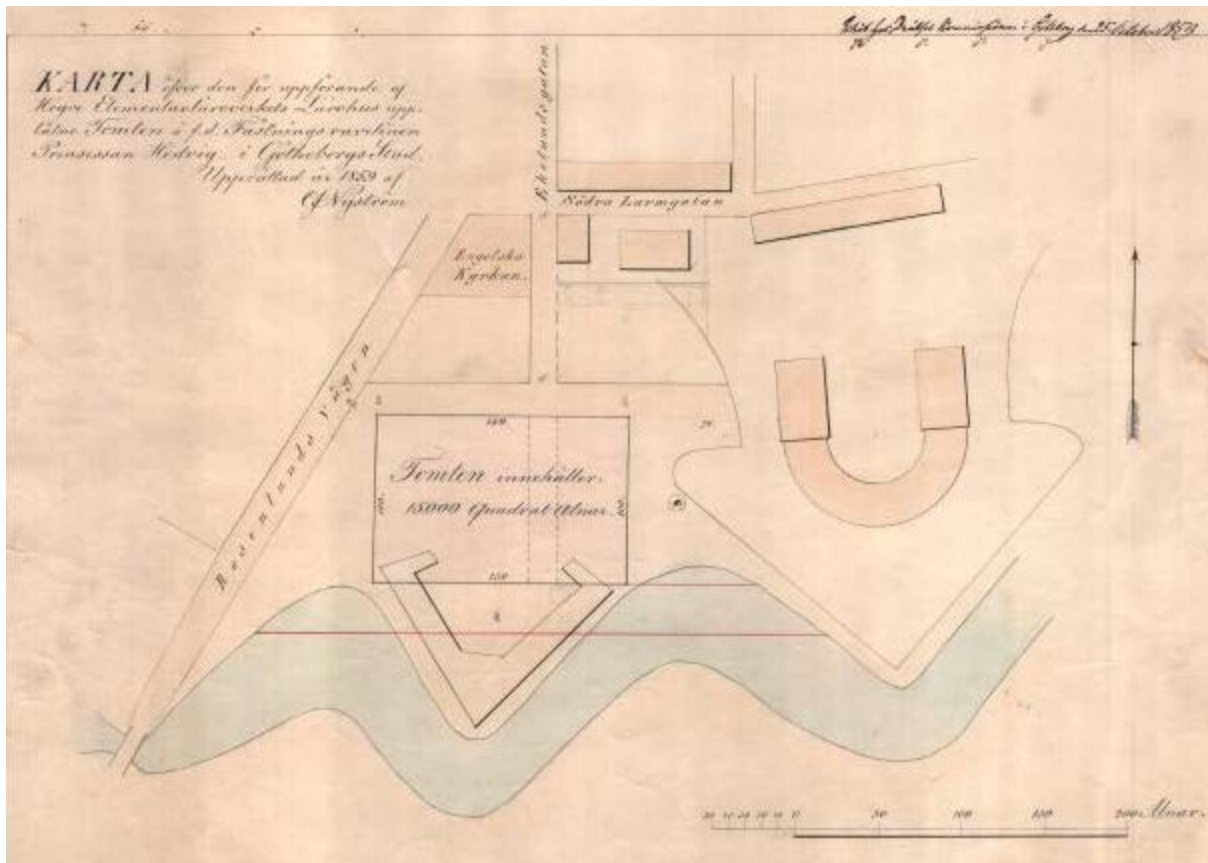
Domkapitlet återkom i maj 1858 till magistraten med en vass erinran om att städerna var skyldiga att ge läroverken goda platser. Det av riksdagen beviljade anslaget 150 000 kronor gjorde frågans lösning brådsakande. Man hade förstärkt de tidigare skälen med ett utlåtande av läkarsällskapet över det osunda läget och förnyade oblygt sin begäran om byggnadsplats i det blivande parkområdet – en framställning man föreställde sig skulle bifallas i förvisningen om att staden önskade värna om en så viktig institution. Denna fromma förhoppning grusades emellertid då magistraten i november meddelade att marken på andra sidan vallgraven enligt redan fattat beslut skulle "tills vidare ej bebyggas, utan i sin helhet anordnas till park och promenadplats". Man tillade att "ett enstaka byggnadsföretag derstädes, utan sammanhang med byggnadsplan för marken i öfrigt, ej är lämpligt".¹¹¹ Det beslutade läget skulle enligt Drätselkommissionen förbättras genom en rad åtgärder av staden. Efter omgrävning av vallgraven till rak sträckning och utdragning till vattnet av Magasins- och Ekelundsgatorna kunde platsen omdisponeras med separata byggnader för skolsalar och gymnastiklokal. Situationsplanens rikliga planteringar och ett bostadskvarter menade man visade det ogrundade i påståendet om det osunda läget.¹¹² Man påpekade också att läroverksbyggnaden i parken skulle "blifwa likasom fritt utkastad midt på en ganska wacker och för andra behof än skolhus rätt fördelaktig plats", vilken såsom mer avlägsen än den redan upplåtna platsen utmålades besvärligare för både lärare och elever att fotvandrade till och ifrån "under oblidare årstid och ogynnsam wäderlek".¹¹³



Två kartor från 1858 och 1859 visar läroverkstomtens ändrade disposition.

115. Stadens förslag 1858 – skolbyggnaderna i norr och söder omgivna av planteringar med huvudfasaden i soligt läge mot vallgraven. Öster om skolkvarteret bostäder mot den kvarstående sjukhusbastionen med trädtrader bl.a. på murkrönet. Märk den blivande Kungsparken (ej ännu planterad 1858 men under projektering) med bibehållen buktande strandlinje mot vallgraven.

116. På läroverkets begäran lades 1859 skolkvarteret i öster och väster, vilket man ansåg ge byggnaderna en bättre orientering – huvudbyggnad och gymnastikbyggnad på vardera sidan av en stor gårdsplan med Ekelundsgatans tänkta fortsättning genom kvarteret.



Sedan staden 1858 beslutat att den till läroverket upplåtna platsen vid vallgraven var den enda möjliga för ändamålet kunde projektet ta form, men stadens situationsplan för bebyggandet mötte missnöje i lärarkollegiet. År 1859 omarbetade därför stadsbyggmästare Strömberg tomtens disposition med de båda husen förlagda i öster och väster i stället för norr och söder.¹¹⁴ Magistraten godkände den nya planen på tillstyrkan av Borgerskapets Äldste sedan lektor Blomstrand begärt smärre ändringar.¹¹⁵ Skolgården mellan byggnaderna skulle nu öppna sig i söder mot vallgraven och parken på andra sidan – en plantering med trädtrader i rak linje utefter läroverkstomten kom att skilja denna från den lägre liggande kajgatan utmed den rätade vallgraven. Läroverksbyggnaderna utformades av Strömberg i ett nära samarbete med projektledaren Blomstrand, som också övervakade bygget. De konservativa ledamöterna i Domkapitlet kunde vara nöjda med det goda samarbetet mellan sin kollega Blomstrand och stadsbyggmästare Strömberg. Resultatet blev också prisat som både vackert och ändamålsenligt. Emellertid fann Hedlund – som under flera års diskussioner i läroverksfrågan offentligt gisslat det mesta av Blomstrands åsikter och förehavanden – och andra vedersakare den yttre gestaltningen mindre lyckad. Den torra akademiska medeltidsromantik som Strömberg i Lund tillägnat sig hos läromästaren professor C. G. Brunius passade visserligen i

sin högtidliga stramhet ett läroverk enligt konventionen, men hade ingen ”fulltonig exponent” i detta verk och tillfredsställde inte den rådande smaken i Göteborg.¹¹⁶



Elementarläroverket fick en göteborgskt sparsmakad material- och detaljutformning, men i volym och anläggningssätt ett monumentalt byggnadskomplex i en värdig omgivning – utgångspunkten var vallgravens rätning med en bred kajgata framför skoltomten (117). Mellan tomten och gatan lades en grässluttning med trädrad, troligen inte endast till prydnad utan även med tanke på viss beskuggning av fasader och gård. Projektet formades i samarbete mellan läroverkets drivande matematiklektor F. T. Blomstrand (118) och stadsbyggmästare H. J. Strömberg (nedan t.h., 121).

Den konservative lektor Blomstrands ivrige motståndare i sociala och kulturella frågor – inte minst i frågan om Elementarläroverkets lokalisering – var redaktör S. A. Hedlund (mitten) (120). Publicisten och kritikern Viktor Rydberg (t.v.) (119), Hedlunds högra hand, tillhörde dennes familj och liberala bildningskrets.



Under byggnadstiden kom nästa stridsfråga att engagera stadens rivaliserande fraktioner. Inför utnämningen av en ny stadsarkitekt efter den på våren 1860 avlidne Heinrich Kaufmann förordade Handelstidningen den innovative A. W. Edelsvärd medan Göteborgs-Posten stödde Strömberg, som visserligen fick befattningen men inga fler stora uppdrag.¹¹⁷ Inom två år efter läroverkets högtidliga invigning hösten 1862 skulle ett segare tvisteämne än en gång

uppenbara sprickan mellan stadens progressiva liberaler och konservativa akademiska kretsar – planen för Göteborgs utvidgning, en process där Strömberg åter kom i skottlinjen (*Utvärderingsplanen i stadsfullmäktige* i kap. II B – om stadsarkitekterna se kap. IV A).

Institutionslokaliseringar inom det gamla stadsområdet

Efter avgörandet av Elementarläroverkets byggnadsfråga 1858-59 följde andra institutioner i tät följd under det följande decenniet – sedan visionen om en nybyggnad för naturhistoriska museet i Kungsparken övergivits av ekonomiska skäl löstes detta och anslutande behov inom vallgraven. Ostindiska huset vid Norra Hamngatan blev på S. A. Hedlunds initiativ 1861 ombyggt för Göteborgs Museum, varefter även Musei Rit- och målarskola och ett bibliotek grundades i lokalerna. Navigationsskolan flyttade något år senare in i en ny byggnad på Kvarnberget. Nu återstod att lösa Chalmersska Slöjdskolans lokalproblem. Denna institution var intimt befriad med museet, särskilt då båda bedrev en ritutbildning för tekniker med det mått av konstnärliga anlag dåtiden fordrade som kvalifikation – museets skola skulle utbilda hantverkare, slöjdskolan arkitekter och ingenjörer i egenskap av blivande arbetsledare. Således pläderade S. A. Hedlund för en samordning av museet med slöjdskolan, vilket kom att aktualiseras när denna i mitten av 1860-talet hade beviljats utökat statligt stöd för utvidgning av sin även på riksnivå högt ansedda verksamhet i större lokaler. Dock blev andra omständigheter avgörande när slöjdskolan som första verksamhet efter stadens ledande teater flyttades utanför vallgraven (se *”Chalmers”*, *samhällets skötebarn* i kap. III A).

Göteborgs nya representativa ansikte 1860 – den kosmopolitiska stadsbilden

Vallgraven speglar det nya Göteborgs storstadsanda

På den forna fästningsstadens landfront vände sig den öppnade staden mot vallgraven med idel nya anläggningar som avspeglade handelsstadens förändrade funktion. Från vattnet ledde trappor i kajmurarna, på samma sätt som i kanalerna, för varors upptagning från båtar till en ”strandgata”. Byggnadskvarteren innanför denna lämnade rum för tvärgator utmynnande i platsbildningar eller de tre rymligare salutorgen, av vilka det största – Kungstorget på västra sidan av stadens södra infart över Kungsportsbron – skildes från kajgatan av bågformiga basarlängor i trä.

Öster om Kungsportsbron följde en rad bostadskvarter Stora Nygatans bastionsvinklar i vallgraven ända bort till Drottningtorget med exklusiva hyreshus, alla i tre våningar, varifrån göteborgsnoblessen kunde avnjuta utsikten mot strandvegetationen i Trädgårdsföreningens park. Vallgraven hade på en gott och väl kilometerlång sträcka utefter parkbältet lämnats orörd från fästningstiden, murvinklarnas sicksacklopp åtföljdes av parkernas buktande strandlinje. Den storslagna parkmiljön med dess prydliga träd- och buskplanteringar mot vattenspegeln bildade tillsammans med bostadsbebyggelsen utefter kajgatorna och torgen på motsatta sidan ett anslående stadsparti av internationellt hög klass.



Stora Nygatan i vallgravens perspektiv åt söder (122) respektive norr (123), avbildade från de f.d. bastionernas spetsar vilka fått en ny användning som tilläggsplatser för båtar med trappor till gatan. Mellan rader av trevånings hyreshus bildar judarnas helgedom Synagogan – flankerad av Robert Hichens och August Abrahamsons privatpalats i två våningar – perspektivets mittparti och blickfång.



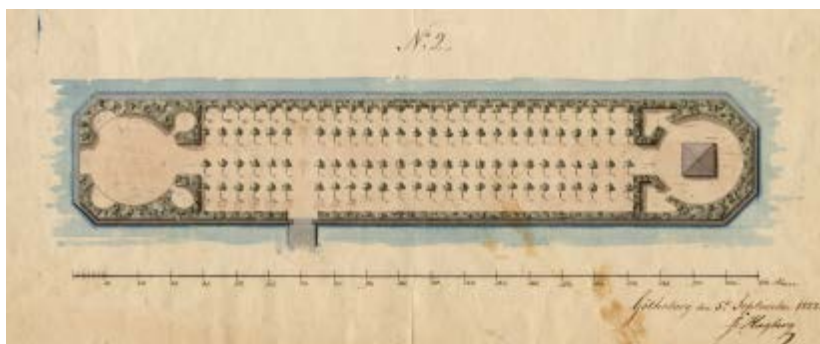
Genom landfrontens omvandling på en areal motsvarande det ursprungliga stadsområdet innanför Larmgatorna (ca 45 hektar) hade Göteborg skapat en väl sammanhållen stadsgestaltning av tidenligt nordeuropeiskt snitt. Den nya fysionomin på vallgravens stadssida bar i sin klassicistiskt enhetliga prägel en berlinsk anstrykning genom Göteborgs nye stadsarkitekt sedan 1839, muraren Heinrich Kaufmann som inflyttat två år tidigare. Dennes snabba karriär i stadens tjänst, gynnad av kristidens brist på tekniskt skolade fackmän i byggnadskonsten, hade följts av en generationsväxling inom byggfacket med inflyttade

tyska murare som särskilt efter revolutionsåret 1848 sökt sig till Skandinavien (om byggnadsväsendet i Göteborg se kap. IV A). Bebyggelsen vid vallgravens kajgator var i huvudsak hyreshus med bostäder, kontors- och handelslokaler, en modern motsvarighet till Hamngatornas rader av förnäma handelsgårdar som uppförts efter bränderna kring sekelskiftet. Byggnadernas fasader i ömsevis flensburgertegel och puts, vid Hamngatorna med sporadiska sandstensornament, gav samma solida intryck. Emellertid hade stadsarkitekten Carl Wilhelm Carlbergs enkla förfinade klassicism i fransk anda, fortplantad till Kaufmanns företrädare Jonas Hagberg, avlösts av den torrare tyska klassicism som kännetecknade den s.k. Berlinskolan. Dennas ledande gestalt var "Baudirektor" Karl Friedrich Schinkel (se *Arkitekturens kontinentala strömningar*, kap. IV A). Vid vallgraven upprepades det carlbergiska manérets jämna, strikta rader av återhållsamt utstyrda trevåningshus, men här utefter de nya, vinklade kajgatorna – vid Stora Nygatan och i kvarteren mellan salutorgen – hade det traditionella gula flensburgerteglet genom sin stora väderbeständighet blivit det dominerande fasadmaterialet. Jämfört med kontinentens större handelsmetropoler hade 1850-talets bebyggelse i Göteborg en blygsam höjd, tillsammans med dess ytterst sparsmakade arkitektur vittnande om stadens funktion som den europeiska stadskulturens nordliga utpost. Av typiskt göteborgsmärke sedan den carlbergiska arkitekturen var den enhetliga klassicistiska proportioneringen hos fasader och tak, liksom materialbehandlingen – puts omväxlande med tegel. Även i den flärdfria dekorationen spåras arvet från Carlbergs tid, fortplantat till en senare generation fackmän i byggnadskonsten.

Storstadsandans kosmopolitiska gestaltning

I handelshusens Göteborg kännetecknades stadsbilden av att praktisk soliditet hade företräde framför praktlystenhet. De få monumentala ansatserna i stadens äldsta område innanför Larmgatorna var i dekorativt hänseende underordnade nyttan och begränsade till kyrkorna och enstaka större profana byggnader för garnisonen (Kronhuset) och handelns främsta företrädare. Sätillvida kunde ingen byggnad överträffa f.d. Ostindiska Kompaniets kvartersomfattande kontor och magasin från 1750 – dess fasadlängd av nära 70 meter i fritt läge vid Stora Hamnkanalen utgjorde en väldig byggnadskropp raffinerat indelad av risaliter med hörnlisener och den frontonkrönta breda mittrisaliten utgörande ett mäktigt centralmotiv.

Göteborgs stadsbild hade 1670 genom trädplanteringar längs kanalerna fått en väsentlig del av sin speciella holländska karaktär. Trädraderna gav staden ett både pittoreskt och välordnat utseende med en viss monumental prägel. Knappt 150 år senare hade stadsarkitekt Carlbergs stenstad, skapad i den franska klassicismens anda, tagit form sedan bränderna totalt berövat Göteborg dess 1700-talskaraktär. Den brokiga karolinska trästaden med hamnkanalernas trädgrönska hade ersatts av en visserligen prydlig och solid stadsbild, vilken emellertid utan de livande gatuträden gav ett stelt intryck av utställda fasader på rad. När borgarnas längtan efter trädplanteringar i stadsmiljön äntligen gav ett första resultat under 1820-talet på gamla järnvägsplatsen (Brunnsparken) var det i den franska geometriska stilen, lämpad för den rektangulära planformen hos ön i Stora Hamnkanalen och den omgivande fasadarkitekturen. Denna lilla dekorativa oas, anlagd 1822 i Carlbergs anda (8 år efter hans död), var en prydnad för staden men blev som populär stadspark snart alltför trång. Samma andas barn var den över 1 800 meter långa Nya Allén, projekterad 1807 av Carlberg i parisisk boulevardstil utanför vallgraven och stadens stolthet. Denna status kunde dock inte förta dess tröstlösa enformighet.



Två utsikter vid Södra Hamngatan på 1870-talet.

124-125. Brunnsparken ersatte den gamla järnvågen efter stadsarkitekt Jonas Hagbergs ritning 1822 och utökades med en ny trädrad sedan den södra kanalarmen fyllts igen 1860.

126. Trädgårdsföreningens lummiga parkgrönska utgör gatans ändpunkt i öster, väller ut över Fattighusån och avtecknar sig mot Ranbergsmassivet i bakgrunden.



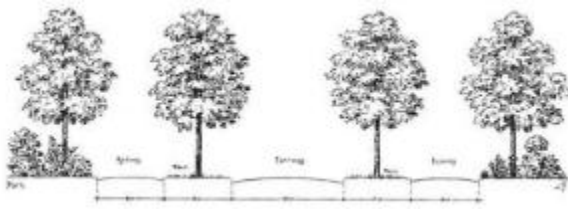
Som tidigare nämnts var de öppna landerimarkerna närmast staden omgivna av kala berg bildande en massiv grå mur runt Göteborg. Carlbergs vallraseringsplan hade bäddat för en stadsbild av sten vid vallgraven motsvarande hamnkanalernas. Decenniers fördröjning av genomförandet ändrade emellertid förutsättningarna. När kanalbyggaren Nils Ericsson 1835 lanserade tanken att vallgravens slingrande vattenspegel skulle prydas av ett parkbälte var den engelska trädgårdsstilen i sin lediga naturenlighet självskriven för konstnärlig utformning av en så storslagen anläggning. Vi har också sett hur Trädgårdsföreningens intressenter, påeldade av direktionens ordförande dr Westring, finansierade sitt stora parkprojekt i den av Ericsson föreslagna formen av promenadplats.

De nya offentliga byggnaderna vid vallgraven hade ett högt symbolvärde som tecken på stadens framsteg. Sahlgrenska Sjukhuset och Elementarläroverket (1848 respektive 1859) representerade ett nytt slag av prestigeladdade projekt vars ändamål påkallade såväl ett fritt och framträdande läge som en värdig yttre gestaltning till prydnad för staden. En tidsenlig inramning av trädplanteringar befordrade såväl sundheten som prydligheten i sjukhusrundelns fria upphöjda position på bastionen Carolus Dux och läroverkets strikta byggnader vid den nya raka kajsträcka som ersatt det pittoreska krökta strandpartiet med ravelinen Prinsessan Hedvig. Andra byggnader i den nya stadsmiljön vid vallgraven men med blygsammare dimensioner var Engelska kyrkan (1854) och Mosaiska församlingens synagoga (1852). Den senare blev likväl mycket effektiv i stadsbilden som centralmotiv i Stora Nygatans vinklade kajperspektiv och fristående mellan flankerande tvåvåningars hyrespalats mittemot Trädgårdsföreningens ravelinkulle. Alla dessa byggnader företrädde den praktiska moderna medeltidssvärmiska stilen i Tyskland och England med fasader i det grågula flensburgerteglet, som sedan 1700-talet varit något av ett signum för Göteborg. Tegelarkitekturen hade genom stadens omdaning från 1800-talets mitt börjat få en ny estetisk dimension av ingenjörarkitekterna von Gegerfelt och Edelsvärd. Den upptogs av Strömberg, elev till professor Brunius i Lund, och akademiarkitekten Heilborn samt praktiserades av flitiga byggmästare som Krüger och Jählig. Fasaduttrycket kunde snart tack vare ett utökat sortiment form- och ornamentstenar få en rikare nyansering (se även *Arkitekturströmningar i Sverige*, kap. IV A). På den väldiga sjukhusbyggnadens östra sida, där Västra Hamnkanalen utmynnade i vallgraven, sattes slutstenen i denna del av fästningsområdets omdaning när två sammankopplade fyra våningar höga palatsfasader i putsad nyrenässans bildade fond i Grönsakstorget (1863-64).

Vallgravens nygestaltande stadsbyggnadsgrepp: förskönande planteringar

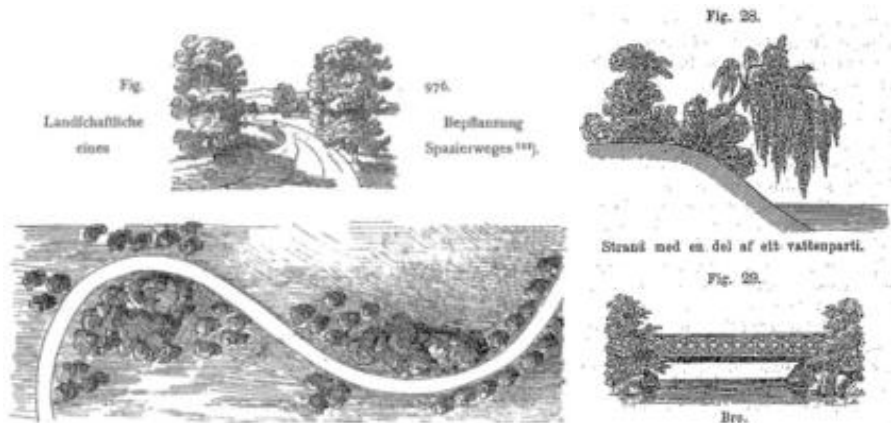
Nya Allén med fyra trädrader inramande en körbana flankerad av två smala gångbanor var i sin monumentalitet ämnad att ge Göteborg en ny status som öppen handelsstad och var en kär angelägenhet för inflytelserika borgare. Alléprojektets främste tillskyndare hade mött hårt motstånd, men genom gåvor kunde den ca 1 800 meter långa allén förverkligas utan några betydande kostnader för staden (se om Nya Allén och parkbältet ovan).

Alléerna kunde bara erbjuda långa enformiga promenader mellan snörräta trädrader. Göteborgarnas behov av en promenadplats med omväxlande parkmiljö kom på 1830-talet till ett bestämt uttryck i förslag av "mekanikus" Nils Ericsson, statens tekniska expert på vattenbyggnadsarbeten, före planeringen av Göteborgs nya hamnanläggningar anlitad av staden angående sundhetsåtgärder. Denna visionära idé väckte inom stadens maktelit blandade känslor – avoghet från ekonomiska intressen men entusiasm av en växande grupp i den mest inflytelserika kretsen. Under en 20-årsperiod från 1837 fattade staden flera avgörande beslut rörande glacisens användning, vilka innebar en stegvis annektering för promenadändamål på en sammanhängande sträcka från Fattighusån till Rosenlundsbron. Raseringsplanens ogenomförda kvartersindelning annullerades vid den tidpunkt då staden insett de fulla konsekvenserna av den snabba folkökningen – att en större utbyggnad måste ske på donationsjorden utanför Nya allén och därför kunde lämna rum för en fredad promenadzon längs vallgraven. De stora parkanläggningarna kopplade till Nya Allén hade förebilder i omvandlade fästningsstäder på kontinenten såsom Bremen och Hamburg.



127-128. Ringpromenaden i Göteborg, Nya Allén, projekterades 1807 med en körväg flankerad av gångvägar. Denna allétyp från Versailles (t.v.) var C. W. Carlberg väl förtrogen med redan 1774, då han ritade en sådan österut från Drottningporten (t.h.). Denna allé blev aldrig verklighet, men idén levde kvar i Carlbergs sinne. Den fick troligen ny näring i början av 1780-talet då Carlberg under slutet av sin fleråriga studieresa lär ha vistats i Paris, boulevardernas stad.

129-130. Nya Allén österut vid Kungsporsavenyn – ett stycke fram i bild syns korsningen med Södra Vägen och Gamla Allén. T.h. ett mönsterblad 1854 med park i naturimiterande engelsk stil infogad mellan raka alléer. Detta blev fallet med såväl Trädgårdsföreningen som Kungsparken.



131-133. Major Nils Ericsson anvisade 1835 en rad åtgärder för bättre vattencirkulationen i Göteborgs kanaler och vallgrav i egenskap av transportleder. När han två år senare projekterade nya hamnanläggningar framhöll han även den estetiska potential Göteborg hade i vallgraven. Dess stränder borde planteras som park, varmed Ericsson menade den etablerade oregelbundna eller "naturliga" engelska stilen – denna hade han inte kunnat undgå att ta intryck av på resa i landskapsstilens föregångsland England. Till den engelska parkens kännemärken hörde mjukt slingrande gångar och slokträd över vatten.

En parkanläggning längs ett slingrande vatten som vallgraven med dess sicksackformiga strandlinje skulle enligt rådande ideal gestaltas som idealiserad natur enligt den engelska landskapsparkens principer. Mötet mellan vatten och strandvegetation spelade en huvudroll i den engelska trädgårdsstilen. Denna ansågs särskilt passande där oregelbundna markkonturer

inbjöd till framhävandets av pastorala stämningar, en romantisk karaktär.¹¹⁸ Således var en engelsk park självskriven när glacisen skulle planteras. Medan de raka gränslinjerna mot allén kamouflerades av randplanteringar med täta buskage försågs strandbrinken med karaktäristiska träd och blommande buskar placerade så att intressanta perspektiv erhöles i utblickarna över vattnet.¹¹⁹

Från Storbritannien hade den engelska stilen tidigt upptagits i Tyskland, där den kring 1800-talets mitt utvecklades i en mer känslösamt dekorativ riktning.¹²⁰ Utformningen av gångmönster och vegetationens fördelning liksom urvalet av växtmaterialet anpassades efter läget, terrängen och den avsedda funktionen hos parken. Anläggningarna som bildade Göteborgs parkbälte fick därför helt olika karaktär genom sin gestaltning. Trädgårdsföreningen var sluten, förnämt avskild från staden med randvegetation som dolde växlande intima och hänförande landskapsbilder där barrträd lyste med sin frånvaro p.g.a. den djupa lerjorden. Kungsparken däremot öppnade sig mot staden mellan dungar av löv- eller barrträd och buskage. De huvudsakligaste karaktärsskillnaderna uppstod genom utsikterna mot omgivningen, rumsbildningarna och trädgruppernas storlek och sammansättning. Trädgårdsföreningens täta strandplanteringar bildade lövtunnlar vid stilla vatten och skymde parkens inre från omgivningen – bara få smala utblickar gavs mot vallgraven och motsatta sidans täta kvartersbebyggelse. Strandpartiets tåliga träd och buskar var ämnade som vindskydd för de inre ömtåligare bestånden av mer ovanliga arter. Täta dungar, sinnrikt placerade, lät olika landskapsrum övergå i varandra. Den övervägande jämna terrängen och Stora Nygatans slutna stadsbild inbjöd inte heller till några vidare vyer än de ståtliga perspektiv som gavs från gluggar mellan träden i vallgravens böjar. Kungsparkens sluttande terräng mot vallgraven och den omväxlande stadsbilden mittemot gav anledning till öppnare vyer mot vattnet och staden – flera vackra scenerier erhöles åt olika håll genom glesare strandvegetation och mindre träddungar innanför med bestånd av omväxlande löv- och barrträd.



134. Den 1859-61 anlagda västra delen av Kungsparken. Bortom Nya Allén t.v. Hagakyrkan och längre t.h. Renströmska badets skorsten. Bazarbron över vallgraven leder sedan 1857 Korsgatans gångtrafik genom parken till Hagaheden. Vid brofästet den prydligt anordnade "Floras kulle".

Storstadsvisionen tar form

Paris, Wien och London – sinnebilder av världsstaden

I de sociala, politiska och tekniska omvälvningarnas Europa bildade Paris och Wien skola för storstädernas anpassning till nya förhållanden (jfr *Stadsplaneringens innehåll och syfte* i kap. II A avseende Europas huvudstäder). Ett ivrigt moderniseringsarbete pågick 1860 genom storartade stadsomdaningar som snabbt blev industriålderns föredömen och med sina skilda principer inspirerande för övriga Europas växande städer. Genom de helt olika former av stadsplanering, markägostruktur och bostadsvanor som rådde i den brittiska huvudstaden respektive huvudstäderna på kontinenten tog sig städernas utbyggnad skilda uttryck. Därvid kom de engelska och kontinentala hustypernas utformning att påverka varandra.

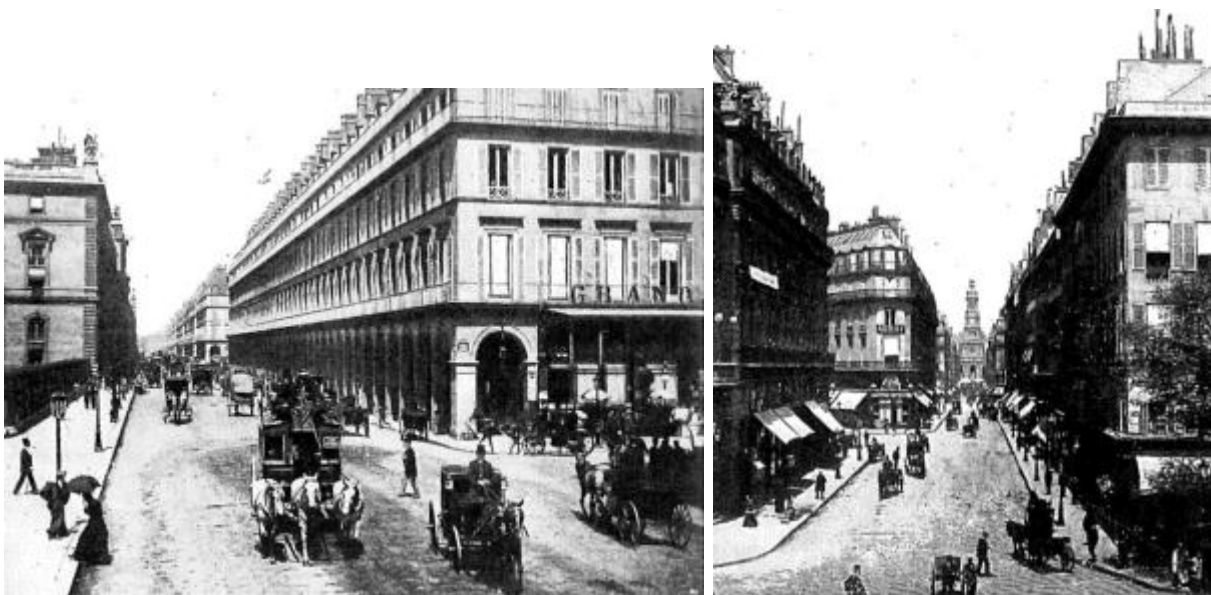


135. Hyde Park i West End utanför Londons city 1863. Sjön "the Serpentine" hade Napoleon III låtit kopiera i den omgestaltade Bois de Boulogne i Paris. Utan sammanhang ligger spridda förnäma bostadsområden kring lokala parker ("squares") för husägarnas privata bruk – t.h. de berömda Grosvenor Square och Belgrave Square. När kartan utarbetades höll West End på att berikas med ännu ett exklusivt bostadsprojekt – Lancaster Gate på norra sidan av parken (t.v. om mitten upptill).

I London, där stora utspridda markområden utanför den medeltida bebyggelsekoncentrationen hade köpts upp sedan tudortiden av adliga familjer, växte fashionabla bostads- och parkdistrikt fram utan centralstyrd planering, isolerade från varandra och utan organiskt sammanhang med det gamla City.¹²¹ I den tidigare fästningsstaden Göteborg, som av kungamakten vid grundandet fått omgivande stadsjord till stadens förfogande och således –

trots starka brittiska kulturinfluenser – i grunden hade mer gemensamt med motsvarande städer på Europas fastland, fann handelsaristokratin än en gång sina främsta förebilder på kontinenten där stadsutbyggnaden kunde genomföras i stora planmässiga sammanhang.

Enligt den stadsbyggnadsuppfattning som rådde 1860 i de dynamiska industrinationerna Frankrike, Belgien, Tyskland, Österrike-Ungern eftersträvades stadsbildens storstadsmässiga intryck som spegelbild av samhällets och nationens vetenskapliga, tekniska och sociala utveckling. Modernitet, ändamålsenlighet, skönhet och representativitet skulle manifesteras stadskulturen som ett koncentrat av den nya tidens framsteg. Breda, raka huvudgator borde i barockens anda utstråla från monumentala platser för att sammanbinda stadsdelarnas huvudpunkter och vara prydda med trädrader. För gatornas skönhetsvärde var inramningen mycket viktig, således skulle de kantas av palatslika byggnader med en arkitektur som associerade till de mest glansfulla kulturperioderna i Europas historia – i Wien, Budapest och Berlin kraftfull renässans och barock medan i Paris klassicismen från första kejsardömet levde kvar uppblandad med äldre stilar som gynnats av de franska kungahusen under renässansens och barockens tidevarv. Till den nyskapade stadsbildens skönhet bidrog i hög grad rikligt förekommande planteringar – förutom huvudgatornas raka alléer och terrassplanteringar framför husen skulle särskilt förnäma gator utmynna i en park eller öppen plats med arkitektoniskt anspråksfulla arrangemang bildande fond i samspel med någon byggnad. För att motsvara estetikens anspråk måste parkmiljöer bildas av konstfullt varierad och fördelad vegetation med praktfulla accenter och kontraster.



136. Rue de Rivoli västerut med uniforma nyklassicistiska kvartersfasader mot Louvren. Påbörjad under Napoleon I förlängdes den åt öster enligt Napoleon III:s direktiv så snart han gripit makten 1851. **137.** Ett nytt gatuperspektiv, Rue de la Chaussée d'Antin med Trinitékyrkan som fond.

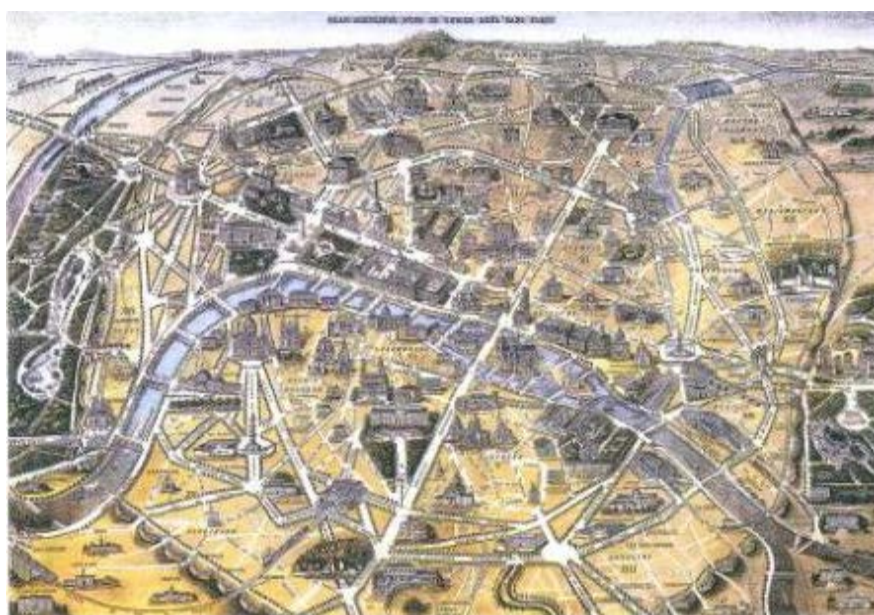
Centrala Paris hade vid seklets mitt Europas största och mest intakta medeltida stadsstruktur, pittoreska men av lägre sociala skikt överbefolkade och sanitärt undermåliga stadsdelar som utgjorde härdar för epidemier och politisk oro, sålunda en nationell säkerhetsrisk. Innesluten av Ludvig XIV:s boulevardring, "Les Grands Boulevards", på de gamla fästningsverken med tätbyggda förstäder utanför fanns ingen militär frizon runt den medeltida stadskärnan såsom i fästningsstäder med vallgördel och glacis. I efterdyningarna av 1848 års borgerliga revolution var det andra kejsardömet mål att omskapa huvudstaden till en funktionell och representativ stadsorganism – trygg, sund och värdig en kulturnation som räknade sig till världens främsta, "det nya Rom". På Napoleon III:s order startade 1852 en gigantisk stadskirurgisk omdaning –

genom ett nytt boulevardssystem formades det moderna Paris under ledning av seineprefekten G. E. Haussmann. Med rätlinjiga alléer i flera korsande riktningar, trafikstråk genomskärande hela den inre stadens vidsträckta bebyggelsemassa, skulle alla stadsdelar sammanbindas. Det gällde att överbrygga mer än halvmilstora avstånd. Monumentala blickfång i de större korsningspunkternas platsbildningar kunde få flanörens odelade uppmärksamhet i de långa gatuperspektiven genom att den nya bostadsbebyggelsen utefter boulevarderna formgavs i en strängt enhetlig arkitektur – ett nationellt klassicistiskt formspråk. Kejsaren åsyftade en ny storhet för Paris, tillägnad dess högborgerliga samhällselit, men med symbolisk förankring i en svunnen kulturepok. Denna boulevardernas skärmbebyggelse dölde samtidigt kvarlämnad slum i stadsdelarnas inre. Stadsbilden återspeglade Napoleon III:s despotiska maktutövning och sociala preferenser i huvudstadens omgestaltningsprocess för sundhet och en monumental representativitet som skulle ställa den franska huvudstaden främst bland städer.¹²²



138. Boulevard Lenoir, ett av många breda gatugenombrott i den gigantiska omdaning av Paris.

139. Andra kejsardömet omdanade Paris. Karta av prefekten Haussmann 1864, tre år innan världsutställningen gav staden tillfälle att visa upp sitt nya ansikte internationellt.



När Paris inledde en ny stadsbyggnadshistorisk epok igångsattes därmed en ”nationernas tävlan”. I Wien gav kejsar Franz Joseph I den 20 december 1857 den efterlängtna ordern att befästningarna skulle rivas. Syftet var att ge plats åt ett nytt, brett, representativt stadscentrum

på glacisen som skulle omge och sammanlänka "Altstadt" med de solfjädersformigt utbredda, tätt bebyggda förstäderna. Medan vallarnas rasing runt den bibehållna medeltida innerstaden påbörjades 1858 hölls av inrikesministeriet en pristävling om plan för en ringboulevard med anslutande nya offentliga anläggningar, vilka kejsaren hade specificerat i sitt direktiv. I den nationella identitetens intresse skulle "Ringstrasse" bli ett storslaget paradstråk för ceremonier och samtidigt en promenadring som ersättning för borgerskapets populära promenadplatser på vallkrönen. Mindre intresse visade man det angelägna behovet av korsande trafikförbindelser mellan Altstadt och förstäderna. I den "Grundplan" som efter plantävlingen utarbetades 1859 och året därpå godkändes av kejsaren kantades den 4 km långa, i fem brutna linjer löpande "Ring" av offentliga byggnader i parker, interfolierade av exklusiva bostadskvarter för samhällets toppskikt. I genomförandet bestod dessa kvarter i huvudsak av högborgerliga s.k. nobelhyreshus, ibland med insprängda privatpalats. Hyreshusen, vanligen i fyra à fem våningar, bildade en ny typ av kvarter med flera byggnader gestaltade som ett enda palats i byggherrarnas avsikt att markera storborgerskapets nyvunna maktposition jämte adeln. Ringstrasses trubbvinkliga sträckor runt stadskärnan åstadkom under promenaden oupphörligt föränderliga perspektiv, där en successiv följd av monumentalt gestaltade byggnadsverk överraskande framträdde i synfältet. Flanören kunde njuta av en räckta estetiska, arkitektoniskt effektfulla upplevelser – ett banbrytande konstnärligt storstadsgrepp.¹²³



140. Wien 1858 med fästningsgördeln och den av alléer genomkorsade glacisen var sedan sekler omkransad av förstäder där bebyggelsen tätnade alltmer.

141. Wiens "Grundplan", godkänd av kejsaren 1859, blev signalen till den mest omfattande och spektakulära stadsomdaningen i Europa i Paris' efterföljd.





142. Det omdanade Wien världsutställningsåret 1873. "Altstadt" omsluts av Ringstrasse, ryggraden i ett monumentalt park- och allébälte där palats, palatsliknande hyreshuskvarter och offentliga byggnader ställts på rad i en monumental räckta av arkitektoniska upplevelser.

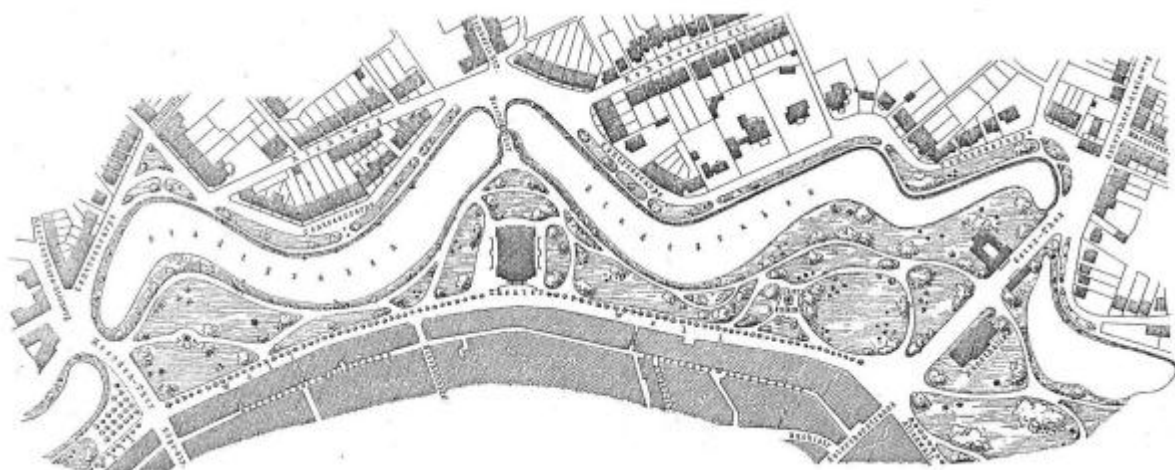
143-144. Det medeltida gatunätet i Altstadt bibehölls liksom de tätbyggda höga palatsen från 16- och 1700-talen, vari allt fler butiker och kontor inreddes medan adel och finansfurstar bosatte sig i Ringstrasse-områdets nyuppförda kvarter med anspråksfullare renässans- och barockarkitektur.



Lilla Göteborg i stora världen

På 1850-talet var Wien och Köpenhamn Europas sista storstäder med oraserade befästningar. Sedan Ludvig XIV:s Paris, enligt en plan 1665 för hela stadens utbyggnad, förvandlat de gamla fästningsverken norr om innerstaden till en boulevardring hade kontinentens fästningsstäder i tur och ordning följt det parisiska exemplet.¹²⁴ I Österrike hade Graz redan 1784 beslutat anlägga trädprydda promenader på fästningsområdet och senare följde Wien

exemplet på både vallarna och glacisen, vars vägnät kom att kantas av träd. Bremen och Hamburg, stora nordtyska hamnstäder med starka affärsmässiga relationer till Göteborg, omvandlade under 1800-talets första decennier sina fästningsverk till anslående gröna promenadbälten utefter delvis bevarade vallgravar som pittoreska inslag i parkmiljön.¹²⁵ Glacisen och skottfälten utanför lämnade utrymme för nya stadsdelar. Sverige hade kort efter Bremen slopat 1600-talets befästningar runt Malmö (1805) och Göteborg (1806) – statens urmodiga fortifikationer gav därmed plats åt borgerskapets nya offentliga umgängesform, promenadkulturen. Bremen fick 1802-09 ett parkbälte *innanför* den bevarade vallgravens vattenspiegel. Göteborg, som också behöll sin vallgrav, drog en ringboulevard *utanför* glacisen men reserverade tills vidare den nyvunna marken för stadens utbyggnad med kvarter och torg – Thomas Hall har framhållit Göteborgs promenadring som tidigt projekt utanför Tyskland.



145-146. Göteborgs parkbälte vid vallgraven, fullbordat enligt beslut 1857, har en motsvarighet i Bremen, där planteringarna 1802-09 hade lagts på gamla stadens sida – Göteborg gjorde tvärtom då insidans ojämna befästningsmark enligt vallraseringskontraktet var olämplig för alléns utläggning.



Göteborg – framtida skandinavisk medelpunkt

Samhällseliten i 1850-talets Göteborg kände en stolthet som förvaltare av stadens historiska betydelse för Sverige i egenskap av centrum för handeln och sjöfarten västerut. I liberalernas åskådning intog skandinavismen en framskjuten plats och följaktligen vårdade man minnet av Karl X Gustavs politiska vision 200 år tidigare av Göteborg som ”medelpunkten för de tre

rikenas internationella och världshandel” – den strategiskt logiska konsekvensen av stadens ”skandinaviska läge”. Man föreställde sig att konungen i själva verket planerat göra Göteborg till de tre förenade nordiska rikenas huvudstad med säte för regeringen, men att ”verldshändelsernas gång och hjeltens död uppsköto utförandet af denna plan till en annan tid och hafva föreskrifvit det andra och bättre medel än svärdet”.¹²⁶ Nu föreföll denna tid av skandinavisk union nära förestående – ett storpolitiskt projekt skulle sjösättas, gynnat av främst den svenska och danska kungamakten med stöd av Rysslands mäktigare fiender.¹²⁷ Genom Göteborgs läge och potential som jättehamn tilltrodde man orten en storartad framtid som Nordens största och betydelsefullaste handels- och sjöfartsstad. Lindahl (1965) nämner denna utopiska dröm i samband med plantävlingen 1862 (se om tävlingsbidragen i kap. II B).

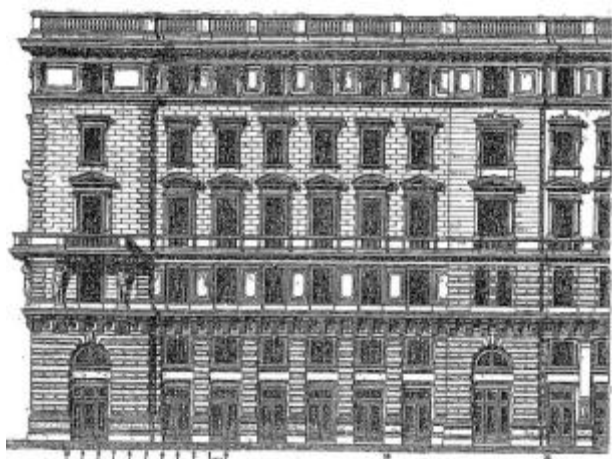
Göteborgs mest fashionabla bostäder i de exklusiva hyreshusen vid Stora Nygatan på vallgravens insida var uppförda under 1850-talet enligt 1808 års plan, men planens ofullbordade del ute på glacisen hade övergivits av industrialismens nya storvulna tidsanda – denna hade i stället försett alla gatans fönster med en enastående utsikt över vallgraven mot Trädgårdsföreningens Park som första steg mot en modern kosmopolitisk umgängesmiljö för borgerskapet. För 1860-talets beresta elit inom toppskiktet av stadens förmögna befolkning hägrade ett nytt, mondänt Göteborg som en nordisk projektion i det mindre formatet av Mellaneuropas storstadsmetropoler. Den växande industrialiserade världen såg de kejserliga huvudstäderna Paris och Wien med sina pågående spektakulära gestaltningsprojekt som vägledande. Dessa monumentala arbeten, Paris’ ombyggnad respektive Wiens utbyggnad med ett nytt centrum båda initierade och övervakade av centralmakten, skapade sinnebilder för den moderna storstaden. Världsmetropolen London – Europas största stad och världshandelns centrum, belastat av en splittrad maktstruktur – ställdes med sina modesta anläggningar av förnåma ”terrace-buildings” väster om city och de blygsamma ingreppen i sitt till stor del närmast intakta medeltida gatunät i skuggan av de storslagna omdaningarna på kontinenten.



147. Förnåma terrasskvarter (radhus) vid Hyde Park i Londons West End, förra hälften av 1850-talet.
148. En typisk fasad till ett fashionabelt hyreshus i Paris’ växande nya stadsdelar vid mitten av seklet.

Göteborgs ”tongivande” samhällsgrupper, tillhörande handelsaristokratin och den högre medelklassen, kände i sin sociala position behov av ett storstadsmässigt komfortabelt boende i attraktivt läge motsvarande vad man hade sig bekant från utlandets storstäder. Staden hade genom den bibehållna vallgraven och Nya Alléns brutna linjer topografiska förutsättningar liknande Wien – som emellertid saknade vallgrav – med potential till radiellt utstrålande gatusträckningar via broar. Med det just färdigställda ståtliga parkbältet, avgränsat mot landerimark som skulle bli fullt tillgänglig i en inte alltför avlägsen framtid, kunde staden osökt med fördel vidareutveckla sitt anläggningssätt i Wiens representativa anda. Det lilla

Göteborgs stort upplagda planstruktur med det magnifika promenadbältet bar således fröet till gestaltandet av ett Wien i miniatyr med rader av palatsfasader garnerade av prydligt arrangerad grönska (detta behandlas i kap. III och är närmare utvecklat i kap. IV).¹²⁸



149-150. Palatsarkitektur i Wien ca 1860 – del av kvarter med nobelhyreshus och ett hotellkvarter.

De generöst tilltagna parkerna i oavbruten följd längs vallgraven bildade tillsammans med Gamla och Nya Allén ett system av promenadplatser som fyllde högt ställda anspråk på en internationell stadsmiljö. Göteborg var således i besittning av en förebildlig sund, omväxlande och representativ promenadzon runt den gamla staden med dess trånga, larmande affärsgator och sommartid illaluktande kanaler. Vid en framtida utbyggnad med nya stadsdelar på landeriområdena skulle attraktiva bostäder inte behöva besväras av dessa olägenheter. Man föreställde sig såväl den torrlagda Gullbergsvassen som den begärliga landerimarken öster och söder om vallgraven i skepnad av stora världens stadsfysionomier. I internationellt spridd fackpress och andra inhemska tidskrifter som vände sig till arkitekter, byggherrar och den bildningstörstande allmänheten med anspråk på en livsföring i välståndets tecken publicerades illustrerade uppsatser och notiser om de moderna representativa stadsmiljöer som tog form utomlands. De avbildade villorna eller raderna av hyrespalats vid ståtliga trädprydda gator var utformade enligt tidens högborgerliga smakuppfattning i historiserande arkitekturstilar, företrädesvis ”modern renaissance” i övervägande italienskt och franskt formspråk (se avsnitten om arkitekturen och byggmarknaden i kap. IV A).

Den svenska stadsbyggnadsmodellen före 1860 och det finska esplanadsystemet¹²⁹

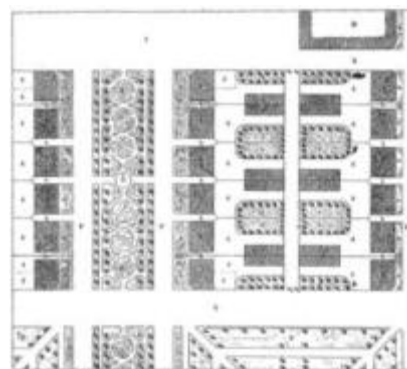
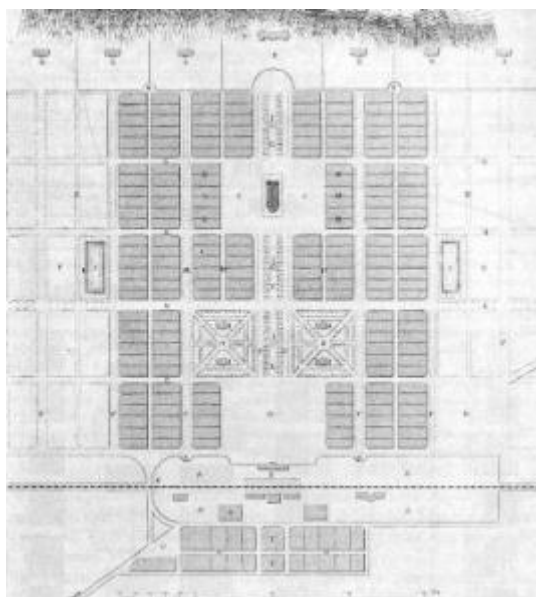
I Sverige hade seklers dominerande inflytande från fortifikationsingenjörer över städernas planering, reglering och byggande brutits genom kanalbyggaren ”mekanikus” Nils Ericssons plan 1834 för återuppbyggnad av det nedbrunna Vänersborg. På landshövdingens uppdrag modifierade Ericsson 1600-talets enkla rutnät och införde en brittisk princip nyligen tillämpad i Finland. Staden klövs i två delar av ett brett, öppet stråk med torg och parker – ”Plantagen”. Offentliga byggnader skulle placeras i linje med länsresidenset i motsvarande monumentala positioner. Tvärgående allégator delade stadshalvorna i mindre kvartersgrupper med bevarat gatusystem. Det centralt placerade breda plats- och parkstråket som brandskyddselement blev under 1800-talets lopp det utmärkande stadsbyggnadsmönstret för mindre och medelstora städer som återuppbyggdes efter ödeläggande bränder – Karlstad 1865, Gävle 1869, Umeå och Sundsvall 1888. Denna princip för såväl brandbegränsande som prydnad funktion var ett

etablerat grepp i svensk stadsbyggnad efter 1800-talets mitt, då järnvägsstationen uppträdde som en ny styrande faktor i städernas gestaltning. Knut Forsbergs plan 1856 för Norrköpings förskönande, initierad av en industriman i stadens ledning på egen bekostnad, hade – förutom ringpromenader liknande Nya Allén i Göteborg – en monumental park i befintligt öppet stråk med ett torg liksom i Vänersborg. Centralmotivet utnyttjades till fullo i Norrköping 1866 när järnvägsstationen placerades som plats- och parkstråkets fond. Härmed förenades mekanikus Ericssons princip i Vänersborg 1834 med förslaget 1859 till ett svenskt stadsideal av den finskättade A. W. Edelsvärd, Statens Järnvägars chefsarkitekt och reformivrare på riksplanet.



151. Plan 1834 för återuppbyggnad av det nedbrunna Vänersborg, signerad N. Ericsson och med kunglig påskrift av Karl XIV Johan.

152-154. Ingenjörarkitekten Adolf W. Edelsvärd's förslag till plan för "Landsorts- och Förstäder" (Falköping-Ranten) vid Västra Stambanan. T.v. principen för gatudifferentiering och offentliga planteringar samt kvarterens tomtindelning (jfr planen för Nikolaistad). T.h. kvarterens byggnadssätt med entréer till fastigheterna från en ekonomigata i kvarterets mittlinje enligt engelskt mönster.



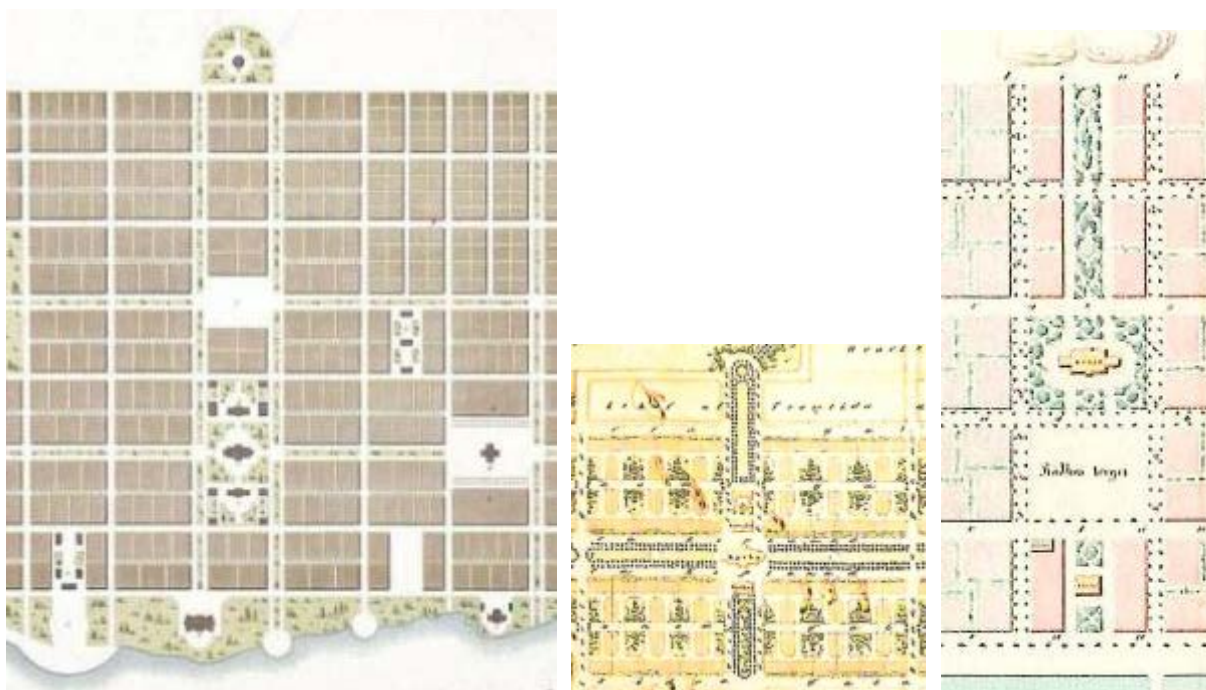
Edelsvärds utgångspunkt var Falköping-Ranten som nytt stationssamhälle vid det pågående bygget av Västra Stambanan. I en riksdagsmotion 1859 propagerade han för en ny plantyp där en centralaxel i form av ett grönstråk bildades av en allégata, en "esplanad" av den typ som kännetecknade nya finska stadsplaner. Esplanaden, flankerad av parker, utmynnade i vardera ändan i öppna platser med kyrka respektive stationsbyggnad som fond. Edelsvärd menade att järnvägsstationen i kraft av sin betydelse i industriålderns samhälle, jämbördig med kyrkan, förtjänade en framskjuten och symboliskt samlande plats i städerna. Hans "idealplan" har ett differentierat system av gator, kvarter och tomter – huvudgatorna helst riktade i de sundaste väderstrecken nordväst-sydost eller nordost-sydväst (jfr kommittéutlåtandet 1859 i kap. II A). Kvarteren längs esplanaden var delade av en ekonomigata för transporter och avlopp, med grindar till fastigheternas öppna gårdar på båda sidor och i gatans ändar åt tvärgatorna. Denna kvarterstyp, betingad av hygien och brandskydd, var liksom esplanaden bekant från finsk stadsbyggnad och systembildande i 1850-talets nya planer för återuppbyggnad av nedbrunna städer. Allégator i esplanadens form för indelning i stadsdelar såväl som kvartersdelande ekonomigator hade i brandspridningshämmande syfte blivit påbjudna som standardelement i byggnadsförordningen 1856 för städerna i det ryska storfurstendömet Finland.¹³⁰

Den av Edelsvärd föreslagna kvartersmodellen fick i svensk stadsplanering inget allmänt genomslag – detta trots att 1860-talets planarbete av Albert Lindhagen i huvudstaden utmynnade i att både esplanader och ekonomigator påbjöds i rikets första byggnadsstadga 1874, där flera finska planer återgavs i en mönsterbilaga (se kap. II A – om tillämpningen i Göteborg se kap. III B). En avsevärt mer storslagen form än hos Edelsvärd hade denna princip fått i Finland, som under ryskt välde hade fått ett ökat välstånd.¹³¹

Helsingfors, som brunnit 1808 och några år efter det ryska maktövertagandet blivit utvald som det nya storfurstendömet Finlands huvudstad, hade 1812 fått tsarens bifall till en radikal regleringsplan för återuppbyggnaden med ett nytt representativt centrum i sten. I den ryska huvudstaden S:t Petersburgs anda infördes i provinshuvudstaden breda kajgator, alléer och stora torg. Ett planterat brett stråk kantat av dubbla alléer, "Esplanaden", med monumentalt blickfång och Senatstorget, omgivet av stadens förnämsta representationsbyggnader, utgör dominerande i denna stadsbild. Den arkitektoniska finessen i utformningen tog fasta på stadens nya position och avsåg att tydligt avgränsa den representativa innerstaden från förstäderna. Samtidigt tryggade man säkerheten mot brandspridning från angränsande förstadsbebyggelse av trä. Medvetet valde man således att använda "Esplanaden" som medel för planering av en socialt hårt segregerad stad.¹³² Vänersborg använde 1834 samma planprincip.

Emellertid hade nedbrunna finska trästäder vid bottenhavskusten återuppstått med ytterligt schematiska planmönster, förenklade arvtagare till äldre ryska stadsplaner – av större sådana planer märks Björneborg 1852 och Nikolaistad (Vasa) 1855. Upphovsmännen var svenska arkitekter med utbildning på Konstakademien – den förste, G. T. Chiewitz, blev 1852 stadsarkitekt i Åbo och lärde upp yngre förmågor. Det brett utlagda rutnätets enformighet i dessa kuststäder fick en viss storslagenhet genom monumentala grepp med offentliga byggnader som blickfång i esplanadernas långa perspektiv. Utmärkande för de uppmärksammade finska stadsplanerna – de som skulle bli mönsterbildande i Sverige hade utarbetats 1852-56 – var det differentierade gatusystemet och trädplanteringarna i stadsbild. En centralaxel med parker och monumentalplatser tudelade städerna, men genom brandväggar i form av smalare allégator – körtrafik på sidorna av en gångallé, "esplanader" – i korsande riktningar indelades städerna i mindre enklaver. För såväl vanliga gator som esplanader föreskrevs breddmått 1856 i byggnadsförordningen, vilken skulle få stor betydelse för det

svenska stadsbyggandet (se kap. II A). Det finska differentierade gatusystemets påbjudna dimensioner som minimistandard blev i Sverige normgivande genom byggnadsstadgan 1874.¹³³ Dock hade Göteborgsplanen 1863 redan tillämpat den blivande riksnormen.



Delar av planer för återuppbyggnad efter brand av finska kuststäder enligt stadsbyggnadsprinciper utvecklade från äldre ryska planer. I brandspridningshämmande syfte indelades städerna i mindre grupper av kvarter genom allégator ("esplanader"), vilka ibland blev utformade som smala parkstråk. Byggnadskvarteren blev i sin tur genomdragna av trädkantade ekonomigator. Karaktäristiskt för detta plansystem är även de ursparade kvarteren för sammanhängande planteringsytor med offentliga byggnader – ett monumentalt drag som togs upp i Sverige främst av arkitekterna A. W. Edelsvärd och P. G. Sundius genom verksamhet i Finland. 155. Nikolaistad (Vasa) 1855. 156. Mariehamn 1860 av G. T. Chiewitz, stadsarkitekt i Åbo som avsåg att skapa en mönsterstad efter engelsk förebild – jämför kvarterens plan med Edelsvärds (154). 157. Nystad 1856, även av Chiewitz.

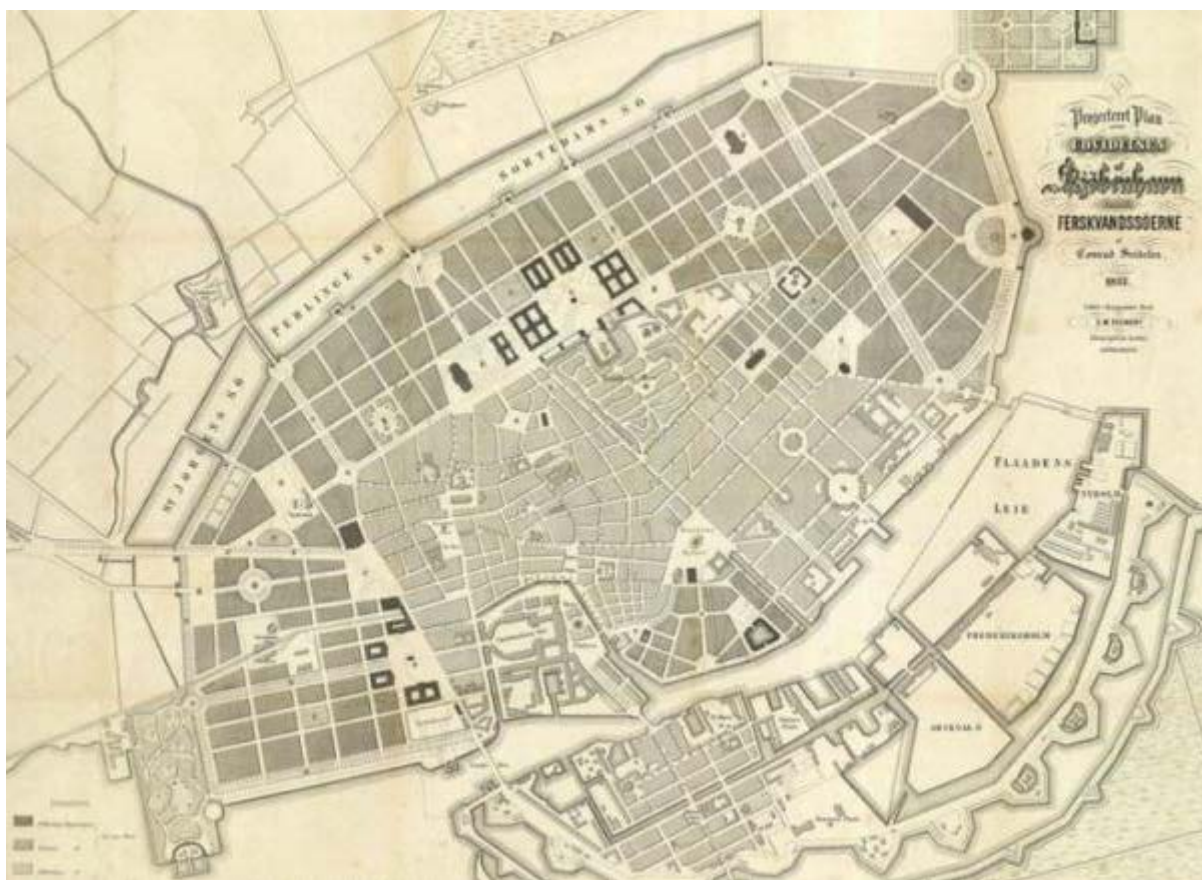
Köpenhamn, Nordens huvudstad – det varnande exemplet¹³⁴

Liksom i Wien, där nedläggningen av befästningarna beslutades först 1857, var det militären som i det längsta – ända till 1872 – vägrade uppge Köpenhamns fästningsgördel. Denna fördröjning hade inte gjort Skandinavians största stad till något lockande modernt föredöme i planering. Köpenhamn bör snarare ha utgjort ett varnande exempel eftersom privata intressen redan decennier före nedläggningen hade lämnats fritt spelrum på glacisen, vilket förstörde stadens möjligheter att omge den medeltida stadskärnan med tidsenligt anlagda stadsdelar. Detta förtjänar en närmare förklaring eftersom en motsvarande utveckling i Sverige faktiskt blev förhindrad genom ett kungligt dekret 1856, något som fick stor betydelse för Göteborg.

Efter flyttning av Köpenhamns demarkationslinje 1852 in till de gamla konstgjorda färskvattendammarna ("Søerne") hade privat markspekulation frisläppts därutanför med mycket negativa följder. En ring av tät oorganiserad förstadsbebyggelse med industrier och arbetarbostäder ("Broerne") uppstod nämligen vid smala gator i traditionellt rutnätsmönster. Dessvärre var de nya gatorna utlagda redan innan en plan hunnit fastställas 1857. Efter

koleraepidemin 1853, då folk flyttade ut i provisoriska tältläger på vallområdets gräsmarker, blev det uppenbart att fästningsgördeln snarast måste upplåtas för ett planmässigt bebyggande. Staten gjorde anspråk på den inre gördeln medan glacisen utanför vallgraven till stor del redan var privatägd och detta skulle framtvinga en hög exploatering för bostäder eftersom parlamentet motsatte sig statlig expropriation.

Fyra planförslag, alla orealiserade, upprättades mellan 1854 och 1866 innan en plan slutligen 1872 kunde antas till utförande. Bakom det andra (1857) och fjärde (1866) stod arkitekter med höga ambitioner men förslagen refuserades som ogenomförbara av ekonomiska skäl. Conrad Seidelin hade 1857 utarbetat ett typiskt arkitektprojekt, som visserligen led av en påfallande brist på parker men genom sina monumentala ansatser i boulevarder och platser visade tydliga parisinflenser. Med platsbildningarnas praktbyggnader hade Seidelins projekt ett anslag som kännetecknade vissa bidrag i Wien-tävlingen året därpå. Fem år senare skulle Seidelin själv delta i en sådan tävling – om planen för Göteborgs utvidgning (se kap. II B).



158. Förslag till plan för Köpenhamns utbyggnad av arkitekten C. Seidelin år 1857 – få parker men desto fler monumentala allégator och platser ansågs lämna alltför begränsad byggnadsyta.

Den statliga raseringskommittén lade 1865 fram ett alternativ för högre exploatering genom bostadskvarter, vilka delades av en park – Botanisk Have – i anslutning till Kongens Have, och fler boulevarder i stället för monumentala platser. Konstakademin presenterade samma år ett motförslag av arkitekt Ferdinand Meldahl, vilket av stadens expertkommitté omarbetades 1866 till ett nytt alternativ under tillstyrkan av Meldahl som nybliven kommunalman. Stadens förslag byggde liksom Meldahls på att ett ringformigt parkområde skulle skilja den gamla och nya staden, men flera monumentala gator skulle dras genom parkbältet och området för nya bostadskvarter. Meldahl-förslagets bevarade vallgrav i ett brett bälte av parker innanför en boulevardring skulle ha blivit ett mer spektakulärt inslag liknande Bremen och Göteborg.

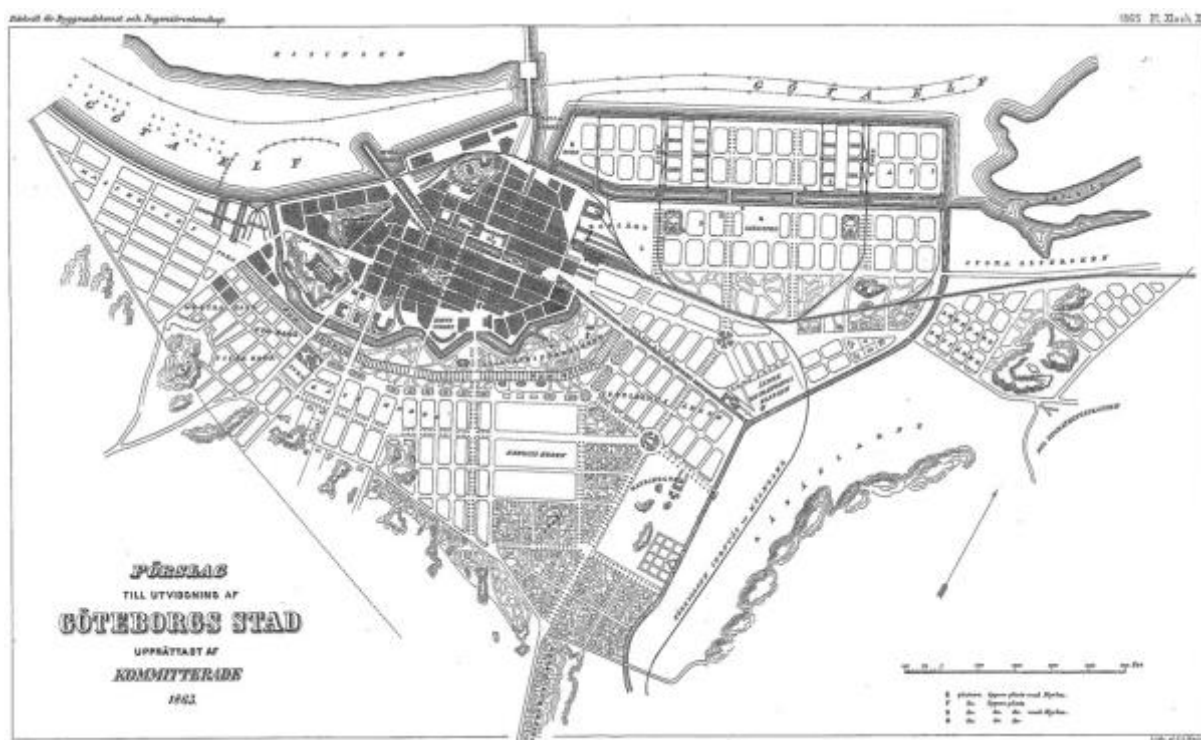
Göteborg inom vallgraven hade genom sin markreserv, donationsjorden, sin reguljära holländska 1600-talsplan och det välordnade enhetliga byggnadssättet i sten efter franskt och tyskt mönster en unik förutsättning till ett konsekvent och väl reglerat bebyggande på öppna fält, interfolierade med i allmänhet föga varaktig bebyggelse. Göteborgs principbeslut 1857 om markanvändning utanför vallgraven hade utgått direkt från förebilder i Europa. Redan 22 år dessförinnan hade den bärande planidén – parkbältet på glacisen – lanserats och väckt en informell plandiskussion som efter hand kunde omsättas i verkligheten.

[illegible]

124

Göteborgsplanen

Den plan som kom att utarbetas för Göteborgs utvidgning (**162**) var stort tilltagen, men hade ett i kontinentalt storstadssammanhang rätt blygsamt omfång. Likväl gjordes en fragmentarisk parisisk ansats i ett par radiellt utlöpande alléer med korsande ringgator efter Nya Alléns brutna linjer, vilka sammanstrålade i stjärnplatser. Planområdet väster om Mölndalsån-Gullbergsån behövde inte längre allégator än drygt 1,5 à 2 kilometer – Stockholms reglering skulle däremot kräva upp till dubbelt så långa snörräta allégator (se nedan).



Rikets andra stad skulle efter en plantävling i Wiens anda börja forma sin framtid under inflytande av impulser från olika håll – med beaktande av statliga kommunikationsintressen. (Innehållet i detta avsnitt är till större delen närmare utvecklat i kap. II B.) På nyvunnen mark vid själva staden, den utfyllda Gullbergsvassen intill hamn och järnväg, tänkte man sig närmast älven magasin och fabriker, därinnanför bostäder för arbetare. Utefter parkbältet mellan Fattighusån och Hagakyrkan fann man bästa läget för anspråksfullt utformade bostadsområden genomdragna av breda trädplanterade huvudgator enligt modernt kontinentalt manér. Borgerskapet stod i denna fråga tämligen enat av en gemensam vilja till stadens utveckling i samhörighet med Europas främsta handelsstäder. De lät emellertid ambitionen och handlingskraften upphöra vid de kompakta trähuskvarteren i arbetarförstaden Haga – vare sig denna eller Masthugget med deras hamnnära läge hade sociala förutsättningar som motiverade storstadsvisionens utsträckande väster om Hagakyrkan. Detta hade nämligen krävt breda gatugenombrott i befintliga kvarter med tät och överbefolkad bebyggelse.

Handläggningen av frågan om stadens utvidgning visar att plankommitténs åsikter hade ett grundmurat förtroende i högsta ledningen. Kommitterade slog fast att den del av det väldiga planområdet som först skulle bebyggas, landerimarken vid stadens stora promenader, var reserverat för den burgna befolkningens bostäder i påkostade stenhus. En stormig debatt kom att kretsa kring själva syftet med planens utformning. Konsekvenserna för stadsbild och berörda invånare inom olika sociala grupper av planens storvulnhet – det gällde den lantliga

förstadsmiljöns utplånande till förmån för en mondän storstads fysionomi – påtalades från konservativt högkyrkligt håll som oönskade av ekonomiska, sanitära och estetiska skäl.

Parallellt med utvidgningsplanen behandlade stadsfullmäktige de segslitna kommunaltekniska frågorna angående ny rikligare vattenförsörjning och ett slutet kloaksystem, men separat från varandra. Dessa frågor var ställda på sin spets genom olika föreslagna kanaldragningar i Gullbergsvass och deras lösning var ju själva förutsättningen för utvidgandet av det bebyggda stadsområdet. Sedan stadens ledning efter 13 års utredning äntligen enats om ny vattentäkt hösten 1866 debatterade man de tekniska, finansiella och rättsliga problemen tills vattenledningens genomförande kunde beslutas i januari 1867. Då hade man sedan ett halvår varit igång med att förverkliga en avloppsplan, antagen av staden i maj 1866.¹³⁶

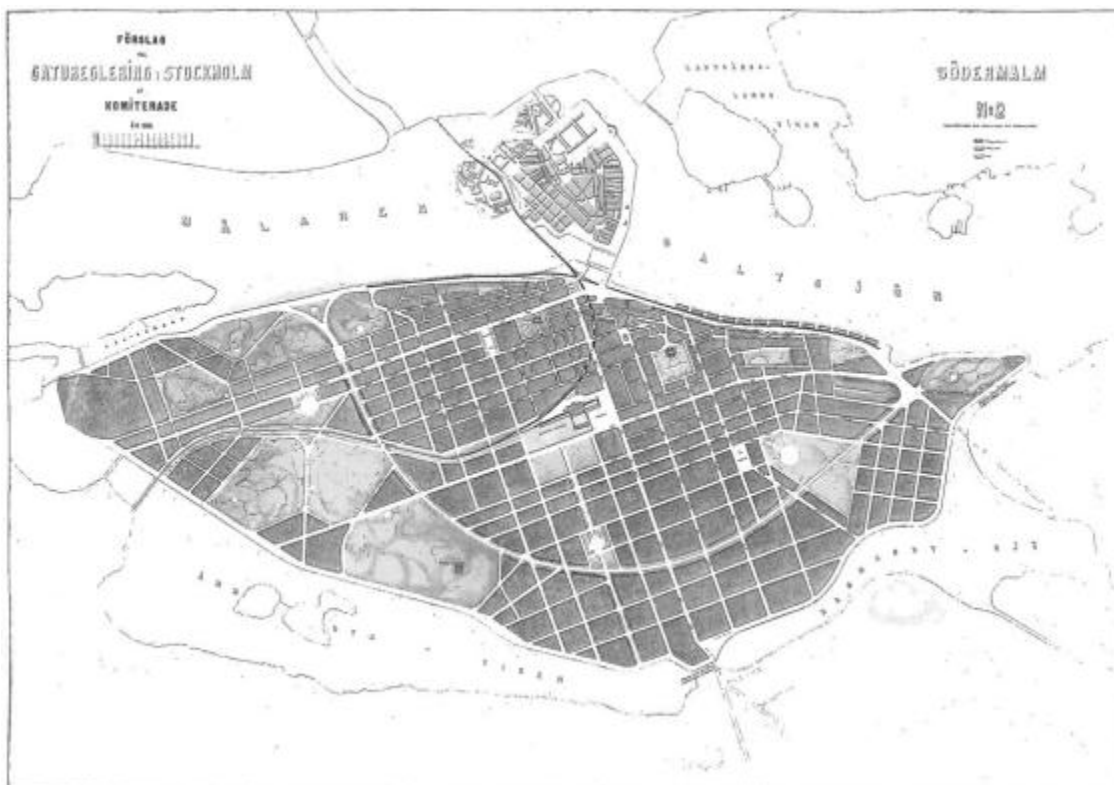
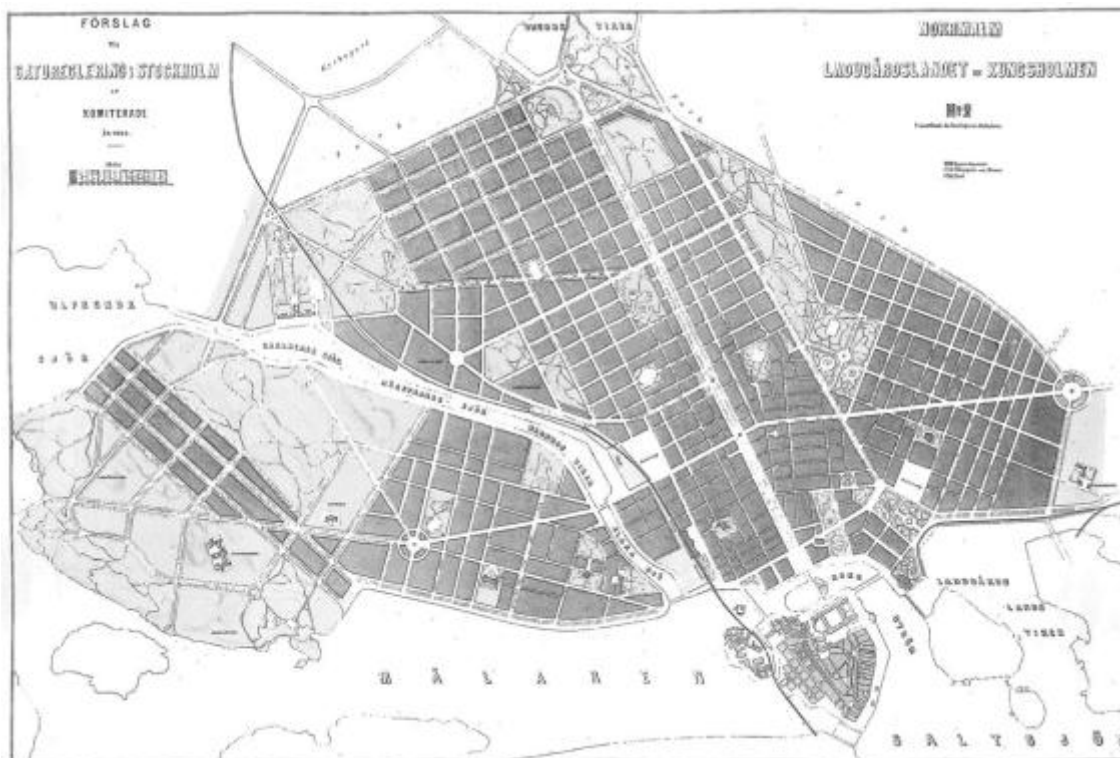
Den heta utdragna debatt som ägnades vatten- och kloakledningsfrågorna sammanföll delvis med att utvidgningsplanens hela idé sattes ifråga inom stadsfullmäktige 1864-66. Sålunda blev det kungliga stadfästandet av planen för Göteborgs utvidgning fördröjt. En förkrossande stor målmedveten majoritet var otålig att snarast verkställa fattade beslut och den kommunala organisationen var väl förberedd när formaliteterna väl blivit avklarade. Genom de utarrenderade landerimarkernas lantliga struktur och strategiskt utnyttjande av de rättsliga förhållandena på donationsjorden hade staden få konflikter med arrendatorer. Således var förutsättningarna till ett smidigt genomförande av planen gynnsamma i jämförelse med Stockholm, där malmarnas många små fastigheter var ett stort hinder. Planens förverkligande skulle under en tidrymd av 40 år fortgå med oavbruten byggnadsverksamhet (1867-1907), men hinna bli verklighet endast i det mest angelägna området för utbyggnaden – Hagaheden – där den jämna terrängen medgav en praktiskt och estetiskt sällsynt lyckad anordning av planmönstret i förhållande till det äldre stadsområdet innanför vallgraven.

Göteborg blev tre gånger inom ett drygt halvsekel svensk banbrytare för kontinental stadsbyggnadskonst – 1807 genom planen för en fransk ringboulevard på det nedlagda fästningsområdet, 1837-57 genom tre delbeslut att förvandla glacisen inom boulevarden till ett storslaget parkbälte i engelsk stil, 1861-64 genom planeringen för en större stadsutbyggnad enligt utländska principer om funktionsdifferentierade gator och kvarter. Dessa principers tillämpningar är knutna till namnen Carlberg, Ericsson, Edelsvärd och vissa deltagare i plantävlingen 1862 och utvecklade i anslutning till ett etablerat manér (se kap. II B o. III B).

Stockholmsplanen

Ett målmedvetet arbete på en övergripande stadsplan med ambitionen att både reglera gamla och bygga ut nya stadsdelar kunde inledas först efter statligt direktiv 1863.¹³⁷ Som ovan relaterats pågick vid denna tid ett för Sverige banbrytande kommunalt planeringsinitiativ i Göteborg, där plankommittén som bäst utformade ett eget förslag till utvidgning på grundval av de prisbelönda förslagen i tävlingen 1862. Stockholms stad hade att följa den nytillsatte överståthållaren Gillis Bildts skyndsamma uppmaning och upprättade i hast ett förslag för reglering av malmarna, presenterat i delar från september 1863 till november 1864. Detta arbete underkändes emellertid fullständigt våren 1867 av granskningskommittén, vilken under ämbetsjuristen Albert Lindhagens energiska ledning konstaterade att de tätast bebyggda områdena med 1600-talets nät av smala gator hade lämnats i princip orörda. Man hade därför utarbetat ett eget regleringsförslag enligt moderna storstadsprinciper i äkta parisisk anda. Syftet var att sammanbinda malmarna med gamla staden mellan broarna, för det ändamålet behövde man 3 à 4 kilometer långa raka gatusträckningar – boulevarderna i Paris höll

liknande längder och däröver, i vissa fall bortåt 6 kilometer. I sitt utlåtande berömde kommittén Karlstad, Umeå och Göteborg för deras ambitiösa nya planer. Särskilt framhöll man att "Göteborg låtit upprätta en plan till stadens utvidgande efter en måttstock och med en anordning som höves ett samhälle, vilket i känslan av sin kraftiga vilja har stora tankar om sin framtid". Detta yttrande tyder på att Lindhagen-kommittén i sitt arbete med Stockholms regleringsplan (**163 a-b**) tagit starkt intryck av Göteborgsplanen.¹³⁸



Lindhagen-kommitténs storstilade förslag, som presenterades 1866, utmärks av en serie radikala gatugenombrott påminnande om ”haussmanniseringen” av Paris, en bred paradgata som huvudaxel från slottet till gränsboulevarderna i norra utkanten, flera parker på isolerade mindre höjder och monumentalplatser med kyrkor. Sju års tvekan inför denna gigantiska uppgift följde, år medan en livlig byggnadsverksamhet pågick som konserverade ett ålderdomligt plan- och bebyggelsemönster och sålunda avsevärt försvårade regleringens genomförande. Situationen var mycket oroande – Göteborg hade inte motsvarande problem eftersom donationsjorden var i stadens ägo och endast få arrenden måste lösas in i förtid (se *Regleringarna för det nya Göteborg och Markåtkomst till stadens fria disposition*, kap. III A). År 1874 inledde den kommunala organisationen sin tungrodda handläggning och Lindhagenplanen behandlades i separata delar under de följande sju åren, en process präglad av stora personliga slitningar och ändlösa detaljdiskussioner. Planerna för Stockholms malmar var först i slutet av år 1880 fastställda i starkt reviderade versioner, där många välmotiverade radikala grepp i befintlig stadsmiljö utesluts och bara de mest oundgängliga framtida gatuanslagningarna garanterats genom preliminära avtal med markägare. Lindhagens vision av ett storslaget Stockholm i parisisk anda måste vika för en krass ekonomisk verklighet som inte ens nationalkänslan rådde på. Den mäktiga Sveavägen, enligt då rådande uppfattning en historiskt förankrad vision – Gustav III:s drömda processionsväg mellan Tessins kungaborg och slottsparken Haga – och passande som en ny tids huvudled norrifrån, skulle ha blivit Stockholms ”Unter den Linden”. Emellertid måste detta spektakulära prestigeprojekt vid närmare betraktande överges även av industriålderns planerare såsom ogenomförbart av ekonomiska skäl.

¹³ För följande avsnitt se Göteborg 1923, Ljungberg 1924, Lilienberg 1928, Almqvist 1929, Janson 1988.

¹⁴ Göteborg 1923 s.7-8 och 278. Arealer se Janson 1988. Om landeriernas användning se Enhörning 2006.

¹⁵ Se karta 1790 i Södergren 1923.

¹⁶ Raseringskontraktet återges i Baeckström 1923 och Ljungberg 1924. Nolin 1999 s.122-125 (+not 356-360) resonerar om allémotivet som fortifikationens idé och Carlbergs två olika planer, med och utan ”Bosquéeer”.

¹⁷ Göteborg 1923 s.10-12. Baeckström 1923, kartbilaga, visar stadens 10 rotar inom vallarna 1807.

¹⁸ Göteborg 1923 s.127-135. Attman m.fl. 1963, 1971 (del 3 kap. I).

¹⁹ Detta avsnitt bygger på Göteborg 1923, Ljungberg 1924, Attman m.fl. 1963, Bjur 1988b, Fritz 1996.

²⁰ GSH 1884:73.

²¹ Maja Kjellins efterlämnade anteckningar (*Maja Kjellins arkiv*, RA/GLA: A 424, E:1) ger viss vägledning till primärkällor som protokollen hos magistraten och drätselkommissionen, vilka hon använt i Kjellin 1955. Gulin 1975, som bygger på ett utkast av Kjellin, tar upp delar av stadens utredningar på 1850-talet (se not 46).

²² RA/GLA: Mpp 11/6 1852 §492.

²³ RA/GLA: Mpp 28/9 1857 §939.

²⁴ Carlbergs resa i Baeckström 1923 s.134-136. Carlberg i Paris se även Lilienberg 1928 s.283. Kjellin 1955.

²⁵ Stadsarkitekt C. W. Carlbergs plankarta 1807, SBK: F Ia 3178, jämförd med stadsingenjör H. Hallbergers karta över ”Östra Plantaget” 1827, RSG: A 12527. Se även RA/GLA: Mpp 12/12 1823 §586 och 2/1 1824 §5. Jfr Kjellin 1955. Magistratens beslut togs 12/9 1823 (saknas i prot.), se Mpp 5/9 §408 och 15/9 §432 samt DKp 14/10 1823 §2.

²⁶ Yttranden av N. Ericsson som bilagor i RA/GLA: Mpp 30/5 1835 §434 och 19/1 1838 §42.

²⁷ RA/GLA: Mpp 19/1 1838 §42, bilaga GGE.

²⁸ Se föreg. not.

²⁹ Se föreg. not.

³⁰ En genomgång av hela förloppet ger Fröding 1903 (”Hvarför refs Gamleport?”).

³¹ RA/GLA: DKp 19/7 1836 nr 7.

³² RA/GLA: DKp 9/5 1837 nr 4 och 25/7 nr 4.

³³ RA/GLA: DKp 29/8 1837 nr 8.

³⁴ RA/GLA: Mpp 3/11 1837 §568.

³⁵ RA/GLA: Mpp 31/8 1838 §444.

³⁶ RA/GLA: Mpp 19/1 1838 §42, bilaga GGE signerad 12/12 1837.

³⁷ Stadsingenjör H. Hallbergers karta över ”Westra Plantaget” 1827, RSG: G I 61:84. Kaufmanns förslag har däremot inte återfunnits.

-
- ³⁸ RA/GLA: DKp 12/12 1837 nr 6 – Magistratens bemyndigande för ett sådant beslut anges inte av DK och har inte påträffats i Mpp.
- ³⁹ RA/GLA: DKp 2/1 1838 nr 6 och 31/12 1839 nr 6. Kjellin 1955 anger året 1839 utan källhänvisning.
- ⁴⁰ RA/GLA: Mpp 5/1 1838 §19.
- ⁴¹ Villorna vid Nya Allén har behandlats främst av Kjellin 1972 och Schönbeck 1991. Även Enhörning 2006.
- ⁴² RA/GLA: Mpp 4/2 1853 §62, bilaga PM (daterad 19/11 1852).
- ⁴³ Jfr Kjellin 1972.
- ⁴⁴ Följande i detta avsnitt bygger på Lindberg 1942 och historiken i *Trädgårdsföreningen: Vårdprogram* 2006/2007. Om Löwegrens bakgrund se även *Trädgården, Tidning för Nordens Trädgårdsodlare*, 1902 nr 3.
- ⁴⁵ Eneroth 1859. Lindberg 1942.
- ⁴⁶ SBK: karta F Ia 79.
- ⁴⁷ Kjellin 1955 o. 1972. Gulin 1975 (efter ett utkast av Maja Kjellin) s.69,70,72. Källhänvisningar saknas.
- ⁴⁸ RA/GLA: DKp 29/7 1856 §8.
- ⁴⁹ RA/GLA: Mpp 8/5 1857 §440, bilaga A. RSG: karta G VI:29.
- ⁵⁰ Om Kobbs insatser för stadens förskönande se Fredberg del I ("Slottsskogen") och Fröding 1924 s.388-389.
- ⁵¹ RA/GLA: Mpp 8/5 1857 §440, bilaga B.
- ⁵² Se föreg. not.
- ⁵³ RA/GLA: DKp 29/7 1856 §8. Mpp 28/9 1857 §939. Kobb nämner inga inspirationskällor för sitt förslag. En aktuell förebild kan ha varit den stora kommunala parken i Birkenhead vid floden Mersey, England (bild 60) – se Conway 1991 s.47-49. Birkenhead Park av J. Paxton 1843 var banbrytande och inspirerade 1850 F. Olmsted i hans utformning 1858 av det vinnande tävlingsförslaget om Central Park på Manhattan, New York – se A.a. s.85,88,89. Hobhouse 2004 s.310-311. Birkenhead Park uppmärksammas även i Svedberg 1988 s.96.
- ⁵⁴ RA/GLA: Mpp 10/7 1857 §642, bilaga XYZ.
- ⁵⁵ Se föreg. not.
- ⁵⁶ RA/GLA: Mpp 28/9 1857 §939.
- ⁵⁷ RA/GLA: Mpp 29/4 1859 §373.
- ⁵⁸ RA/GLA: DKp 25/10 1859 §13.
- ⁵⁹ Bjur 1988b s.34-36. Se bild 85 och 103 i detta arbete.
- ⁶⁰ GSp 17/12 1863 §3.
- ⁶¹ Fredberg del I ("Stiftelsehus i Haga"). Gärde 1923 s.2-3,16.
- ⁶² RA/GLA: Mpp 26/7 1861 §657 hänvisar till kungliga brevet 4/3 1823.
- ⁶³ RSG: karta G VI:24.
- ⁶⁴ RA/GLA: Mpp 4/2 1853 §62.
- ⁶⁵ RA/GLA: BÅp 17/12 1852 punkt 6.
- ⁶⁶ RA/GLA: Mpp 4/2 1853 §62.
- ⁶⁷ Bjur 1988b s.37. Dickson 1858 s.6 – epidemierna 1850 och 1853 gjorde staden villig införa vatten och avlopp.
- ⁶⁸ Westergren 1998 s.52.
- ⁶⁹ RA/GLA: Mpp 11/6 1852 §492. Schönbeck 1991.
- ⁷⁰ RA/GLA: Mpp 26/7 1861 §657.
- ⁷¹ RSG: karta G I 61:109.
- ⁷² Gulin 1975 s.72,73. Byggherrarnas husritningar är registrerade kronologiskt i RSG: SAK:s diarium 1858-61.
- ⁷³ Fritz 1996 s.111.
- ⁷⁴ Paulsson 1950 s.11ff,197ff,413ff. Lindahl 1965 s.12-13.
- ⁷⁵ Anrick m.fl. 1931 s.120,122. Christensen 2009 (kap. 1-2).
- ⁷⁶ Bjur 1988b s.39-42.
- ⁷⁷ *Bebyggelsehistoriska undersökningar i Västsverige 1973: Rapport 4, Vasastaden-Lorensberg i Göteborg.*
- ⁷⁸ Detta avsnitt bygger i huvudsak på Bjur 1988b, Dickson 1858 och handlingar i RA/GLA.
- ⁷⁹ RA/GLA: Mpp 30/5 1835 §434, redogörelse och beslut med tre bilagda skrivelser och tre begärda yttranden.
- ⁸⁰ RA/GLA: Mpp 30/5 1835 §434, bilaga DC.
- ⁸¹ RA/GLA: Mpp 30/5 1835 §434, bilaga F och P.
- ⁸² RA/GLA: Mpp 30/5 1835 §434, bilaga NE.
- ⁸³ RA/GLA: Mpp 30/5 1835 §434, bilaga BÄ.
- ⁸⁴ RA/GLA: Mpp 30/5 1835 §434, bilaga CW.
- ⁸⁵ RA/GLA: DKp 19/5 1835 nr 13.
- ⁸⁶ RA/GLA: Mpp 30/5 1835 §434.
- ⁸⁷ RA/GLA: Mpp 19/1 1838 §42, bilagor AEH (Haeger) och GGE (Ericsson).
- ⁸⁸ Dickson 1858 är en trycksak (64 sidor) som återger D:s osminkade berättelse med stöd av vetenskapliga fakta.
- ⁸⁹ Bjur 1988b s.37.

-
- ⁹⁰ Eriksson 1997. Kommitténs arbetsresultat är den tryckta skriften *Förslag till Lag angående Sundhetsförhållandenas ordnande i Riket ...* (1859).
- ⁹¹ Bjur 1988b s.37. Se not 88 – Dicksons analys s.3-26, förslag till sanitära åtgärder s.26-61.
- ⁹² Dickson 1858 – om Gullbergsvassen s. 17-18, trädplanteringar s.58-59, ett sunt stadsbyggande s.59.
- ⁹³ Se not 59. Hur Gullbergsvassen ”förvandlades från ett för orten skadligt moras”, se Carlén 1869 s.141-144.
- ⁹⁴ Bjur 1988b s.38-40.
- ⁹⁵ A.a. s.43-54 – Blomstrand polemiserade mot Richert som hade stöd av sin gamle lärare, överstelöjtnant F. W. Leijonancker vilken hade planerat Stockholms vattenledning. Richert fick igenom en egen teknisk lösning.
- ⁹⁶ Pinkney 1958 s.105-121 – Haussmann utredde frågan 1854-60, vattenledningen togs i bruk 1865.
- ⁹⁷ Bjur 1988b s.53.
- ⁹⁸ A.a. s.78-79, 96-99.
- ⁹⁹ Fredberg del I (se not 101). Gärde 1923 s.22. Stiftelsens första kvarter i Haga (trähus) innehöll lägenheter om två rum och kök, en bostadstyp som de flesta arbetarfamiljer inte hade råd med själva – Westergren 1998.
- ¹⁰⁰ Nordberg 1961. Larsson 1979.
- ¹⁰¹ Fredberg del I (”Annedals äldre arbetarbostäder”). Gärde 1923 s.24-27. GSH/GSp 1865-72.
- ¹⁰² Fredberg del I (se not 101). GHT 19/8 1875. ”Mühlhausenska systemet” innebar att inbetalda hyror amorterade på huset så att arbetarna kunde bli ägare av fastigheten – GHT 14/10 1876. Klasen 1884 s.90-91.
- ¹⁰³ RA/GLA: Mpp 4/2 1853 §62.
- ¹⁰⁴ Ang. upplåtelse av tomt se RA/GLA: Mpp 13/4 1855 §245 (läroverket) och Mpp 8/6 1855 §417 (teatern).
- ¹⁰⁵ RA/GLA: Mpp 28/3 1856 §232. SBK: karta F Ia 81.
- ¹⁰⁶ Schönbeck 1991 s.24. Linde-Bjur 1999 s.168. Originalritningen i RA/GLA: Maja Kjellins arkiv (A 424), E:1.
- ¹⁰⁷ RA/GLA: Mpp 28/3 1856 §232.
- ¹⁰⁸ RA/GLA: Mpp 29/8 1856 §748. RSG: karta G VI:28.
- ¹⁰⁹ SBK: karta F Ia 79.
- ¹¹⁰ GHT 9/4 1858. Om Blomstrand se Sjögren 1917, Lagerberg del I s.24, Fröding 1924 s.387, Elliot 1930 s.77.
- ¹¹¹ RA/GLA: Mpp 12/11 1858 §1037.
- ¹¹² SBK: karta F Ia 92:1.
- ¹¹³ RA/GLA: Mpp 12/11 1858 §1037.
- ¹¹⁴ SBK: karta F Ia 92:2.
- ¹¹⁵ RA/GLA: Mpp 27/5 1859 §483.
- ¹¹⁶ Kjellin 1953.
- ¹¹⁷ Se föreg. not.
- ¹¹⁸ Müller 1858/1888. Forsberg 1862.
- ¹¹⁹ *Trädgårdsföreningen, Vårdprogram* 2006/2007.
- ¹²⁰ Schnitler 1917 s.132-135. Hennebo 1974.
- ¹²¹ Hall 1997a s.84-85. Även Olsen 1976 s.18-19.
- ¹²² Hall 1997a (”Paris”, s.64) refererar till Pinkney 1958 (”The plan and the men”).
- ¹²³ Olsen 1986 s.74-76.
- ¹²⁴ Hall 1997a s.352. Lichtenberger 1970 s.17, Mollik & Reining & Wurzer 1980 s.45-61 om projekt före 1858.
- ¹²⁵ Hall 1997a s.352-355 lyfter fram omdaningarna av Bremen och Göteborg, planlagda med få års mellanrum.
- ¹²⁶ Ur Viktor Rydbergs stadsskildring i *Göteborgs Kalender* (Hedlund & Berg 1857).
- ¹²⁷ Grimberg VIII s.596-615.
- ¹²⁸ Jfr Bedoire 1998 (”Göteborg – liberalismens stad”) och Wirsin-Rosvall 2004 (Lindahl och Weibull).
- ¹²⁹ Lindahl 1965 s.13-27 (betr. Vänersborgsplanen se Hasselberg 1944 s.18-21). Paulsson 1950 s.226-232. Hall 1997a (kap. 2) och 1997b ang. Edinburghs parkstråk. Om Norrköpings promenader se Nolin 1999 s.153-155.
- ¹³⁰ Lindahl 1974. Mohlin & Holmberg 2008 nämner att arkitekten G. T. Chiewitz själv sagt beträffande sin plan för den finska staden Mariehamn (1860) att han utgått från engelska förebilder. Antagligen avsåg Chiewitz något mönstersamhälle som Saltaire, grundat 1853 i West Yorkshire och känt för sina mönstergilla bostadskvarter (en husrad på vardera långsidan och gårdarna vända mot en parallell ekonomigata i mitten) – se Svedberg 1988 s.105-108. Edelsvård torde ha varit väl bekant även med de engelska mönstersamhällena.
- ¹³¹ Lindahl 1974.
- ¹³² Hall 1997a (”Helsinki”) och s.296.
- ¹³³ Lindahl 1974.
- ¹³⁴ Följande skildring av den danska planprocessen bygger på Hall 1997a (”Copenhagen”).
- ¹³⁵ Selling 1970 s.4-5 – chefen för Stockholms vattenbyggnadsarbeten E. E. v. Rothstein hade 1857-59 utrett projektet, vilket staten prioriterade högre än borgerskapets majoritet önskade. Hall 1997a (”Stockholm”).
- ¹³⁶ Se not 95. A.a. s.54-55, 70,72.
- ¹³⁷ Följande bygger i huvudsak på Selling 1970 och Hall 1984/1997a.
- ¹³⁸ Lilienberg 1912. Linden 1923. Lindhagen-kommitténs utlåtande kommenteras av Selling 1970 s.11-13.

II. STORSTAD I VARDANDE (1850-1865)

A. Byggnadsväsendets förordningar i utveckling och industriålderns storstadsförebilder

Stenhus till städernas nytta och prydnad¹³⁹

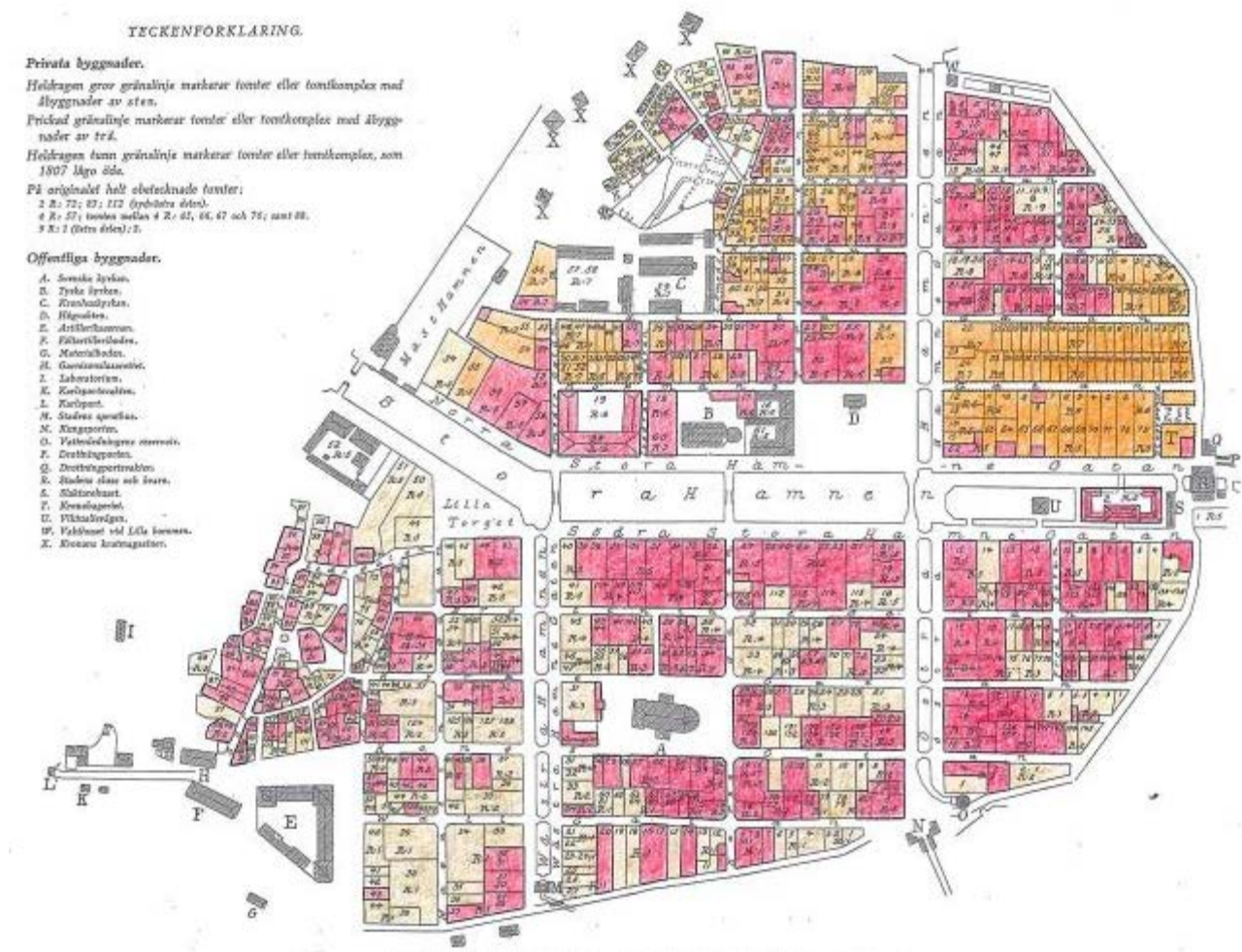
Under antiken ledde urusla förhållanden i Rom och andra storstäder med ett gytter av flervåninghus till att byggnadsbestämmelser måste upprättas. I "Byggrätten" reglerades bl.a. husens avstånd för tillräcklig dagerförsörjning. Med stadsväsendets storhetstid under 13-1400-talen återinfördes antikens bestämmelser om gatulinje och hushöjder framför allt på grund av brandfaran. Den tillåtna byggnadshöjden sattes i förhållande till gatubredd, man införde förbud mot trähus och krav på såväl brandmur mellan husen som avfallsgropar och avträden. Trots dessa bestämmelser tätnade bebyggelsen med dålig ljus- och lufttillförsel som följd – detta gällde i synnerhet städer där bebyggelsen sammanträngdes innanför en ring av fästningsverk.¹⁴⁰ Såväl London som Paris utvecklade på 16- och 1700-talen ett reglerat byggnadsväsende som blev föredömen i andra länder. Statuter och praxis för planläggning och bebyggande vilade genom hela 1800-talet och ännu i 1900-talets första decennier på stadsbyggnadskonstens sedan renässansen förhärskande estetiska grundval, klassicismen. En av dess huvudprinciper, rätta linjer och vinklar, var ett praktiskt axiom intill 1890-talet.

Kungamakten i Sverige försökte redan på vasatiden reglera stadsbyggandet efter utländsk förebild i syfte att begränsa spridningen av bränder och höja de mer betydande städernas anseende. Johan III, som ivrade för renässansens byggnadskonst, var särskilt mån om det representativa intrycket på främlingar. Upprepade påbud och förordningar stipulerade att endast stenhus fick uppföras vid torg och huvudgator. Stockholms första byggnadsordning 1725 förvisade trähusbyggandet till malmarnas avsides belägna kvarter. Den utökade författningen 1736, initierad av Johan Eberhard Carlberg som 1727 blivit stadsarkitekt efter tiden i Göteborg (där efterträdd som stadsingenjör av sin bror Bengt Wilhelm – se nedan), var banbrytande då dess grundläggande normer för stadsbyggandet i huvudstaden kom att fortplantas i snarlika författningar för städer ute i landet. Göteborg blev år 1803 åttonde rikssvenska stad efter Stockholm att utarbeta en byggnadsordning – i denna upptog och utvecklade stadsarkitekt Carl Wilhelm Carlberg de principer för en ordnande estetik som utformats för huvudstaden av farbrodern J. E. Carlberg, men därutöver gav han direktiv för ett rationellt bebyggande i kvarterens inre. Det var emellertid först genom ett nitiskt arbete för reglering av stadsbyggandet hos det mot slutet av 1700-talet inrättade brandförsäkringsverket, vilket såg sambandet mellan brandspridning och en sammangyttrad trähusbebyggelse, som ett större antal städer utarbetade byggnadsordningar (20 stycken efter en påminnelse från verket 1806). Sedan en motion under 1823 års riksdag om en allmän byggnadsordning för Sveriges städer avvisats av riksdagen sände Kungl. Maj:t efter uppmaning av Riksens ständer ett cirkulär till landshövdingarna med brandförsäkringsverkets "grunder för byggnads- och brandordningar" med uppmaningen att hos städerna inskräpa vikten av anvisningarnas efterrättelse om understöd efter eldsvådor skulle kunna påräknas. Fram till år 1828 fastställde

Kungl. Maj:t så många nya eller reviderade byggnadsordningar att så gott som alla städer i landet då hade föreskrifter rörande byggnaders läge, material, höjd, utförande och kontroll.

En normerande stadsbyggnadsförfattning för hela riket skulle åter aktualiseras först när en dynamisk industriell utveckling vid seklets mitt gjort tiden mogen för en övergripande styrning av städernas bebyggande. På riksdagen 1859 hävdade arkitekten A. W. Edelsvärd utifrån sin plantyp att samhället antligen måste skaffa sig ett rikstäckande helhetsgrepp över utformningen av stadsmiljön (se *Den svenska stadsbyggnadsmodellen* i kap. I B). Som vi ska se längre fram blev ett följande kommittéförlag med detta syfte vilande till dess huvudstaden börjat stadsplanera malmarna 1866 och utarbeta en tidsenligare lokal byggnadsordning. Under tiden presenterade emellertid Göteborgs stad sin utbyggnadsplan 1863 och påbörjade arbetet med sin nya byggnadsordning 1864, fastställd fem år senare. Båda dessa dokument tog fasta på riksdagens förslag i kommittéutlåtandet 1859 och åtminstone planen blev som redan nämnts ett föredöme vid huvudstadsplaneringen. Stockholms byggnadsordning 1870 utelämnade dock det större plansammanhang som författningen i Göteborg 1869 lyfte fram.

Göteborg: från trästad till stenstad¹⁴¹





164-165. I samband med vallraseringskontraktet 1807 inventerade stadsarkitekten C. W. Carlberg bebyggelsens omfattning och material innanför fästningsgördeln efter bränderna. Tomternas olika linjemarkeringar har förf. överfört till färg för stenhus (rött), trähus (gult) och obebyggda tomter (beige). De sista trähuskvarteren brann år 1813, som kartan över de stora stadsbränderna visar. **166-168.** Carlbergs klassicism var välbalanserad med en utpräglad återhållsamhet i fasadernas detaljer. Symmetri eftersträvades även i bottenvåningen där en sidolagd portöppning motsvarades av en likadan nisch med fönster på andra sidan. I mitten typhus för hantverkare vid vanliga smågator. T.h. ritning av Carlbergs efterträdare J. Hagberg.



I äldre tid hade Göteborgs avbrända delar, trots kungamaktens upprepade påtryckningar, gång på gång återuppbyggts i trä. Sedan Nordstadens västra del brunnit två gånger (1746 och 1758) under stadsarkitekt Bengt Wilhelm Carlbergs tid vägrade Kungl. Maj:t tillåta nya trähus och erbjöd lättnader för införsel av utländskt fasadtegel. Carlberg medverkade ihärdigt till ett mindre eldfarligt byggnadssätt med importerat s.k. flensburgertegel – härmed inleddes en ny epok i Göteborgs byggnadshistoria. Efterträdaren, sonen Carl Wilhelm, lyckades efter 1792 års brand förmå de drabbade att bygga sina nya hus av sten med hans typhusritningar för byggnader i olika storlekar som pedagogiskt instrument. Under perioden 1792-1813 utplånade sex stora bränder i princip all trähusbebyggelse inom vallgraven och Carlberg fick det unika

tillfället att som ledare av stadens byggnadsväsende konsekvent omgestalta en hel stadsmiljö enligt sin uppfattning av nyklassicismen, den i hela Europa förhärskande arkitekturriktningen.

C. W. Carlberg var nämligen en varm anhängare av den klassiska arkitekturens innersta väsen – skönhet genom enkelhet och ordning, ordning genom jämvikt och enhet men inte nödvändigtvis uniformitet. Detta förutsatte enhetligt proportionerade husrader, helst i stadsmässig höjd av tre våningar. Han avstod dock från en strängt likformig fasadgestaltning såsom farbrodern i huvudstaden föreskrivit i byggnadsordningen genom tillskyndan av kanslipresident Carl Gustaf Tessin – denne hade framhävt att Paris i detta hänseende uppvisade flera föredömliga platser. Den nya franska revolutionsarkitekturen – kejsarstilen, empiren – hyllade den romerska renässansens läror vid Paris' omgestaltning, men Carlberg hade smaken att låta fasaduttrycken variera inom den enhetliga proportioneringens ramverk med en tämligen jämn linjering i fönsterrader, gesimser och tak. Genom Göteborgs första byggnadsordning har Carlberg gjort staden till svensk föregångare vad gäller såväl stil som snedfasade kvartershörn på franskt vis.



169. Den förnäma husraden mot Stora Hamnkanalen mellan Västra Hamngatan (t.h.) och Korsgatan (t.v.) – nuvarande 16 kv. Kommerserådet i stadsdelen Inom Vallgraven – utgjorde under trekvartssekklet före cityomvandlingens bankbyggen ett paradexempel på den carlbergska nyklassicismen i dess mer anspråksfulla form. De individuella fasaduttrycken i lätt varierad symmetri underordnade sig helhetens horisontallinjer.

170-171. Norra och Södra Hamngatornas husrader följde stadsarkitekt C. W. Carlbergs strikta estetik i byggnadsordningen 1803. Dominerande i stadsbilden var fönstrens, gesimsernas och skorstenarnas jämna linjering och den klassiska takresningen med 30 cm uppdragna brandmurar i tomtgränserna.



Den fjärde branden under C. W. Carlbergs tid som stadsarkitekt ödelade i december 1802 hela "Andra Qwarteret jemte Domkyrkan" – d.v.s. området mellan Stora, Östra och Västra Hamnkanalerna samt fästningsvallen. Direkt härefter utarbetade Carlberg i all hast Göteborgs första byggnadsordning, stadfäst 1803. Den syftade till att i väntan på en fullständigare allmän byggnadsordning reglera enbart byggandet inom vallarna, för "beqwämlighet och prydelighet

wid Stadens återupbyggande”. Även om det främst handlade om förekommande av nya eldsvådor fick kravet på parvis lagda gårdar stor sanitär betydelse. Storbränder i Masthugget, senast 1821, föranledde Kungl. Maj:t att fastställa en ny byggnadsordning 1830. Denna skulle reglera byggandet även på donationsjorden med dess tätande förstadsbebyggelse, men utvecklade samtidigt vissa äldre bestämmelser för den egentliga staden.

När 1860-talets utvidgningsplan realiserades i den nya stenstaden på Hagaheden var Carlbergs principer en högst levande tradition, befast genom byggnadsordningen av år 1830. Formellt uppehölls traditionen i den närmast följande lokala byggnadsordningen 1869 för att trygga eldsäkerhet, rymliga gårdsrum och en harmonisk stadsbild genom klassicistisk ordning. För ett ordnat – och därigenom estetiskt tilltalande – bebyggande gällde grundprincipen om den rätta linjen och den rätta vinkeln. Ordning genom regularitet, säkerhet och hygien bildade grundvalen för utvecklingen av stadens byggnadsväsen överhuvudtaget långt in på 1900-talet. C. W. Carlberg hade lagt grunden till det välbyggda Göteborg som under 1800-talet väckte beundran hos många beresta besökare. Beträffande såväl ändamålsenlighet som estetik var Carlbergs synsätt etablerat ännu under 1860-talets stora planarbete. Det knäcktes först av den rikstäckande stadgans införande 1874, då individens rätt sattes högre (jfr kap. III B och IV A).

Göteborgs första byggnadsförfattningar¹⁴²

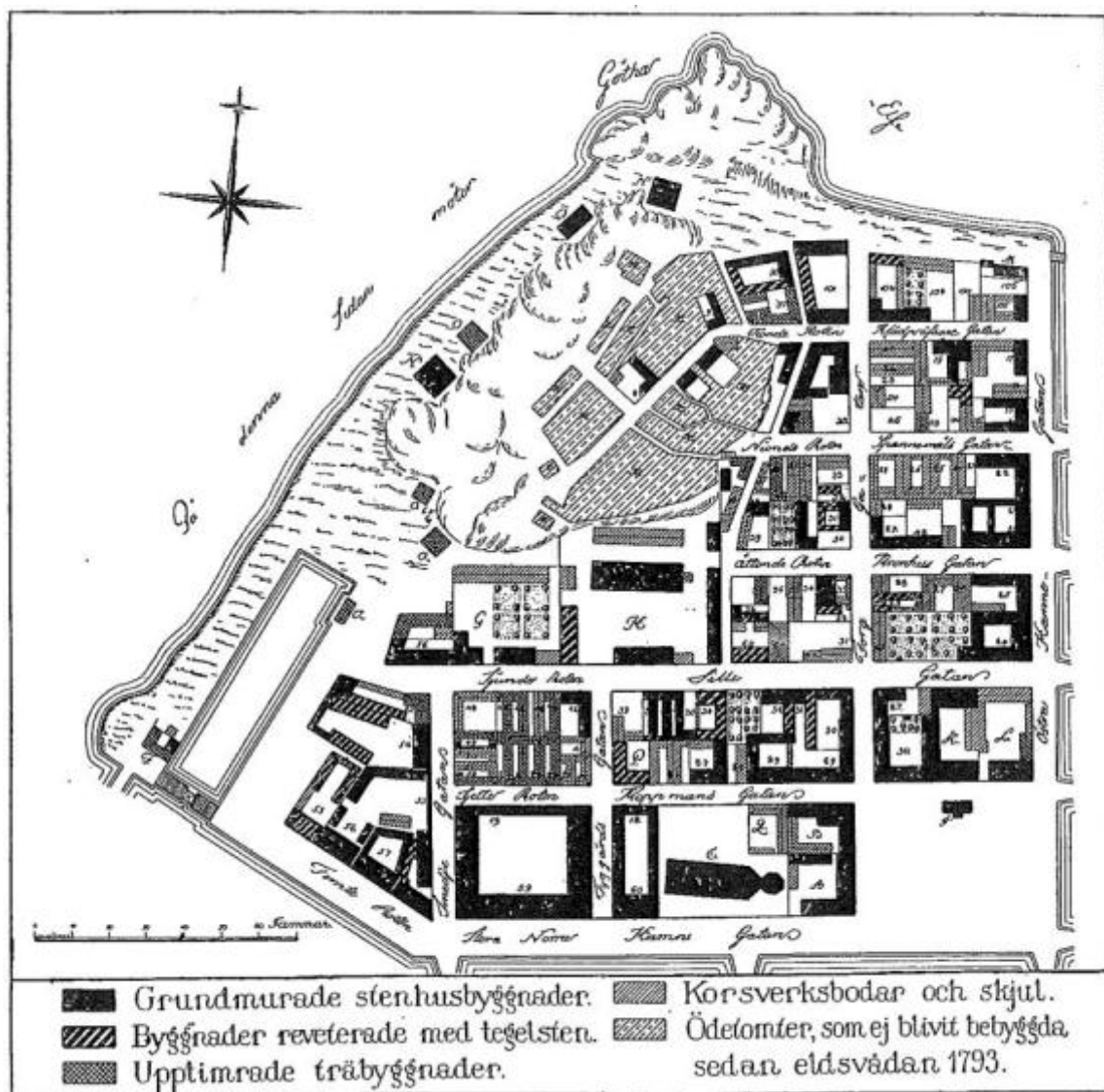
Byggnadsordningen 1803 (BO 1803)

I stadsbilden utmärkande för de carlbergska principerna var prydligheten mot gatan med i gatulinjen uppradade hus på raka led, i jämn höjd och med symmetriskt indelade fasader samt ståndränna ovan taklisten i stället för misspyrdande hängrännor. Därtill kom vissa praktiska hänsyn med prydlighetsaspekt: rätlinjiga tomtgränser med om möjligt rätta vinklar, avskurna kvartershörn vid särskilt trånga och livligt trafikerade gatukorsningar (se föregående avsnitt), vidare minimala trapputsprång i gatan från byggnadslinjen. Sanitära hänsyn var företrädade genom att hus med gårdsflyglar på smala tomter måste uppföras spegelvända mot varandra så att gårdarna, skiljda genom stängsel, kunde ”kopplas” för bättre ljusförhållanden och luftväxling – dittills hade gården till varje hus begränsats genom att flygelbyggnaderna var vända åt samma håll. Brandskyddskraven tillgodosågs genom fastighetsskiljande brandmurar, vilka måste föras upp över takplanet.

”Kongl. Maj:ts Nådiga Byggnads-Ordning...för Staden Götheborg” (29 mars 1803) anger bl.a.:

- Inom hela ”Staden” tillåts endast grundmurade stenhus med brandmurar mot granntomterna, tegelgolv på vinden (s.k. brandbotten), välvd trappa till vinden där trappan skall välvas eller förses med brandbotten och järndörr (§1)
- Smala tomter, vanliga vid de trånga gatorna, där gårdsflygel i vinkel mot gatubyggnad gör gårdsytan för liten, skall bebyggas med gårdarna vända mot varandra. Sådana smala hus skall mot gatan ha samma höjd och utseende med symmetri, ”såsom wore det et Hus som tilhörde en enda Ägare” (§2)

- Oregelbundna tomtgränser bör göras raka, varvid tillses att arealen ej förändras (§3). Kvarterens hörn vid Korsgatan skall med hänsyn till trafiken avskäras med sned linje i 5 alnars längd (= 10 fot = 2,97 meter) (§4) – det förutsattes att snedningen gav lika vinklar.
- Vid Hamngatorna får ej byggnader uppföras lägre än två våningar. Högre hus är inte bara tillåtet, "utan anser Kongl. Maj:t med Nådigt wälbehag et sådant företagande såsom ländande til Stadens prydnad". Hus över två våningar får mot gatan inte ha "höga eller så kallade brutna Tak" (§5)
- Brandmur skall stå exakt mitt i tomtgräns, får inte motbyggas av annan mur, skall vara indragen 2 tum från fasadlivet och uppskjuta över taket 12 tum (= 1 fot = 29,7 cm) (§6)
- Alla hus skall säkert grundläggas, väl muras och timras och följa gatulinjen. Vidare skall "emot Gatan et reguliert och skickligt utseende i akt tagas" och behörigen fastställda ritningar följas. Inga utvändiga trappor eller källarkurur tillåts annat än om bevisligen nödvändigt. Inga hängrännor under taken mot gatan tillåts, över taklisten görs i stället ståndrännor försedda med stuprör (§7)
- Till- eller påbyggnad av kvarstående trähus är förbjuden (§15)



172. I samband med utfärdandet av stadens första byggnadsordning 1803 redovisade stadarkitekt C. W. Carlberg den efter 1700-talets bränder uppförda bebyggelsens olika material i Nordstadens västra del. Av kartan framgår att de smala tomternas gårdar var mycket trånga när angränsande byggnaders gårdsflyglar hade vänts åt samma håll – ett allmänt byggnadssätt i staden före de sista bränderna i början av 1800-talet.

173. Carlberg ville höja både brandsäkerheten och den sanitära standarden genom bestämmelser inte endast om stenhus utan även om bebyggelsens disposition med hänsyn till fria ytor i kvarteren. Hans byggnadsordning framtvungade nämligen gårdsflyglarnas uppförande rygg mot rygg på de smalaste tomterna för bildande av parvis lagda gårdar med större utrymme mellan husen – här (nedan t.v.) ses ett exempel vid Kyrkogatan mitt emot domkyrkan. 174-175. Avskurna kvartershörn bildade rymligare gatukorsningar, vilket hade såväl praktiska som estetiska fördelar. Bilden åskådliggör detta i Korsgatan norrut, kartan t.h. visar att kvarteren vid Magasinsgatan efter branden 1804 fick den nya snedvinklade hörnlösningen medan de raka hörnen bibehölls mot Västra Hamngatan.



Byggnadsordningen 1830 (BO 1830)

Den nya byggnadsordningen för Göteborg – nu även med förstäder – behöll föreskrifterna från år 1803, men hade bl.a. beträffande brandmurar och eldstäder, ansvar för byggnadsarbete, kontrollbesiktningar och dessutom byggnadssätt utanför vallgraven utvecklats och kompletterats till 19 paragrafer. Kvartershörnens snedning gällde nu generellt, inte som förut specifikt vid Korsgatan (§5). Hus vid Hamngatorna måste alltså vara minst 2 våningar höga, nu med tillägg av höjdmåttet 13 alnar (= 26 fot = 7,7 meter). Liksom tidigare förordas högre hus "till Stadens prydnad", med andra ord av estetiska skäl, men sådana fick fortfarande inte ha "höga eller så kallade brutna tak" (§6). Trappor etc. fick inte i något fall utsticka från huslinjen mer än 1 aln (= 2 fot = 0,6 meter) (§8).

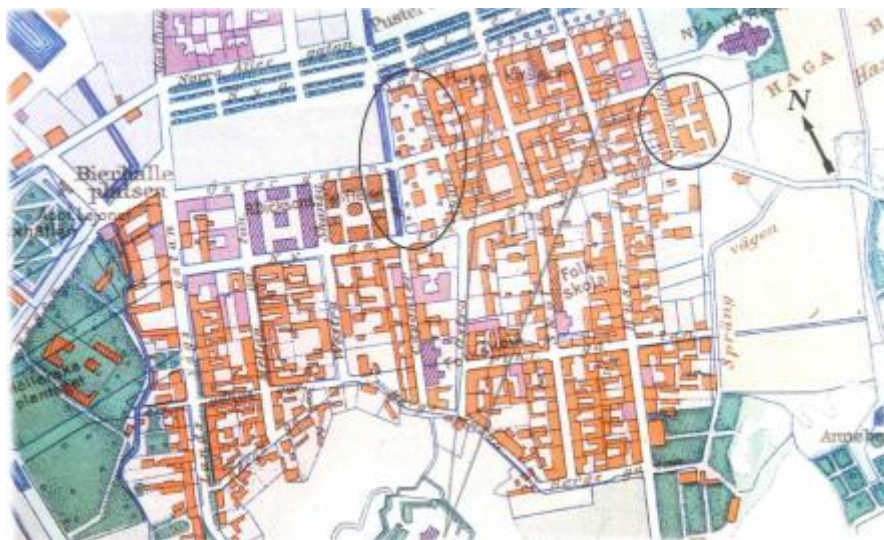
"Kongl. Maj:ts Förnyade Nådiga Byggnads-Ordning för Staden Götheborg och dess Förstäder" (28 maj 1830) innehöll bl.a. följande nyheter:

För bebyggandet av förstäderna gällde nu särskilda föreskrifter. I Masthugget fick liksom i den egentliga staden inga andra än grundmurade stenhus uppföras (inte ens korsvirke), men trappor kunde få utföras av trä och brandbotten på vinden krävdes inte. Husen fick göras så stora man önskade men helst med så lätt metod som möjligt och således helst inte högre än

två våningar eller 13 alnar, d.v.s. lika minimihöjden vid Hamngatorna (§16). I Östra, Västra och Nya Haga, Hagaheden och Stampen fick trähus uppföras efter ritningar fastställda av Magistraten. Maximal trähushöjd angavs ej (§17). Plank, hus eller bodar av trä fick inte tjäras utan skulle strykas med vitriolblandad rödfärg eller ljusare färg (§18). Denna bestämmelse fick en medicinskt motiverad formulering i nästa byggnadsordning 1869 och togs upp i riksförfattningen 1874.



176-177. Förstaden Hagas bebyggelse hade på 1860-talet kraftigt förtätats genom tilltagande befolkningsökning under föregående decennier. Bilden – del av en på kartan markerad utsikt åt norr från Skansen Kronan – visar gyttret av trähus: ålderdomliga stugor i en våning vid sidan av moderna två à tre våningar höga hyreshus med uthuslängor. Inringade på kartan är stadens arbetarbostäder.



Den viktigaste nyheten i BO 1830 var att förbudet mot uppförande av trähus hade utsträckts till förstaden Masthugget. Ett kvarts sekel senare initierade staden med Länsstyrelsens godkännande ett tillägg. Punkten ovan angående Haga m.m. (§17) utökades med följande passus enligt Kungl. brevet 1 juni 1855: "Trähus ... må icke bestå af flere än två våningar i vanlig höjd och så högt hus ej heller förses med så kallad frontispice."¹⁴³ Denna bestämmelse, införd eftersom trevåningshus av trä – ett eldfarligt byggnadssätt – uppförts i Haga sedan 1849, fick avgörande betydelse för bebyggelseutvecklingen i Haga och de framtida bostadsområdena för arbetarklassen. En rationaliserad byggnadsverksamhet av trevåningshus

fick nu sitt upphov, inledningsvis ”stenhus” med tegelreveterad stomme av korsvirke i Haga – senare, som följd av förbudet mot källarbostäder i rikets byggnadsstadga 1874, blev landshövdingehusen den långsiktiga lösningen i Göteborg (jfr kap. I B och III B).

Kommunalteknikens och estetikens förebilder i Europa¹⁴⁴

Stadsplanering för en ny epok

Maktens motiv

De storskaliga planer som under decennierna efter 1850 omdanade flera av Europas huvudstäder hade upprättats i syfte att skapa effektiva stadsorganismer för en ny tidsålder – industrialismen. Tiden var inne att forma den moderna storstaden.



178. Det första kejsardömetets stora maktmanifestation i centrala Paris' stadsbild, Rue de Rivoli.

Redan före 1800-talets mitt började nya stadsplaneringsambitioner att ge sig tillkänna på flera håll i Europa. Nyplaneringen av Helsingfors 1811 och Athén under 1830- och 40-talen var exempel på strävanden att återupprätta en nationell identitet efter avslutade befrielsekrig. Inledningen till en ny stadsbyggnadsepok blev snarare kejsar Napoleon I:s beslut i århundradets början att låta dra fram Rue de Rivoli som ett monumentalt ceremoniellt stråk genom den förnämsta delen av Paris med det kungliga palatset och Louvren på ömse sidor. Storbritanniens mäktiga processionsstråk Regent Street i London och den blygsammare Karl Johans gate i dåvarande Kristiania var också sådana i representationssyfte gjorda ansatser till stadsförnyelse, sprungna ur centralmaktens vilja att manifestera sin egen ställning till nationens heder. När det franska kejsardömet föll samman 1814 låg stora delar av Europa i ruiner efter Napoleons erövringskrig. Återuppbyggnaden under de följande decennierna tog sig delvis uttryck genom nationalistiska strömningar och bedrevs medan tekniska,

ekonomiska och sociala omvälvningar började omforma hela samhällsskicket. Stabil fred gjorde kontinenten mer mottaglig för den industriella revolutionen, som sedan länge pågått i England med dess relativa lugn.



Regent Street i London från Piccadilly Circus: 179. Mot York-kolonnen. 180. "The Quadrant".



Städerna drog till sig näringslivet och därmed också landsbygdens jordlösa befolkning i allt snabbare takt. I Europas industriländer gjorde borgarståndet – "bourgeoisien" – allt kraftigare anspråk på den ledande rollen i samhället medan det hastigt växande stadsproletariatets elände tilltog med förfärande hast. Det gällde, när seklets mitt nalkades, för kungamakt och borgarklass att i en dräkt för nationens bästa ta itu med den gigantiska uppgiften att skapa förutsättningar för en lugn samhällsutveckling där handel och industri kunde blomstra så ostört som möjligt. Moderna och effektiva städer som kunde möta de nya behoven var en avgörande sådan förutsättning. Uppgiften krävde att storskaliga planer för reglering och utbyggnad upprättades. Samtidigt måste sanitära frågor lösas såsom vattenförsörjning och avlopp. Så skedde också i flertalet europeiska storstäder under decennierna efter 1850.

Drivkrafter bakom städernas reglering och utbyggnad 1850-1880

Industrialiseringen koncentrerade kapital och verksamheter till städerna och orsakade på platser med särskilt gynnsam utvecklingspotential en dittills aldrig skådad befolkningstillväxt. Under 1800-talet hade flertalet av Nord- och Mellaneuropas huvudstäder genom handelns och industrins expansion en folkökning av oförutsedd styrka. Vid seklets ingång var världsmetropolen London Europas första miljonstad och Paris hade med god marginal passerat halvmiljonstrecket medan befolkningen i Wien uppgick till knappt 250 000. I seklets mitt hade London 2,7 och Paris drygt en miljon invånare. St Petersburg närmade sig en halv miljon, tätt följd av Wien och Berlin. Det andra halvseket skulle inflyttningen i allmänhet stiga brant – London och Paris till mer än 6,5 respektive 2,7 miljoner, Berlin skulle nå tredje plats med en befolkning av 1,9 miljoner och lämna Wien efter med 1,7. Snabbast växande i denna liga var Berlin, som även politiskt och kulturellt gjorde kometkarriär genom uppsvinget från preussiskt kungasäte till det enade Tysklands rikshuvudstad. Som vi redan sett (kap. I B) gjordes emellertid de banbrytande stadsbyggnadsinsatserna i Europas två konkurrerande kejsarstäder under dynamisk utveckling, Paris och Wien. Vid mitten av århundradet var det dessa kontinentens båda största kulturhuvudstäder som förutom London hade närmast orörda medeltida stadskärnor, vars ålderdomliga förbindelser till och genom en krans av tätbyggda förstäder utgjorde ett akut kommunikationsproblem. Förflyttningen av människor och varor underlättades av effektivare ångdrivna transportmedel både på järnväg och till sjöss. Städerna var inte rustade att möta vare sig den ökande trafiken eller tillströmningen av folk från landsbygden som behövde både arbete och bostad. På grund av stadskärnornas trånga medeltida gatunät var framkomligheten redan dålig och de stora trafikflödena kring järnvägsstationerna, som måste anläggas utanför stadens mitt, förvärrade situationen. Då bebyggelsens fortsatta utbredning ofta hindrades av befästningar eller rättslig status sammanträngdes den ökande befolkningen i redan bebyggda stadsområden. De centralaste delarna, den välsituerade befolkningens traditionella säte, omgavs snart av överbefolkade arbetarkvarter. Avsaknaden av fungerande vatten- och avloppsnät var redan förut ett sanitärt problem som nu förvärrades med återkommande epidemier som följd – kolera, tyfus etc. började i fattigkvarteren men hemsökte alla samhällsklasser utan åtskillnad.



181-182. Stora delar av centrala Paris bestod av tät förfallen bebyggelse med det medeltida trånga gatunätet intakt, vilket gjorde en färd genom staden tidsödande och besvärlig. Att passera kvällar och nätter lär ha inneburit stora risker i den värsta slummen – här frodades nöd, våld och farsoter.

Liberalismen innebar en ny inställning till stadens tidigare gemensamma ägor och medförde att mark blev investeringsobjekt för enskilda och företag. Med avskaffandet av rättsliga hinder för exploatering blev marknaden fri för handel med tomter till spekulativt bebyggande.

Befästningsringarna var enbart till besvär, då de under Napoleonkrigen visat sig inte kunna hindra städernas förstörelse vid fientliga angrepp, och måste ge rum för nya anläggningar. Trots detta fördröjde militärens opposition vallarnas rasering i några få huvudstäder, av vilka det mest kända och inflytelserika exemplet är Wien och det sist genomförda Köpenhamn.



Wiens glacis mellan "Altstadt" (**183**) och förstäderna (**184**) korsades av vägar, vilka långt före fästningsverkens nedläggning planterades till alléer. På stadsmuren anlades trädprydda promenader.



Den administrativa stadsorganisationen utökades kraftigt som följd av de nya kraven på städernas upprustning och höjd kapacitet hos den kommunala verksamheten. Effektivare administration har ett nära samband med de stora stadsbyggnadsarbetena framöver.

Politiska maktsträvanden var en utlösande faktor – centralmakten stärkte sin position genom huvudstädernas om- och nydaningar, samtidigt gjorde maktförskjutningen från storgodsägarna till det växande stadsborgerskapet att detta ekonomiskt starkare skikt fick intresse av att hävda sin nyvunna maktställning genom att gestalta den egna livsmiljön.

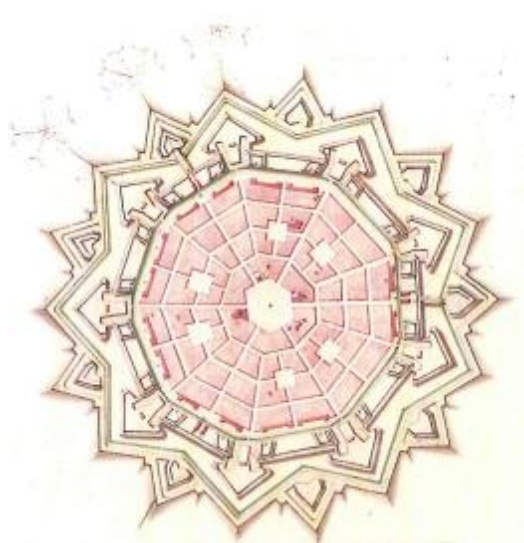
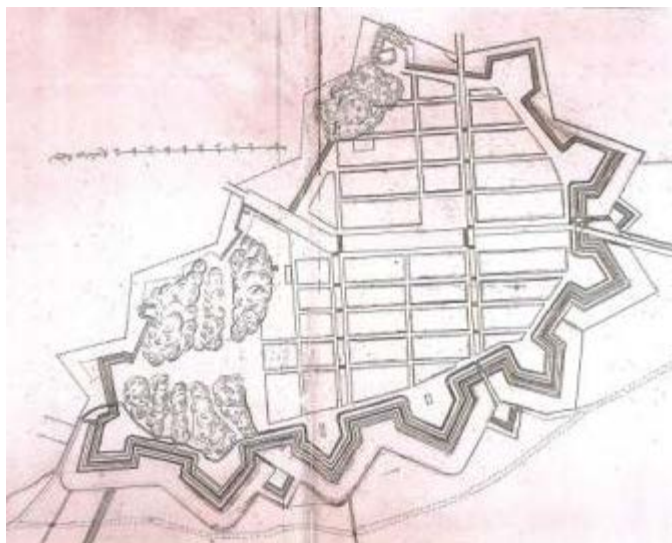
Tidsandans företagaroptimism, driven av ekonomiska intressen, ivrade för stora projekt i tron på människans förmåga att bemästra städernas väldiga problem genom rationella lösningar.

Det bör här framhållas att städernas väldiga förändringsarbeten mötte hårt motstånd från flera håll – de som av princip ansåg att samhällets insatser skulle inskränkas till ett minimum, de som motsatte sig allt som kunde leda till höjda skatter och husägare som befarade intrång i deras verksamhet. I Göteborg försenade dessa grupper de stora kommunala projekten, såväl vatten- och avloppsanläggningar som planen för stadens utvidgning, medan försöken att hindra hamnens modernisering motades genom statens engagemang i Göteborgs sjöfart som riksangelägenhet (om vatten- och avloppsfrågan se kap. I B, om hamnen se kap. I A).

Huvudstadsprojekten – ny form på traditionell grund

I flera avseenden kan 1800-talets storstadsmässiga planering betraktas som en fortsättning av äldre plantraditioner med liknande målsättningar, metoder och lösningar. Industrialismens storstadsplanering föregicks av tre plantyper:

1. ”Rutnätsplan” för nyanläggning respektive utbyggnad sedan 1200-talet eller tidigare kännetecknas av rätvinkligt gatunät med enhetligt kvartersmönster och så likformiga tomter som möjligt, oftast utan avseende på bebyggelsens gestaltning. Bebyggandet följde enkla standardlösningar, som i 15- och 1600-talets fästningsstäder dirigerades av de fortifikatoriska kravens geometriska princip. Marken disponerades i regel av en stadsherre, t.ex. grundläggaren. Göteborgs nyanläggning 1621 skedde på kungligt direktiv enligt ”det holländska manéret” med dess ingenjörsmässiga estetik.



Renässansens stadsplanering tog sig helt olika uttryck i norra och södra Europa.

185. Göteborgs rutnätsplan från 1621 med förslag 1643 av generalkvartermästare Örnehufvud till fästningsverkens utbyggnad (palissadering mot Göta älv och förstärkta vallar på landsidan) – gator och kvarter följer hamnkanalernas riktning i en ingenjörsmässig stadsplan underordnad militära krav i enlighet med de förutsättningar terrängen gav.

186. Det norditalienska idealstadsprojektet Palmanova från 1590-talet – en s.k. radialplan, där rätvinklighetens princip är underordnad det strålförmiga gatumönstret.

2. ”Idealstadsprojekt”, d.v.s. avancerad stadsplanering från renässansens teoretiska utgångspunkter. Arkitektoniskt övervägda platsbildningar spelar en dominerande roll, men även bebyggelsens gestaltning anges i vissa projekt. Få städer byggdes enligt detta manér, vilket dock påverkade en del huvudstäders rutnätsplaner.

3. "Arkitektonisk detaljplanering" enligt barockens monumentalt accentuerade rumsbildningsideal. Denna typ kännetecknas av platsbildningar med arkitektoniskt samverkande byggnadsgrupper såsom i 1600-talets Paris, där Rom utgjorde förebild.



I Rom företogs under 15- och 1600-talen estetiskt syftande omdaningsprojekt genom "arkitektonisk detaljplanering". 187. Piazza del Popolo där Via del Corso mynnar som central axel.

1800-talets huvudstadsprojekt följde grundläggande gamla principer från renässansens och barockens tidevarv som målsättning: rätvinklighet i planmönstret, raka gator med några bredare paradstråk och enhetligt formade kvarter. Denna planmodell med historiserande monumentala drag har kallats "modifierad renässans".¹⁴⁵ Platsernas gestaltning följde äldre arkitektonisk detaljplanering. Angående bebyggelsens utformning inom kvartersgränser ägnade planerna denna föga eller inget intresse då den betraktades som tomtägarnas sak. Trots nya detaljerade byggnadsordningar och effektivare myndighetsutövning, bl.a. genom särskilda byggnadsbestämmelser såsom vid boulevarder och platser i andra kejsardömetets ombyggnad av Paris, blev planernas rättsverkan alltjämt begränsad – statsmakten tvingades visa stor respekt för privat egendom på grund av liberalismens återhållande attityd gentemot offentliga restriktioner. Inte heller det borgerligt styrda Göteborg kunde av denna orsak förverkliga 1866 års plan i alla delar ens vad gällde det begränsade område som byggdes ut före sekelskiftet 1900 (jfr om Bolanders villatomt i kap. III B och IV B).

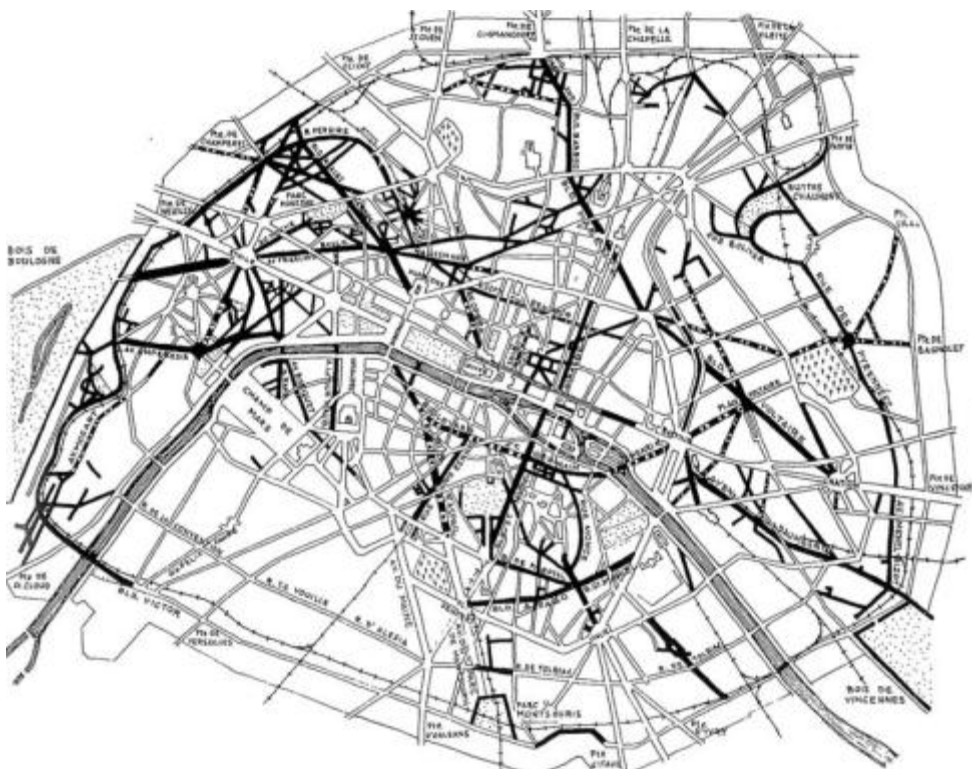
Slående skillnader fanns även mellan den nya tidens och gångna seklers stadsbyggande:

- Problemens och projektens oerhörda omfattning.
- Nya dimensioner hos stadsstrukturens element – bredare gator och större kvarter.
- Nya element i stadsstrukturen – trädprydda gator och parker som standardkomponenter i stadsmiljön, inte längre bara enstaka paradstycken.
- Teknikutvecklingens förbättring av stadsmiljön – kommunaltekniska satsningar på främst vatten- och avloppsanläggningar, gators och kvarters utläggning, kajer och bättre gatubeläggningar var ej reglerade i plan men behovet att samordna olika arbeten gav förutsättningen till planeringens ändrade roll och innehåll mot sekelskiftet 1900.

Planläggning på obebyggd mark respektive reglering av tätt bebyggda områden var således inget principiellt nytt – här och var, speciellt i Paris, fortsattes och kompletterades äldre planprojekt på Napoleon III:s order genom prefekten Haussmanns nitiska insatser. Den sistnämnde utlät sig, kanske överdrivet blygsamt, så här i sina minnen, närmast angående Paris' avloppssystem: "Vi har ingenting uppfunnit ... Vi är blott imitatörer. Vår enda merit är att ha vågat utmana framtiden, trots det hån man öst över oss och okunnighetens och vanans hinder (och värre ändå: den tomma vetenskapen), för att trygga rensningen av Städernas Drottning, våra dagars Kejsarliga Rom."¹⁴⁶



Omvandlingen av Paris med långa, ståtliga alléer och vackra parker skapade en ny storstadstyp. **188.** I mitten Champs Elysées från Triumfbågen österut med Louvren i fonden. **189.** Under andra kejsardömet beslutade gatugenombrott – helsvarta hann regimen utföra, vitprickade kom senare.



De ledande planernas upphovsmän – kontinenten och Sverige

Kring 1800-talets mitt var stadsplanering inte ett eget expertområde, varför planerarna hade olika bakgrund och sammansättning, antingen inom centralbyråkratin eller anlitad av denna. I Paris utgick idéerna från kejsar Napoleon III i nära samråd med prefekten G. E. Haussmann, en handplockad jurist med ministerstatus i regeringen som ansvarade för verkställandet och därvid hänsynslöst med strategisk skicklighet utmanövrerade byråkratins motstånd. Vanligen hade planerarna, i motsats till Haussmann, teknisk utbildning såsom civilingenjören Hobrecht i Berlin – som nyexaminerad blev han uttagen att upprätta planen för konungariket Preussens huvudstad. Berlinplanen anses vara det enda exemplet i norra Europa på ett genomfört resultat som kan tillskrivas en person. Arkitekter var också delaktiga i stadsplaneringen, men särskilt under seklets förra hälft. Wiens "Grundplan", initierad på kejsar Frans Josefs order, var till stor del grundad på tävlingsbidragen av arkitekterna Förster respektive van der Nüll och Sicardsburg vilka alla även var akademiprofessorer – efter tävlingen utsåg inrikesministeriet flera kommittéer att omarbete pristagarnas tävlingsbidrag. Göteborgsplanen utfördes av borgerskapets kommitté med hjälp av adjungerad expertis och utgick från tävlingsbidrag av flera deltagare, främst ingenjörer men även arkitekter. Stockholmsplanen var i motsats till planen i Göteborg ett statligt initierat kommittéuppdrag – en order av överståthållaren Bildt.



190. Paris 1853: Kejsar Napoleon III använde sin nyvunna enväldsmakt till att förverkliga sin dröm om att efter eget huvud transformera sin förfallna huvudstad till "det nya Rom". **191.** Wien 1857: Kejsar Frans Josef I lät riva fästningsgördeln och utlysa en tävling om utformning av ett ringformigt praktcentrum för adel och borgerskap. **192.** Stockholm 1863: Överståthållare Gillis Bildt tvingade stadens oeniga borgerskap att planera en moderniserad storstad.

De ledande om- och nydaningsprojekten – principer och influenser

Under 1800-talet, särskilt seklets senare hälft, skedde en hastig internationalisering genom att den tekniska revolutionen medförde ett ökat informationsutbyte mellan länderna. Resandet blev enklare, effektivare och bekvämare med järnvägar och ångfartyg, som förkortade restiden från veckor eller månader till dagar. Fler trycksaker i större upplagor spreds tack vare

den grafiska industrins och transportväsendets utveckling. Världsutställningen i London 1851 inledde en rad liknande manifestationer i fler länder och ett över hela industrivärlden snabbt ökande antal utställningar, kongresser och andra sammankomster för organisationer.

Parallellt härmed skedde en attitydförändring med internationaliseringen av vetenskaperna och fackmannakunnandet genom att problemlösningar i andra länder undersöktes. Exempelvis utgick Wiens planering av Ringstrasse bl.a. från en rundfråga till de kejserliga legationerna i Berlin, Hamburg, London, München och Paris hur stadsutbyggnader organiserats och genomförts i dessa städer. Rundfrågans resultat förefaller inte ha haft någon större betydelse för Ringstrasse-projektets utveckling. Före 1910, då den första internationella konferensen angående planeringsfrågor hölls i London¹⁴⁷, diskuterades olika dithörande, huvudsakligen läkarvetenskapligt orienterade teman på möten, kongresser etc. – dock endast helt flyktigt som sidoämnen. Även i böcker och fackpress ägnades stadsbyggandet större uppmärksamhet först vid sekelskiftet. Sedan 1700-talets slut avlöste dock Paris, London och Wien varandra som Göteborgs förebilder (se kap. I A-B). Göteborgs plankommitté tog i sitt arbete 1861-64 upp förhållanden ”utrikes”, men gav inga närmare besked om inspirationskällor (se kap. II B).

Stadsomvandlingarna kunde emellertid ses av de 100 000-tals besökarna på de stora utställningarna när massturismen under 1800-talets senare hälft inleddes. Tidningar, såväl nyhetsblad som underhållningsmagasin, uppmärksammade gaturegleringar och förnäma nya stadsdelar – Paris stod i centrum för intresset sedan man till världsutställningen 1855 öppnat de första nya stora gatugenombrotten och den omgestaltade Bois de Boulogne. De spektakulära anläggningarna bidrog, jämte stora arrangemang, ett rikt och varierat kulturliv samt ett enormt utbud av nöjen och lyx, till Paris’ ryktbarhet som världsmetropol. Redan 1858 hävdade en av Wiens främsta experter inom konst och arkitektur, Rudolph Eitelberger von Edelberg, i ett föredrag, *Om stadsanläggning och stadsbyggnad*, att ingen modern stad kunde i betydelse mäta sig med Paris, ”prototypen av modern huvudstad i ordets innersta mening”.¹⁴⁸ Sålunda spreds kännedomen om de offentliga arbetena i Paris och prefekten Haussmann fick en ställning som världsauktoritet i stadsbyggnadsfrågor. Hans hänsynslösa skövlingar av historiska stadsdelar – främst Ile de la Cité – blev hårt kritiserade i statsapparat och press. Efter 16 års gigantiska arbeten och kostnader blev informella finansieringsmetoder hans fall.



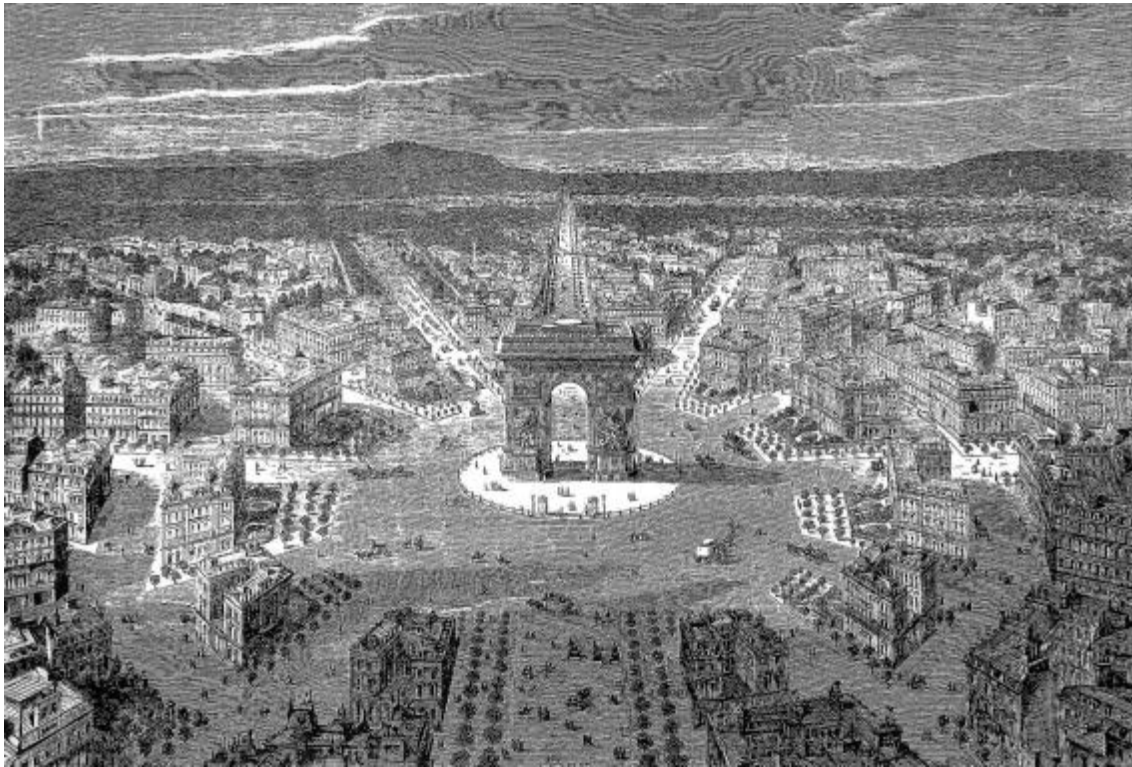
Boulevard de Sebastopol skulle sammanbinda Paris norr om Seine med södra delarna snörrätt via Ile de la Cité. 193-194. Detta Haussmanns första stora gatuprojekt, invigt 1855, krävde stadskirurgiska

ingrepp av dittills aldrig skådad omfattning och inledde 16 års "haussmannisering", vilken många parisare upplevde som skövling av historiska stadsmiljöer. 195. Haussmann ny Seine-prefekt 1853.



Exemplet Paris visade världen i vilken oerhörd omfattning en storstadsomdaning kunde förverkligas. Sannolikt påskyndades härigenom i varje fall Wiens utbyggnad, vilken visserligen ändå skulle ha inträffat men möjligen något senare. Den delvis av Wien tydligt inspirerade Göteborgsplanen 1863 skulle då möjligen ha fått en något annorlunda utformning. Mer osäkert är emellertid vilket inflytande gatugenombrotten i det omoderna, saneringsmogna Paris hade på andra storstäder, vilka liksom Wien i motsats till Paris såg sig tvungna att planera främst för nya bostadsområden på obebyggd mark och således lämnade den gamla stadskärnan orörd – så t.ex. Berlin, där planeringen inleddes samma år som i Wien (1858), eller Stockholm fem år senare (1863). Göteborg, som 1864 beslutade godkänna sin stora utvidgningsplan, hade tack vare den holländska 1600-talsplanens regularitet en jämförelsevis väl fungerande stadskärna med gator som kunde förlängas rakt ut över donationsjorden. Wiens Ringstrasse som idé härrör säkerligen från boulevardringen i Paris, skapad redan av Ludvig XIV på 1660-talet. Möjligen låg de nya stora parisiska parkerna till viss del bakom Wiens ambitiösa parkanläggningar, emellertid kan nog den långa traditionen dessförinnan att nyttja glacisen som grönområde tillskrivas större betydelse. Beträffande gestaltningen av enskildheter i stadens struktur är direkta influenser från Paris också svåra att påvisa.

Hobrechts plan för Berlin har vissa likheter med Paris' gatusystem, men bara i stora drag. Bortsett från den yttre gränsboulevarden saknas ett konsekvent system med huvudgator enligt Haussmanns princip. Blickpunkterna i långa gatuperspektiv är inte specifikt parisiska utan typiskt för barocken, den tidsålder vilken hade fullbordat Roms återställande som Europas främsta monumentala konstverk i stadsbyggnadshänseende och gjort staden till det andra franska kejsardömetets förebild vid moderniseringen av Paris. I Stockholm blev Lindhagenplanens system av raka breda gator på parisiskt manér hänsynslöst dragna genom befintlig bebyggelse och de två stjärnplatserna i öster respektive väster torde ha Paris som förebild – Lindhagen besökte Paris 1860. Emellertid verkar finska planer ha påverkat i minst lika stor omfattning. Göteborgsplanen 1863 hade innanför sin nya "gränsgata" ett system av breda allégator som påminner om både Paris och Berlin, men av dessa gator är esplanadtypen dominerande och snarare hämtad från Finland, sannolikt via Edelsvärds idealstadsplan.



196. Triumfbågen, Napoleon I:s äreminne över franska härens segrar i Europa, fick av brorsonen Napoleon III sin monumentalt gestaltade omgivning genom Place de l'Etoile – "Stjärnplatsen" – i vilken Haussmann år 1858 beslöt låta tolv gator sammanstråla. Den främsta kvartersraden gav Haussmann palatskaraktär med trädprydd framsida mot platsen och en gårdssida åt bakgatan.

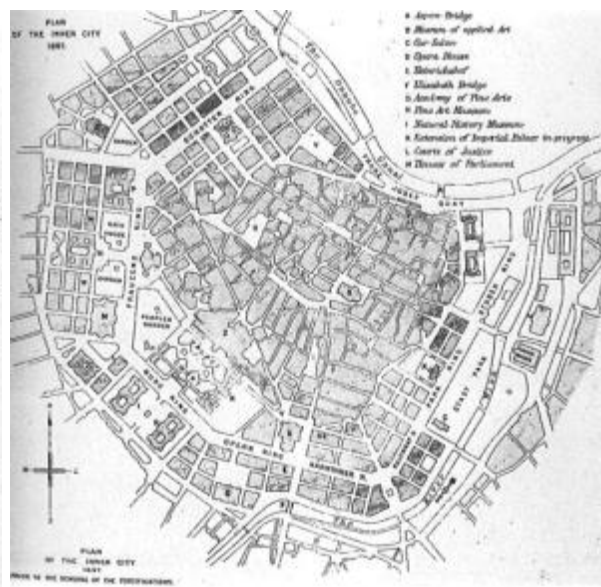
Paris fick konkurrens om uppmärksamheten av Wien redan på 1860-talet. Paris hade bildat skola för framför allt Budapest och Rom vad gäller gatudragningar genom gamla stadsdelar. Dessa städer planerades efter världsutställningen i Paris 1867, då Haussmanns nästan fullt genomförda omgestaltning slog besökarna med häpnad. Wiens exploatering av glacisen med Ringstrasse, enligt planen 1859, sågs som en modell för ren utbyggnad. Barcelona (1860) och särskilt Köpenhamn (diskussion under 1860-talet och antagen plan 1872, se kap. I B) har vissa likheter med Wien, men är inga direkta efterbildningar. Klart är att Paris lärde Europas städer att tänka stort och vilja satsa på stora projekt. Likafullt har Göteborgsplanen drag med tydlig inspiration av såväl Paris med alléator sammanstrålande i stjärnplatser – en av dessa genomförd på Stampen – som London och Wien med sina parktillvända luxuösa bostadsområden. Grunda kvarter med dubbelsidiga tomter åt huvudstråk och försörjningsgata – "terrasskvarter" av radhus med planterade förgårdar – kännetecknade Londons West End och idén togs upp 1858 i Paris av Haussmann, som lade en krans av små hyrespalatskvarter runt Place de l'Étoile med ingångar till öppna gårdar mot en cirkulär bakgata.¹⁴⁹ Göteborg skapade en motsvarighet i raden av "parkkvarter", de nya mondäna stadsdelarnas exklusiva frontlinje mot parkbältet runt vallgraven (se kap. II B, III A, B och IV A).

När Wien i slutet av 1850-talet enligt kejsarens beslut fick direktivet att befria sig från fästningsgördeln som inneslöt staden – och sedan på dess plats anlägga ett storartat bälte av vackra planteringar med Ringstrasse som ryggrad – var så som förut nämnts blygsammare sådana projekt sedan länge genomförda både i Österrike och i andra länder på kontinenten (se kap. I B). Napoleonkrigen uppdagade hur verkningslösa fästningsgördlarna från 30-åriga krigets dagar blivit och på flera håll ersattes snart de utrymmeskrävande vallarna med moderna anläggningar till städernas nytta och prydnad. Någon form av parisisk ringboulevard blev därvid ett stående inslag för att möta de nya anspråken på offentliga planteringar som

borgerskapets promenadplatser. Bremen i norra Tyskland och Göteborg på svenska västkusten är tidiga exempel från 1800-talets början medan Köln bildar slutpunkten för glacisprojekten med tävlingen 1880. I motsats till Bremen och Göteborg hade emellertid varken Wien eller Köln någon vallgrav att behålla som pittoreskt inslag i den nya stadsbilden.

Wiens Ringstrasse-projekt bildade det med god marginal mest uppseendeväckande exemplet på detta slags stadsbyggnadsföretag. Situationen var också unik på grund av följande omständigheter:

- Kraven på representativa lösningar och lämpliga lägen för offentliga monumentalbyggnader.
- De finansiella möjligheter som stod till förfogande då staten ägde marken och denna var obebyggd.
- Syftet att förbinda stadskärnan med utbredda förstadsområden genom anläggandet av ett nytt representativt stadscentrum.



Wien före och efter omdaning – fästningsgördel och glacis, orörda 1857 (197,199), lämnade rum för ett brett representationsstråk som 1887 var utbyggt med institutioner och bostadskvarter (198,200).

Wien blev den självklara modellen för liknande utbyggnadsprojekt i ett antal tyska städer, men torde även ha fått ett i Sverige unikt stilbildande inflytande på Göteborgsplanen 1863, detta på grund av städernas likartade fysiska förutsättningar. Berlin hade säkerligen betydelse som modell för tyska städer under riksgrundandets tid, men framhölls redan från 1870 och under lång tid framöver som avskräckande exempel på hård exploatering av de alltför stora

kvarterens djupa tomter med flera höga hyreskaserner åtskilda av bakgårdar. Göteborgsplanen fick ett av sanitära skäl dikterat kvartersmönster grundat på idealmått för tomternas rationella bebyggande med sammanhängande stenhus kring tillräckliga gårdsutrymmen – de omgivande villakvarteren med sin vegetation var såsom stenstadens friskluftreservoar däremot mycket stora. (Om kvarter och tomter se avsnittet *Planernas beståndsdelar* nedan och kap. III B.)

Stadsplaneringens innehåll och syfte

Stadsmiljöns problem och förutsättningar

De europeiska huvudstäderna hade gemensamma problem som snabb befolkningstillväxt, låg sanitär standard och dåligt fungerande trafik. Trots skillnader i utbredning, topografi, bebyggelsestruktur, administration och gatunätets beskaffenhet gällde det att skapa välordnade, funktionsdugliga stadsmiljöer. Sålunda avsåg flertalet planer att indela staden i regioner för olika verksamheter. Målsättningen var antingen utvidgning såsom i Wien och Berlin eller reglering och förskönande såsom i Paris och Wien – i fallet Paris fanns även expansionsmöjligheten med i beräkningen och 1860 införlivade staden en krans av perifera områden. I flera städer såsom Wien var båda komponenterna viktiga. I likhet med Wiens plan utelämnade Stockholmsplanen endast den medeltida stadskärnan. Göteborgsplanen åsyftade i huvudsak utvidgning av stadens ordnat bebyggda område, men även viss reglering – dels i anslutning till planerade kajutbyggnader mot Göta älv, dels i förstäderna Haga och Stampen.

Stadsplanering var liksom i äldre tider en praktisk angelägenhet. Före 1850 fanns ingen utvecklad planteori eller egentlig stadsbyggnadsdebatt. Det gällde att rationellt tillfredsställa behovet av ändamålsenligt formade tomter vid gator med passande bredd, etc. Betecknande är att Wrens plan 1666 för det brandhärjade London anfördes som exempel för planeringen av Hamburgs reglerade återuppbyggnad efter branden 1842.

Svenska byggnadsstadgan (BS) 1874, utarbetad av Stockholmsplanens centralfigur Albert Lindhagen, återger i andra kapitlet samtidens förhärskande syn på stadsplaneringen. Stadsplan skulle tillgodose trafikens framkomlighet, sanitära behov av ljus och luft mellan husen, skydd mot brandspridning samt estetikens krav på en tilltalande och representativ stadsbild genom öppna ytor, variation och snygghet ("utrymme", "omväxling", "prydlighet"). Genom dessa åtgärder räknade man med att – efter parisiskt mönster – få till stånd en önskvärd bortröjning av mindervärdig bebyggelse. Med Göteborgsplanens framläggande för berörda myndigheters behandling 1864 hade emellertid redan en svensk stad formulerat alla de övergripande ambitioner som tio år senare bildade en kravlista i byggnadsstadgan.

Trafik

Särskilt i regleringsprojekt hade trafiken en central roll såsom i Paris, där det primära målet var att skapa förbindelser med hög kapacitet inom och genom centrum till utkanterna. I utbyggnadsprojekt däremot var trafik aspekten mindre framträdande – dock gällde det att ordna goda förbindelser inom de nya stadsdelarna samt mellan dessa och de äldre delarna. Göteborg framhölls av Lindhagen-kommittén i Stockholm som föredömligt i detta avseende, förutom planens allmänna storslagenhet. Eftersom gatuanslaggningar var kostnadskrävande och vanligen – såsom i Paris – i möjligaste mån finansierades med stadens försäljning av tomter¹⁵⁰, utbildades normer för att avväga en beräknad trafikmängds utrymmesbehov mot

byggnadskvarterens innehåll av värdefull tomtmark. Planerna efter 1850 kännetecknas därför av ett differentierat gatusystem med gatubredder anpassade till olika slag av trafikföring (se avsnittet *Planernas beståndsdelar* nedan). Göteborgs planering från 1863 och framåt följde denna princip och vid detaljregleringarna motiverade man justerade gatubredder med den förväntade trafikmängden på gator avsedda för genomfart respektive lokalgator. Således gjordes huvudgatorna breda medan bostadsgator mellan dessa blev smalare. Beträffande Göteborgs förstäder med träbebyggelse och lokal trafik planerades dessa generellt med 1820-talets svenska norm för gatubredd i stad, vilken i byggnadsstadgan angavs som den minsta tillåtna. Då staden ofta ansåg halva denna bredd för närvarande tillräcklig undantogs en remsa på gatans soligaste sida för trädplantering eller privata förgårdsplanteringar, de sistnämnda med arrendevillkor för nyttjande tillsvidare av stadens mark.

Sanitet

Vid 1800-talets mitt hade storstäderna genom överbefolkning och dålig sanitär standard en väsentligt lägre medellivslängd än landsbygden. Det hastigt ökande internationella utbytet av regelmässig statistik över hälsotillståndet bidrog till kunskapen om de sanitära bristerna som bakomliggande orsak till missförhållandena. Då de positiva resultaten på kontinenten av sanitära förbättringar enligt engelsk förebild snabbt blev kända bröts misstron gentemot moderniteter som vattenledning, avloppssystem osv. Erfarenheterna i England, som 1848 utmynnade i en hälsovårdslag, blev slagkraftigt kungjorda över världen och fick bl.a. genom läkarsällskapen avgörande betydelse för åsiktsbildningen och utvecklingen mot hälsosammare bostäder. Göteborg genomgick denna process som resultat av kolerans debut 1834 och en rad epidemier de följande decennierna. Sundhetsnämndens krav 1835 på i första hand förbättrad vattencirkulation följdes av ett omfattande program för en hälsosammare stad genom Sanitära Kommitténs utredningar 1853-58 – här fick d:r Charles Dicksons åtgärdslista, som bl.a. upptog principer för ett sundare bostadsbyggande, stor betydelse (se kap. I B).

Brandsäkerhet

Både utomlands och i Sverige betraktades breda gator sedan gammalt som ett medel mot brandspridning. I stadsplaneringen för industrialismens städer tillkom trädplanteringar på gatorna som förstärkning av brandskyddet och samtidigt som förskönande element. Emellertid fordrade städernas borgerskap att brandspridningsaspekten förenades med en ekonomiskt förnuftig markhushållning (jfr *Trafik* ovan).

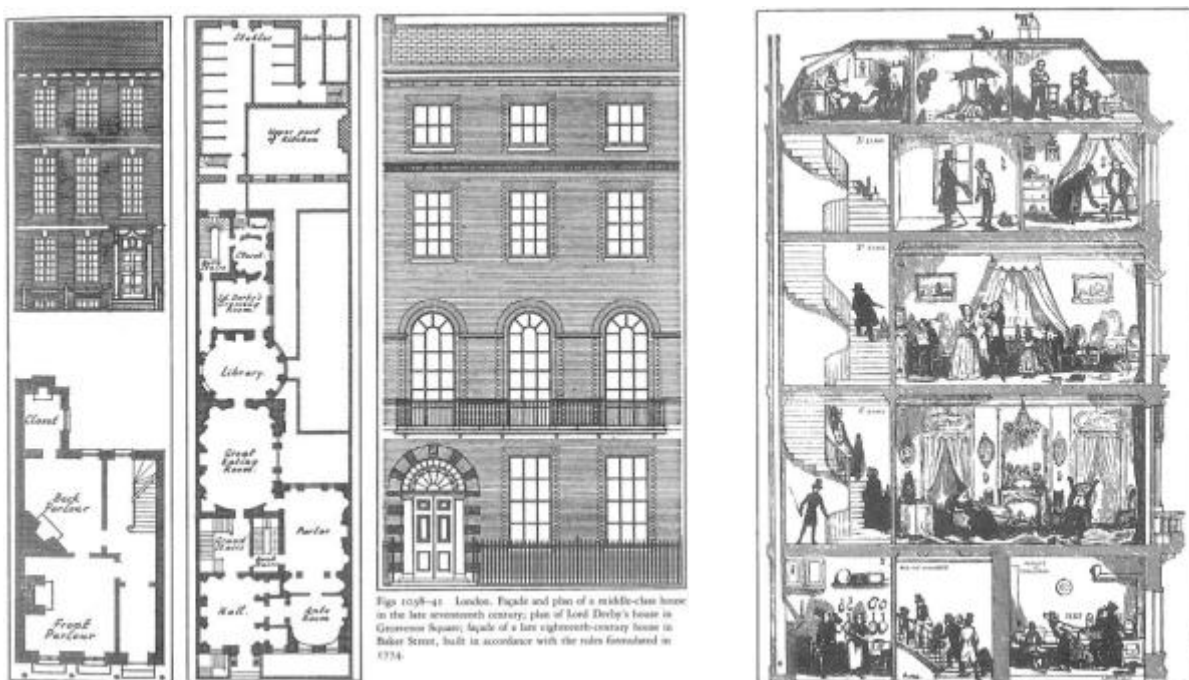
Sanering

I Paris utgjorde bortröjningen av centrala hälsofarliga slumstadsdelar ett starkt motiv för de stora gatugenombrott som medförde en genomgripande omgestaltning. Wien med stora sanitära problem hade slagit fast behovet av regleringar i de sämsta stadsdelarna men ansåg tydligen ändå utbyggnaden vara mer realistisk och betydelsefull för huvudstaden. Göteborg prioriterade på samma sätt utbyggnaden för den burgna befolkningens bostadsbehov på mark dittills arrenderad av lägre samhällsklasser medan planläggning av en ny mönstergill förstad och reglering av befintliga förstäder inleddes först efter flera års utredningar sedan utvidgningsplanen blivit fastställd 1866.

Bostadsformer

Städerna i England och industrinationerna på kontinenten skiljde sig väsentligt åt på en viktig punkt, nämligen bostadsbebyggelsens höjd och planorganisation, detta med anledning av helt olika boendeformer. Den anglosaxiska bostaden var enfamiljshuset i två eller tre våningar alltefter social gruppstillhörighet, sammanbyggt med likadana hus i rader – s.k. radhus ("Terrace-buildings", anläggningar vilka såsom i London före 1830-talet hade ett tämligen

anspråkslöst yttre oavsett invånarnas sociala status). På kontinenten rådde i stället sedan 16- och 1700-talen hyreshuset i två eller flera våningar, där en eller ett par hyresgäster bodde i varsin lägenhet i varje våningsplan. Dessa traditionellt motsatta förhållanden berodde på olika markägostrukturer i engelska respektive kontinentala städer. Kontinentens trånga fästningsstäder hade gynnat hyreshussystemet och med industrialismens urbanisering fick kontinentalstäderna ett mycket större antal invånare än engelska städer på lika stora markytor.¹⁵¹ Den vertikala bostadsformen i England stod således i skarp kontrast mot den horisontella bostadsformen på kontinenten. Flervåningshuset kom i vissa storstäder att kännetecknas av en social rangordning mellan olika våningsplan medan på andra håll den sociala skiktningen var mer eller mindre utpräglad horisontell med de förmåsta husen liggande längs särskilt attraktiva gator eller bildande hela stadsdelar.¹⁵² För Göteborgs del blev det senare förhållandet utmärkande för de nya kontinentala stenstadskvarteren från 1800-talets mitt, såväl på det f.d. fästningsområdet inom vallgraven som på donationsjorden och införlivade områden utanför parkbältet. "Engelska kvarteret" vid avenyn följdes inte av fler.



201-202. Privatbostad (radhus) i London. 203. Hyreshus i Paris med våningarnas sociala rangskala.

Social struktur

Redan i äldre tider hade städerna ett segregerat boende med den ekonomiska eliten dominerande i centrum och den övriga befolkningen i fallande social tillhörighet mot utkanterna. Detta mönster förstärktes tidigt i nordiska städer genom regleringar och effekten uppfattades positivt av makthavarna. Däremot präglades kontinentens storstäder starkt i 1800-talets början av blandade verksamheter och olika sociala grupperingar. Husen i Paris, Berlin och Stockholm hade en liknande social sammansättning med butiker i bottenvåningen, en stor lägenhet en trappa upp för hyresvärderna eller en rik köpman, i övervåningarna mindre lägenheter för hantverkare och under taket rum för tjänare. Gården var ofta full av verkstäder. Segregationen blev här sålunda snarare vertikal än horisontal även om de mest välsituerade föredrog vissa områden framför andra. Senare på seklet övergav de invånare som kunde, d.v.s. de tillräckligt välbärgade, trånga överbefolkade och ohälsosamma centrala stadsdelar och flyttade ut till nya lugna bostadsområden längs järnvägarna utan störande industrier. Då med tiden fler grupper flyttade ut ökades avstånden mellan olika sociala skikt. Segregationen var följden av överväganden och åtgärder som ansågs både naturliga och rationella. Städernas

mest framstående lägen vid viktiga gator och kring parkerna var mest attraktiva. Här var tomterna därför dyrare och makthavarna såg till att bebyggelsen fick en passande representativ utformning med rymliga bostäder för de privilegierade klasserna. Den byggda miljön formades alltså för segregerat boende, segregationen blev inbyggd i stadsstrukturen. Denna sektionering av staden hör samman med tidens sociala uppfattning och ordningssinne. De övre sociala skikten gynnades och slapp ha fattigdomen inpå sig, dock fruktade en del att arbetarkoncentrationen i särskilda områden äventyrade den etablerade samhällsordningen. Hall menar att segregationen, åtminstone i huvudstäderna, tycks ha varit mer ett resultat av andra överväganden än ett viktigt planeringsmål. Otvivelaktigt planerades dock medvetet för segregation i flera metropolers centrala delar genom utläggning av stora representationsstråk med exklusiva bostäder – se bara London (Regent Street), Paris (Hausmanns boulevarder), Wien (Ringstrasse). En tidig mindre motsvarighet till dessa är Helsingfors (Esplanaden). I Göteborg rådde sedan gammalt en tydlig social rangskillnad mellan bostadslägen med olika attraktionsvärde. Under stadens första 200 år låg de förnämsta husen vid hamnkanalerna, från ca 1850 vid vallgraven mittemot parkerna och vid Nya Allén, vars lantliga villor ersattes av storstadskvarter enligt planen 1866. I samband med planprocessen 1862-63 kritiserades den traditionella sociala skiktningen mellan olika gator och stadsdelar, men makthavarna visade föga intresse av att ändra detta förhållande och mönstret har förblivit utmärkande för Göteborg i stadens fortsatta utbyggnad under 1900-talet.

Planernas beståndsdelar

Funktionella krav

Planeringen i Europas storstäder från 1800-talets mitt syftade till att åstadkomma väl fungerande stadsorganismer, vilket förutsatte uppfyllandet av vissa universella krav. BS 1874 lär ha varit den första riksgiltiga stadga som angav dessa krav och med vilka medel bästa resultat skulle uppnås. Listan över medlen kan sammanfattas sålunda:

- Breda gator av vilka en del borde vara planterade med trädrader ("allégator").
- Funktionella byggnadskvarter i måttlig storlek.
- Rymliga platser och torg.
- Offentliga planteringar av omväxlande storlek och typ.

Alléer och parker var de borgerliga gruppernas nya umgänges- och uppvisningsmiljöer i det offentliga stadslivet, där man ägnade sig åt flanerande.

Stadsbyggandets detaljutförande sammanfattades utförligt 1890 av tidens störste auktoritet i facket, Josef Stübben. Denne refererade till genomförda eller pågående projekt och ett stort teoretiskt grundarbete 1876 av Reinhard Baumeister.¹⁵³ Att döma av exempelsamlingarna bygger deras verk på sedan seklets mitt utbildade vedertagna principer, delvis bekräftade i tyska regionala byggnadsförfattningar. Någon dylik tidsenlig handbok tycks inte ha funnits tillgänglig vid stadsplaneringen i Göteborg och Stockholm på 1860-talet eller vid utarbetandet av huvudstadens byggnadsordning och den efterföljande byggnadsstadgan. Däremot hade en år 1855 tillsatt kunglig kommitté för utredning av bl.a. byggnadsväsendets ordnande i Sveriges städer insamlat en mängd kunskap från olika håll inte minst utomlands, ett arbete som år 1859 resulterade i en rad rekommendationer. (Se särskilt avsnitt nedan under *Svensk storstadsplanering och ett regelverk ... tar form*, där även byggnadsordningarna i Göteborg och Stockholm samt byggnadsstadgan för rikets städer behandlas.)



204-205. Ringstrasse i Wien: körbana flankerad av gångalléer, yttre körbanor kantade av trottoarer.

Gator

Distinktionen mellan lokalgator och trädplanterade genomfartsgator ("representationsgator") är ett fundamentalt inslag i 1800-talets stadsplanering – den kejserliga byggnadsförordningen i Finland 1856 är kanske den första författning som definierar olika gatuslag med minimimått. Stübben skilde utifrån gatornas uppgift med hänsyn till deras läge och riktning i staden på "radialtrafik" med den starkaste trafiken mellan landsbygd och stadsmitten ("City") och tvärgående "ringtrafik" som fördelade trafiken runt centrum. Mellan dessa "trafikgator" var stadsbebyggelsen närmare indelad genom "sido- eller bostadsgator". Med trafikflödet ökade markvärdet vid gatan, men minskade samtidigt trevnaden för de boende, så att de mest trafikerade gatorna attraherade affärsintressen vilka trängde ut bostäderna till de lugnare bostadsgatorna.

Ett differentierat gatunät, utmärkande för Göteborgs utvidgningsplan 1863, föreskrev BS 1874 – breddmått sattes efter den då gällande fotskalan och översattes senare i meter:

- Ordinära gator skulle i allmänhet vara minst 60 fot eller 18 meter breda, undantagsvis tilläts mindre betydande lokalgator hålla 40 fot eller 12 meter – samma mått angavs i den finska byggnadsförordningen. Som framgår nedan hade Göteborgsplanen förutom dessa gatuslag även en mellanform med bredden 50 fot eller 15 meter.
- Esplanader, d.v.s. två körbanor åtskilda av en promenadallé i gaturummets mitt, fick ha körbanorna i den minsta tillåtna gatubredden. Göteborgsplanens allégator av esplanadtyp hade den finska byggnadsförordningens minsta tillåtna breddmått för esplanad, 120 fot eller 36 meter, d.v.s. dubbla bredden av de ordinära gatorna.

Stübben redovisade en annan indelning i tre slag av gator som användes i Tyskland. Preussens "Fluchtliniengesetz" 1875 anger följande typer:

1. Sidogator, 12-20 meter.
2. Trafikgator av "medelrang" 20-30 meter.
3. Huvudtrafikleder 30 meter och däröver.

Stübben ansåg att i medelstora städer som Leipzig, Frankfurt och Hannover en motsvarande indelning med något mindre mått vore mer ändamålsenlig:

1. 10-14 meter
2. 15-25 meter
3. 26-36 meter

Enligt Stübben behövde den kommersiella trafiken normalt inte en gatubredd över 26 meter, varför gator med större breddmått lämpligen borde förses med "en berättigad och nyttig lyx",

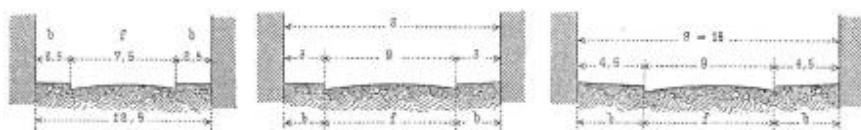
nämligen ”trädrader och promenader för hela befolkningen liksom ridvägar och fordonskörbanor för den välmående delen av borgerskapet”. En promenadgatas minsta bredd angav Stübben till 26 meter eftersom det gällde att på vardera sidan kunna plantera en varaktig trädrad på ett minimiavstånd av 6,5-7 meter från husen¹⁵⁴.

I Göteborg introducerade Masthuggsplanen 1823 (”Långgatorna”) en ny standardiserad gatubredd, 12 meter, som blev minimimåttet i Göteborgsplanen 1863. Inför genomförandet av sistnämnda plan indelades gatorna enligt den av Stübben nämnda principen – lokala sidogator 12 respektive 15 meter, genomgående trafikgator 18 meter och trädplanterade huvudgator d.v.s. allégator 27 meter – 45 mellan avenyns fasader – respektive 36 meter (se vidare nedan).

Sundhetens fordringar med avseende på gatubredden ansåg Stübben tillgodosedda när gatan var dimensionerad för trafikmängden, dock under förutsättning att – vilket påbjöds i de flesta byggnadsordningar – den tillåtna byggnadshöjden stod i lämplig proportion till gatubredden. I några städer, exempelvis Dresden, gällde att byggnadshöjden från trottoaren till taklisten inte fick överstiga gatans bredd. Vissa städers författning tillät generellt 10-12 meter höga hus även vid smalare gator, andra såsom i Berlin och München förbjöd högre bostadshus än 20 à 22 meter fastän gatubredden var större. Göteborg hade en motsvarande lokal bestämmelse 1869-74 – före rikets byggnadsstadga (BS 1874) – och återinförd i 1895 års byggnadsordning (om BO 1869, 1874, 1895 se särskilda avsnitt nedan i detta kapitel och kap. III B). Flertalet tyska städer hade valt en medelväg, t ex. Karlsruhe där hushöjden fick uppgå till $1\frac{1}{4}$ gånger gatubredden. Motsvarande mått fanns i Göteborgs byggnadsordningar 1869-1895 (se nedan). Beträffande storstadsgatornas luftkvalitet och ljus påtalade Stübben den försämring som orsakades genom ökad gatubredd och de allt högre hus som följde därav. Ett sundhetskrav menade han var att det för trafiken obehövliga utrymmet i särskilt breda gator och platser blev planterade för att grönskan tillsammans med författningsbestämmelser om begränsad byggnadshöjd skulle mildra trafikens skadliga inverkningar i den tätt bebyggda staden.

Bostadsgator ägnades litet intresse men skulle i möjligaste mån vara raka och plana. Den önskvärda minsta bredden – i Sverige 18 meter – ligger inom variabeln för de flesta europeiska stadsgator av denna typ, avsedda för bebyggelse med flervånings stenhus. I Wiens Ringstrasse-område varierade gatubredderna från 16 till 23 meter. Gatornas tvärprofil bestod i regel av en körbana med en gångbana (trottoar) på sidorna och följde vissa proportioner:

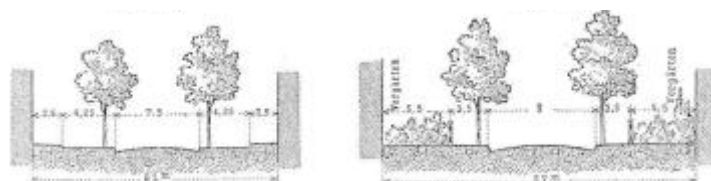
- Körbanans bredd var i allmänhet minst 10 meter så att två mötande vagnar med last (vardera beräknad 2,5 meter bred inklusive säkerhetsavstånd) kunde passera mellan två stillastående. Denna körbanebredd var samtidigt den minsta möjliga vid anläggande av dubbelspårig spårväg med plats för annan fordonstrafik på sidorna – inberäknat 3-4 meter breda gångbanor var sådana gators totala bredd således 16 à 18 meter. Körbanan fick en konvex yta för god vattenavrinning.
- Gångbanornas bredd stod i proportion till gatubredden beroende på fordonstrafik, i starkt trafikerade gator $\frac{1}{5} \times 2$ medan mindre trafikerade gator hade halva bredden som körbana, således gångbanorna $\frac{1}{4} \times 2$. De lades med kantsten mot körbanan och något högre, ca 10 cm (9-16 cm enligt Stübben).



206-208. Bredder för vanliga lokal- och huvudgator inom europeisk normgräns: 12, 15 och 18 meter.

Trädplanterade raka huvudgator (”allégator”)

Allégator – ofta med butiker, restauranger och andra publika eller kommersiella byggnader – var det mest omtyckta inslaget i 1800-talets stadsplanering. Trädplantering ansågs möjlig från ca 20 meters gatubredd, men för god utveckling av två rader träd med vackra kronor, utan återkommande trädbyten, krävdes som nämnts enligt Stübben en bredd av 26 meter. Träden behövde 7 meter avstånd från varandra och byggnadslinjen. Avståndet mellan träden i längdriktningen beräknades till 8 meter. Allégator benämndes i Tyskland oftast "Strasse", i Frankrike och Belgien "Avenue" eller "Boulevard", ibland "Esplanade" (ett känt exempel i Hamburg, begreppet förekommer i Finland och Sverige) eller "Allée", mer sällan "Promenade" och "Chaussée. Var och en av alla dessa franska termer används i Europa som beteckning i vidare mening för olika slag av trädplanterad gata, inte en viss typ av gata med trädplanteringar i enlighet med ordens egentliga betydelse.

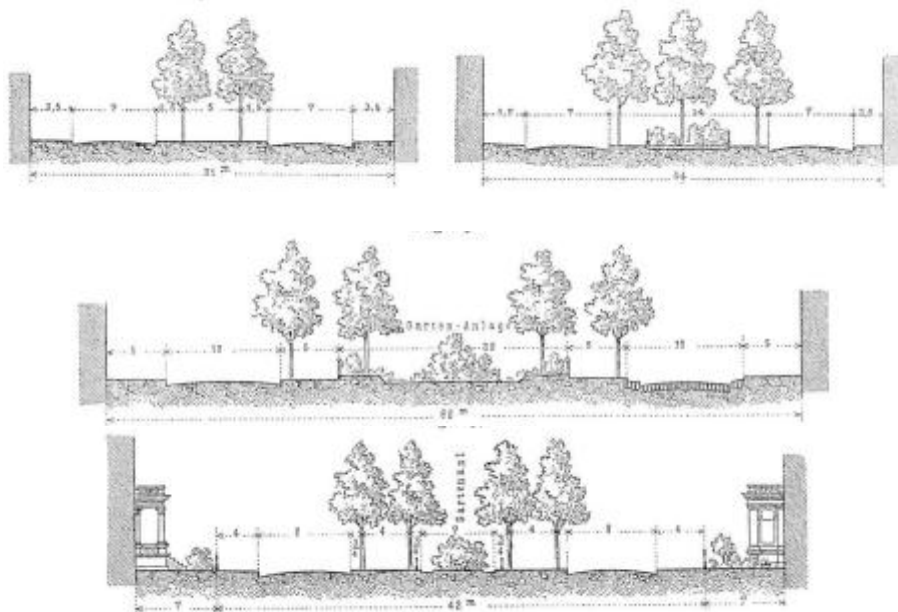


209-210. Allégator av aveny- eller boulevardtypen med trädflankerad körbana utfördes med eller utan planterade förgårdar ("Vorgärten") framför husfasaderna. Exempelen är från Freiburg i. B.

Allégator av esplanadtypen utfördes i medelstora gator med två eller tre trädrader.

211. Bahnhofstrasse i Hannover, indelad som Vasagatan i Göteborg men 5 m smalare än Vasagatan.

212. Westwall i Dortmund med en dekorativ buskplantering mellan träden.



Tillräckligt breda esplanader hade ofta stora prydnadsplanteringar i mitten, ibland även förgårdar.

213. Kaiserstrasse i Mainz. **214.** Bahnhofstrasse i Mannheim med husens portiker i förgårdarna.

För norra Europa och Sverige var tre begrepp dominerande:

- *Aveny* – ursprungligen en representationsväg (ut från staden) till ett palats, stor offentlig byggnad eller monument, efter 1850 en allégata i radiell sträckning (radialgata). Göteborgsplanens aveny namngavs i enlighet härmed.
- *Boulevard* – ursprungligen en promenadväg på tidigare befästningsanläggning runn staden, efter 1850 en allégata löpande ringformigt utanför de inre stadsdelarna (ringgata).

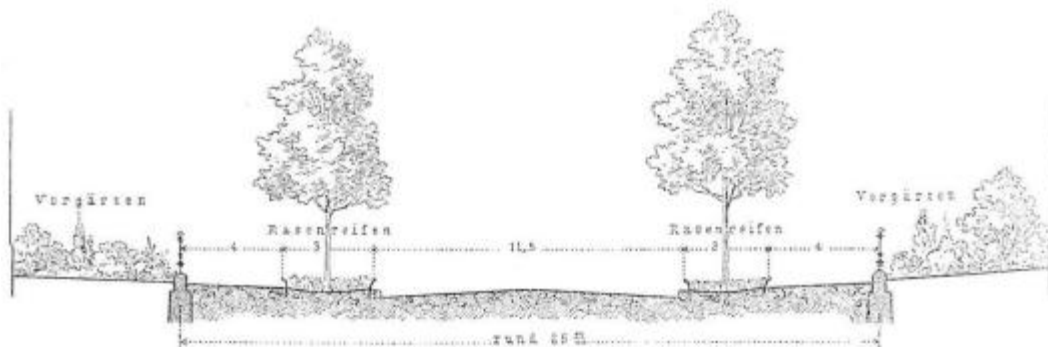
- *Esplanad* – i exempelvis Hamburg men framför allt i Sverige och Finland en bred gata med körbanor på sidorna av en planterad mittremsa med gångbana mellan trädrader.

Mitt- och sidoplantering av gatemark i kombination var möjlig vid tillräckligt stora gatubredder – bestämmande faktorer var topografi, utrymme, finansiering, strävan efter omväxling, stadsdelens sociala karaktär etc. Många storstilade projekt krympte från idé till utförande, exempelvis Sveavägen i Stockholm.

Gatornas tvärprofil med trädplantering

Planteringarna kunde ordnas symmetriskt eller osymmetriskt beroende på karaktären hos anslutande bebyggelse eller andra anläggningar. Stübben uppgav att stora radialgator såsom avenyer och liknande huvudtrafikstråk i regel hade symmetriskt indelad tvärprofil. Så blev också fallet generellt i Göteborg långt inpå 1900-talet. Profilens indelning varierade starkt, men två huvudtyper förekom: *aveny* och *esplanad*. Vad gäller trädradernas placering skiljer Stübben endast mellan "mittallée" och "sidoallée" ("Mittel- und Seitenallee").

- Trädrader på sidorna av körbanan ("aveny" eller "boulevard") var mest omtyckt i Frankrike. Fördelarna var en överskådlig körbana och ett storslaget intryck. Nackdelarna var att trädskronorna efter tillväxt skymde fasaderna och att planteringarna förlängde passagen mellan körbanan och husen, samt att man hindrades av "såväl personer som hushållsföremål". Göteborgsplanens förnämsta allégata, Kungsportsavenyn, saknade de två mest besvärade av dessa nackdelar eftersom förträdgårdar skilde husen från trottoarerna och hushållstransporter till husen skedde via en bakgata eller en ekonomigata inom kvarteret.
- Trädrader i mitten och körbanor på sidorna (i Finlands byggnadsförordning 1856 och i BS 1874 benämnd "esplanad") var den i Tyskland och Belgien mest föredragna typen. Fördelar enligt Stübben var den behagliga situationen för fotgängarna och husens invånare liksom den fria överblicken av husfasaderna – tilläggas kan emellertid att gatutrafiken bekvämt kunde nå husen och att allén obestridligen hade en monumental effekt. Emellertid såg Stübben nackdelen att gatubilden som helhet blev mindre ståtlig. Göteborgsplanen tillämpade denna typ av allégata med få undantag, men endast den stora yttre ringpromenaden (Vasagatan) blev utförd.

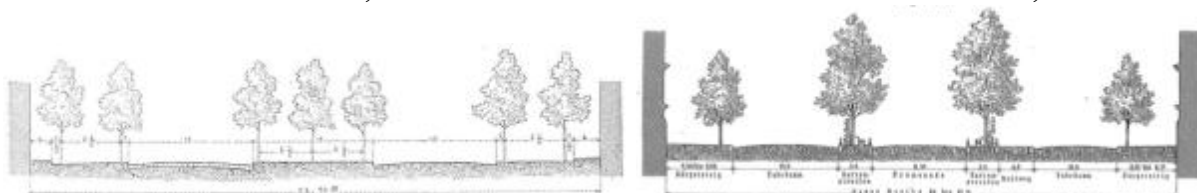


215. St Jakob-Strasse i Basel – gatans indelning är nära identisk med Kungsportsavenyn i Göteborg.

Varianter av kombinerade mitt- och sidoallée, d.v.s. esplanad med trädrader på trottoarerna:

216. Boulevard d'Italie i Paris, 70 m bred.

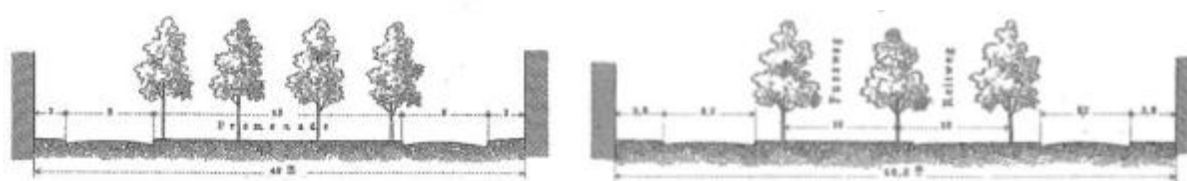
217. "Unter den Linden" i Berlin, 60-62 m bred.



Trädplantering

Fyra huvudvarianter förekom:

- Gatubredd under 30 meter – lämplig för två trädrader, antingen i gångbanornas kant (jfr Kungssportsavenyn i Göteborg) eller i mitten, där rid- eller promenadväg kunde anordnas.
- Gatubredd över 30 meter – möjlig för tre trädrader eller fler i mitten samt fler rid- eller promenadvägar (Göteborgs esplanad Vasagatan-Bohusgatan har endast två trädrader).
- Trädrader på sidorna kunde dubblas till alléer, vidare kunde särskild lokal körbana läggas mellan allé och trottoar (exempelvis Wiens Ringstrasse, planlagd 1859 – motsvarigheten i Göteborg är Nya Allén, planerad 1807, kompletterad med de på ömse sidor om allén löpande Norra och Södra Allégatorna enligt beslut 1857).
- För gata längs en park kunde en trädrad på bara ena sidan räcka.

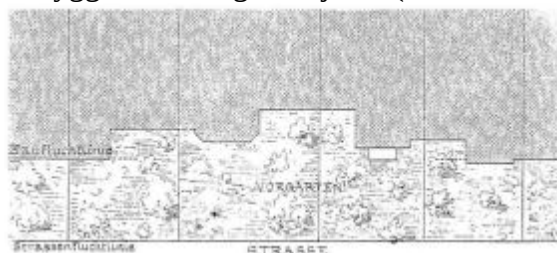


218. Hamburgs "Esplanade" med fyra trädrader. 219. Ringgata i Köpenhamn, en treradig esplanad.

220-221. Sidoalléer, tre körbanor (olika bredd): Wien, Ringstrasse och Budapest, Andrássy-Strasse.



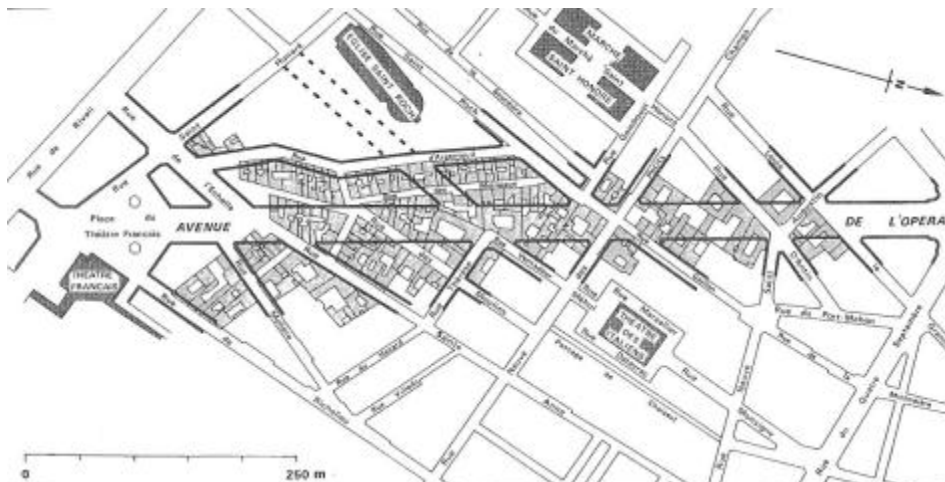
Planterade förgårdar (tyska: "Vorgärten") framför husen bidrog till intrycket av gatans bredd och gatuperspektivets monumentalitet. Sådana anlades antingen inom kvarteren eller som del av gatan, ibland på båda sidor i kombination med trädrader på gatan men oftare på gator utan trädplanteringar eller med träd endast på motsatta sidan. Göteborgsplanen hade både breda förgårdar och trädrader vid avenyn och andra radiella allégator av denna typ, med körbana mellan trädrader och gångbanor mellan trädrader och förgårdar. Förgårdarna i Göteborg lades endast på tomtmark mellan byggnads- och gatulinjerna (se BS 1874 nedan och i kap. III B).



222. Förgårdar på tomtmark måste enligt givna bestämmelser vara planterade och fick inte bebyggas. Fasadutsprången följer här en beslutad byggnadslinje ("Baufluchtlinie") på visst avstånd från gatan.

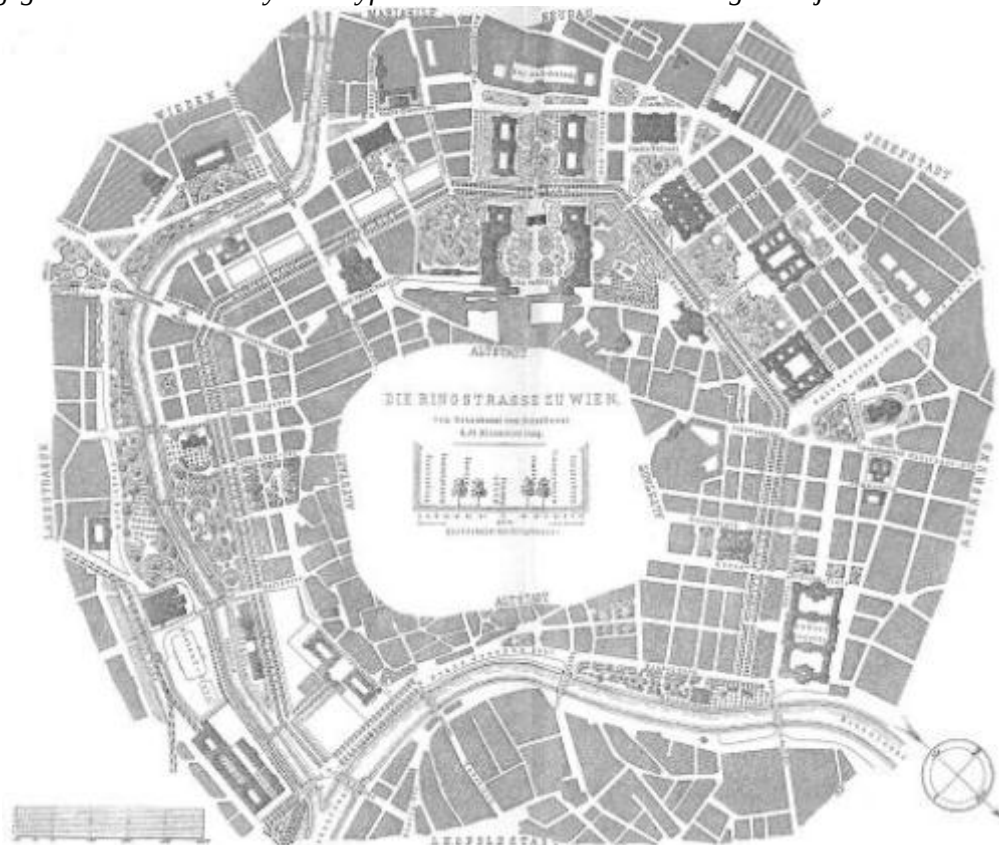
Rätlinjighet var idealet liksom räta vinklar, men lokala förutsättningar medförde ofta särskilda lösningar. De genom Paris dragna diagonalgatorna, snett korsande andra gator av trafikskäl och i följd av estetiska ambitioner, medförde många spetsvinklade hörn medan Ringstrasse i Wien utlades i relativt korta delsträckor förenade i trubbiga vinklar – de brutna linjerna liksom deras upphov, den rivna fästningsgördeln, har Göteborgs två ringboulevarder (Nya Allén och Vasagatan) gemensam med Wien. I Stockholm med malmarnas långa obrutna

gatusträckningar, vilka på flera ställen måste sprängas fram genom berg, kritiserades den enformiga rätlinjighetens princip i besluts- och genomförandestadierna.



223. Detta gatugenombrott snett genom äldre gatunät och bebyggelse skulle ge den nya Paris-operan en passande fond värdigt det nya Rom – ett av det andra kejsardömets många påkostade stadsprojekt.

224. Runt Wiens medeltidskärna drogs Ringstrasse i sju brutna linjer som grovt markerade den forna fästningsgördels kontur och ytterst syftade till att hedra det habsburgska kejsardömets huvudstad.

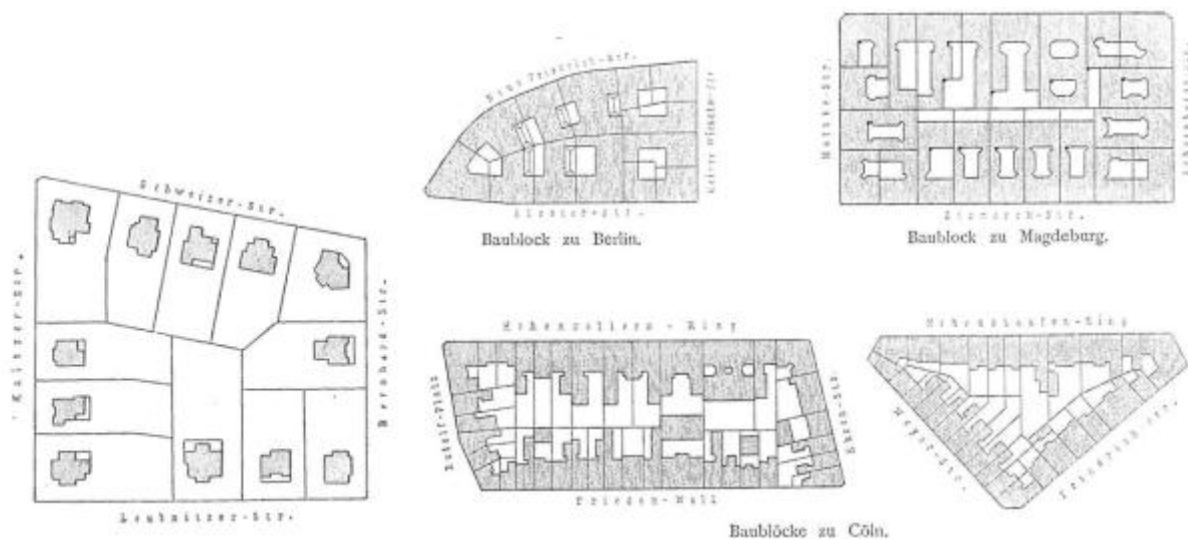


Lutning i minsta möjliga grad var en viktig ambition av främst praktiska skäl. I Preussens "Fluchtliniengesetz" 1875 stadgades att i huvudgator en största lutning av 1:50 skulle eftersträvas, i sidogator med betydande längd 1:40 – på slät mark var detta undantag då lutningar på 1:80 à 1:100 vanligen var tillräckliga medan i kuperad terräng man för huvudgator inte kunde undvika lutningar på 1:25 eller 1:20, för sidogator ända till 1:8 eller trappor. För Göteborgsplanens anspråksfulla stenstad bestämdes att gatornas lutning fick vara

högst 1:20 (jfr utredningen om anläggandet av Vasaparken, kap. IV B). Stübben framhöll att gatuperspektivets inverkan på ögat hade större betydelse än gatans riktning, bredd och längd. En rak och jämnt sluttande gata var estetiskt neutral, nackdelen var att de närmare föremålen tenderade att skymma de fjärrare. För ojämnt lutande gator med någorlunda betydande längd angav han konkav längdprofil, utgående från horisontalplan eller en svag stigning, som den mest tilltalande för ögat (exempelvis Champs Élysées i Paris) – sådana gatuperspektiv hade större verkan och ett ståtligare utseende samtidigt som avlägsna föremål framträdde tydligare. Han avfärdade konvex längdprofil som ful då puckeln skapade plötsliga förkortningseffekter i perspektivet och bortom puckelryggen tycktes husen, liksom de trafikerande, ”försvinna ned i jorden” – i likhet med på öppet hav blev endast de översta delarna av föremål, såsom människors huvuden, först synliga.

Kvarter

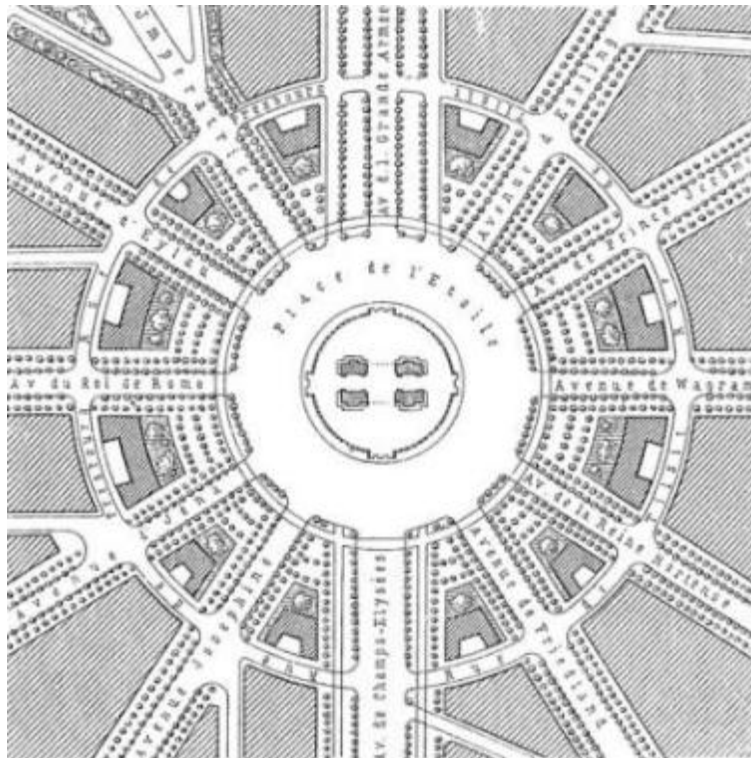
Utformningen av stenstädernas byggnadskvarter ägnades hela 1800-talet ett underordnat intresse vid planeringen då planuppdraget begränsades av kvarterens konturer. I Sverige ändrades detta förhållande först genom 1907 års lag om stadsplan och tomtindelning, vilket fick sina tidigaste uttryck i Göteborg genom den samma år anställda 1:e stadsingenjören Albert Lilienberg (se kap. IV B). Det sena 1800-talets omfattande stadsutbyggnader, behärskade av den modifierade renässansens planmodell enligt rutnätsprincipen, indelade staden i olika zoner för bostäder respektive näringar etc. Nya bostadsområden skapades mer eller mindre medvetet för skilda befolkningsskikt, varvid gatunätet och kvartersmönstret anpassades för ändamålet. Kvarterens storlek valdes med hänsyn till läget för olika typer av tomtindelning avseende byggnadssätt – vid ”slutet” bebyggande (sammanbyggda hus) var mindre tomter ändamålsenligare än vid ”öppet” bebyggande (fritt liggande hus som villor).



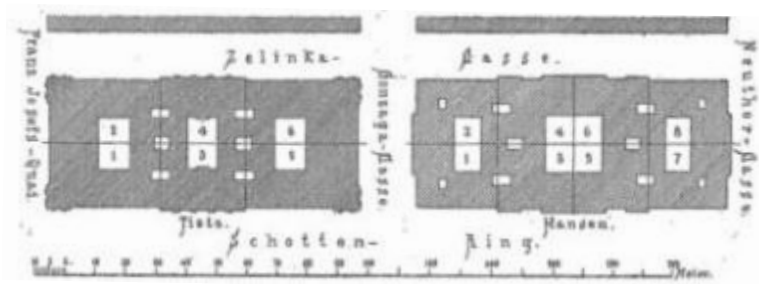
Byggnadskvarter för olika former av bebyggande: 225. Öppet byggnadssätt (villakvarter i Dresden). 226. Slutet byggnadssätt (vanliga kvarter för sammanhängande stenhus med brandmur i tomtgräns).

Göteborg var inte ensamt om att vid stadsplanering och detaljreglering – främst på jungfrulig mark – noga beakta behovet av en ändamålsenlig tomtindelning enligt dåtidens sanitära och ekonomiska principer. Oavsett bostadsområdenas sociala status undvek man lösningar som de tidigare nämnda hårdexploaterade jättelika berlinkvarteren. Av de ledande storstadsprojekten i Europa har åtminstone Wien (1859), men även Berlin (1862), det gemensamt med Göteborg (1863) att planerna utarbetades under medverkan av stadens byggnadsexpertis, varvid

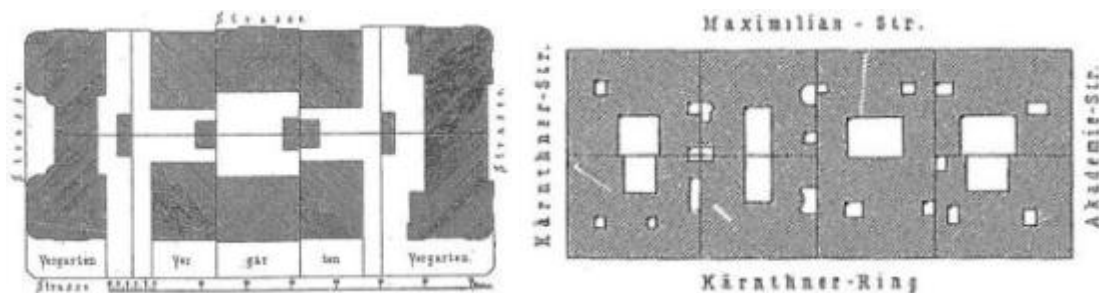
kommersiella intressen måste ha utövat ett inte oväsentligt inflytande. Göteborg tog åt sig de för dess lokala förhållanden mest lämpliga principerna i tongivande utländska storstäder från trafiktekniska, sanitära och estetiska utgångspunkter.



Byggnadskvarter med symmetriskt anläggningssätt anpassat till olika anspråksfulla förutsättningar vid planterade paradstråk – syftet var att hyreshus för en välbärgad borgerlig publik skulle ge stadens förnämre delar en palatsartad prägel. 227. Paris' största stjärnplats. 228. Wiens främsta huvudgata.



Höga krav på arkitektonisk monumentalitet hos bostadsbebyggelse i de mest representativa lägena föranledde i Paris (Place de l'Étoile) och Wien (Ringstrasse) särskilda kvarterslösningar för fashionabla enskilda hus eller enhetligt gestaltade byggnadsgrupper med symmetriska huvudfasader mot platser eller viktiga promenadstråk¹⁵⁵ – Göteborgsplanens ”parkkvarter” kan som företeelse härledas till såväl dessa kvarterstyper, där varje fastighet fick ett minimalt gårdsutrymme, som de exklusiva engelska terrasskvarteren. När en del av Göteborgsplanens tilltänkta villakvarter öster om Exercisheden från 1880 istället fylldes med fritt liggande, parvis sammanbyggda hyreshus i villastil – av Stübben betecknat som ”halvöppet” bebyggande – följde staden ännu ett på kontinenten tillämpat byggnadssätt med symmetrisk fasadgestaltning, bildande en mycket karaktäristisk kvarterstyp som vid sekelskiftet satte sin prägel på vissa av Göteborgs gator (se kap. III A, B).



Två olika byggnadssätt för symmetrisk fasadgestaltning avsedd att ge kvarteret palatskaraktär.

229. Ett kvarter med gruppbyggda fritt liggande hus, s.k. halvöppet byggnadssätt (Augsburg). Dylika kvarter med parvis i gemensam brandmur sammanbyggda hus av olika typer – tvåvånings trähus, landshövdingehus eller stenhus i 2-5 våningar – blev egenartade inslag i Göteborgs stadsbild.

230. Kvarter vid Ringstrasse i Wien – slutet bebyggande med trånga gårdar och många ljusbrunnar, ett exploateringsätt som Göteborgs kommunala byggnadsväsende hade ambitionen att minimera.

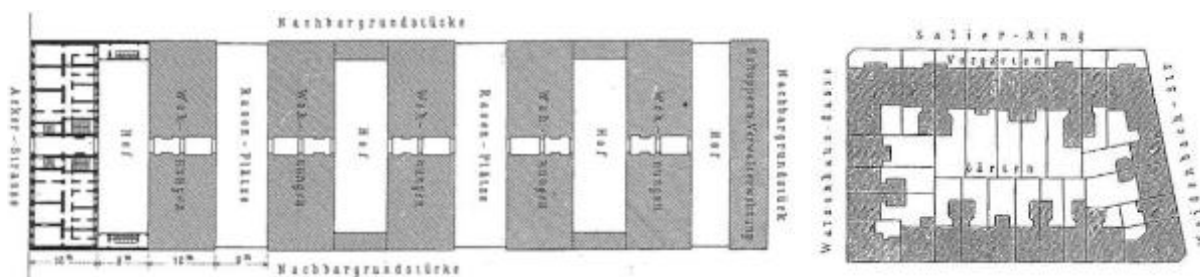
BS 1874 utgick nog främst från den i Stockholm och Europas storstäder pågående snabba förtätningen av bebyggelsen i äldre kvartersstrukturer då den endast angav att stadsplan med avseende på luftväxling och brandbegränsning måste göras så att kvarteren inte blev för stora eller fick för många tomter, men samtidigt tomterna blev så stora att tillräckligt utrymme gavs för fria luftiga gårdar till byggnaderna. Lokala byggnadsordningar reglerade gatubredder, hushöjder, gårdsrummens storlek etc. (se ovan och kap. III B). Som ovan nämnts betingades Göteborgsplanens kvartersformer av denna strävan att möjliggöra ett både rationellt och sanitärt godtagbart bebyggande inom den kompakta stenstaden. Göteborg hade sannolikt ambitionen att bli ett föredöme i svensk stadsplanering.

Normal kvartersindelning för slutet byggnadssätt – stenstadens kvarterstyp

Sundare kvarter för tätt bebyggande än vanligen var fallet erhöles om gatorna var riktade efter solstrålningen och ekonomiska intressen fick mindre företräde.¹⁵⁶ Ett nät av likformiga rätvinkliga kvarter, något Stübben menade borde begränsas i omfattning då för stora sådana områden gjorde stadsbilden enförmig – bildades lämpligen enligt denna formel: bredden skulle utgöra två tomter i djupled (60 meter), längden ungefär dubbla bredden (120 meter)¹⁵⁷. Göteborgsplanen utgick från dessa idealmått (se kap. III A, B). Avvikelser från denna formel betingades främst av topografins eller äldre stadsplans inflytande på gatornas sträckning och ibland oreglerade ägo gränser påverkan av kvartersform och tomtindelning. Göteborgsplanen var med sin modererade rutnätplan anpassad till terrängen liksom 1600-talsmönstret inom vallgraven med dess nord-sydliga gaturiktningar. 1866 års plan kompletterades 1877 med en tilläggsplan i bergig terräng (se kap. III A) och kunde med undantag av vissa justeringar av gatubredder genomföras konsekvent vid reglering av kvarteren.

Exploatering

Husvolymen – tjocklek och framförallt höjd – och således även markutnyttjandet ökade under slutet av 1800-talet i alla Europas stenstäder. Resultatet blev större tomter och större kvarter. Härtill bidrog byggnadslagstiftningens krav på större gatubredder, då gatornas andel av marken inte fick bli alltför stor. Detta kan förklara hur Berlins enorma kvarter tillkommit, fyllda med hela serier av bakgårdar och gårdshus. Tvärtom förbjöd som redan nämnts BS 1874 för stora kvarter, i vilket avseende Göteborgsplanen utgjorde ett föredöme. Beträffande hushöjder i relation till gatubredd ställde stadgan strängare krav i "ny stadsdel" än de lokala byggnadsordningarna dittills gjort (se om BS 1874 nedan och i kap. III B).



Två motsatta exploateringsätt i stadskvarter för tätt bebyggande med stenhus:

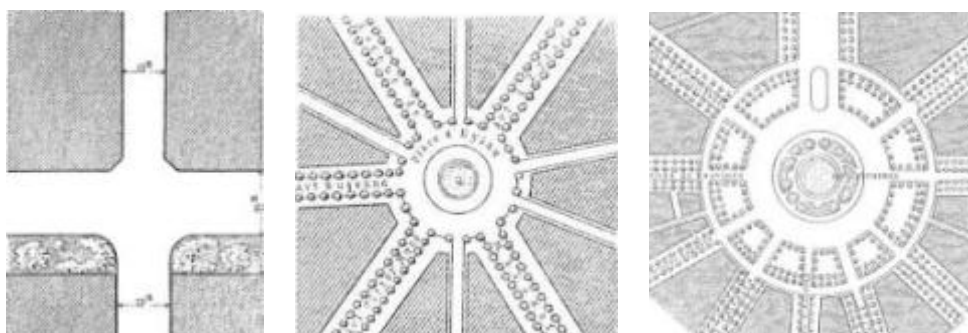
231. En typisk fastighet i Berlins jättekvarter där extrema tomtdjup utnyttjades till en avskräckande exploatering. **232.** Ett kvarter i Köln med öppen gård – varje fastighet har istället för skrymmande gårdsbyggnader planteringar ("Gärten") avgränsade genom stängsel.

Kvartersöppningar

Stübben påtalar att slutna kvarter i Rhenlandet, Holland och Belgien vanligen hade fria gårdar med fastighetsvis inhägnade planteringar i kvarterets mitt – denna kvarterstyp var i England vidareutvecklad så att kvarterets fastigheter hade en stor gemensam plantering. En liknande lösning förordades i BS 1874 där det befanns lämpligt men fick ringa betydelse i verkligheten – med "trädgårdsplaner ... längs genom byggnadskvarteren" avsåg man de planterade stråken i 1850-talets finska planmönster och Edelsvärds idealstadsplan 1859. I Göteborg genomfördes på 1870-talet denna föredömliga princip i enstaka förstadsquarier, men på grund av motstånd från byggintressenter fick den ingen fortsättning (se om BS 1874 nedan och kap. III B).

Kvartershörn

Avskärning eller avrundning tillämpades, såsom i Paris sedan 1700-talets slut, för trafikens underlättande med mer estetiskt tilltalande gatukorsningar som följd. BS 1874 stadgade dessa utföranden med minimimått. Göteborg, som redan 1803 infört hörnavskärning inom vallgraven, bestämde vid utvidgningsplanens genomförande 1867 ett idealt större avskärningsmått. På kontinenten orsakades ofta spetsvinkliga kvartershörn av nya gators dragning genom befintlig kvartersstruktur, vilket var vanligt i Paris där många gator ibland möttes i små stjärnplatser. Sådana tomter var svåra att utnyttja, ett problem som aktualiserades under seklet i olika sammanhang vid olika tidpunkter.¹⁵⁸ Göteborgsplanens två stjärnplatser – i de blivande 15:e och 16:e rotarna (nu stadsdelarna Heden och Stampen) – hade få instrålande gator, vilket liksom i Paris' större stjärnplatser med deras desto fler gator skapade trubbiga hörn med konkava kvartersfasader i stället för spetsvinkliga hörn. 15:e roten hade likväl i planen två sådana kvartershörn, men avrundade, vilka emellertid utgick genom senare omreglering av respektive kvarter – för ändrat byggnadssätt (se kap. III A) och för en större trafikplats (Korsvägen, se kap. IV B).



233-235. Olika gatukorsningar: Fasade hushörn och rundade kvartershörn i förgårdar(t.v.). Parisiska kvartershörn mer eller mindre spetsvinkliga vid liten stjärnplats och trubbvinkliga vid stor stjärnplats.

Platser

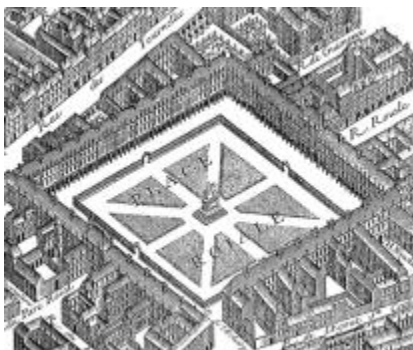
I högre grad än gator och kvarter utformades platserna på mångahanda sätt – de öppna platsernas gestaltning ansågs vara stadsbyggandets viktigaste fråga från konstnärlig synpunkt och flera platstyper utbildades. Den konstnärliga ambitionen gav osökt anledning att använda äldre förebilder som inspirationskälla.¹⁵⁹

Platsen eller torget som plankomponent härrör från antikens medelhavskulturer, men framträdde i norra Europa med senmedeltidens nygrundade städer. Dessa planmässiga stadsbildningar karaktäriserades av den från antiken ärvda enkla rutnätsplanen, där oftast en enda centrumplats för handel och förvaltning – med rådhus och kyrka omgivna av de förnämsta privathusen – bildades genom ursparning av kvarter i planens schackbräde.¹⁶⁰

Karaktäristiskt för de nordtyska städerna med handel och försvar som främsta syften var placeringen här av rådhuset i omgivningen av de förnämsta borgarhusen medan kyrkan ofta fick ett läge vid en huvudgata utanför själva torget i dess närhet. Detta mönster, utmärkande för Nederländernas städer som präglades av en ingenjörsmässig nyttobetonad estetik betingad av fortifikatoriska krav, gäller även holländarnas nyanläggning av Göteborg 1621 med dess strängt reguljära gatunät. Bakom rådhuset mot Stora Torget placerades tyska församlingens kyrka i samma kvartersrektangel med ett förnämt läge vid Stora Hamnkanalen, stråket mellan östra stadsporten och hamninloppet vid Stora Bommen, den svenska kyrkan fick däremot en mer undanskymd plats mellan hamnkanalerna mitt i ett likformigt kvarter vid huvudgatan mellan södra och västra stadsportarna.¹⁶¹



236. Göteborgs kyrkor i det holländska kvartersmönstret. 237. Arkitekturplats i Paris (Place Royal).



Renässansfurstarnas residensstäder, präglade av individuella platser med detaljerad arkitektonisk utformning såsom i Rom, fick som unika allkonstverk ringa inflytande i Europa medan kungarnas Paris med platser slutna av uniforma palatslängor som Place Royale (Place des Vosges) blev mer förebildliga¹⁶²— dessa platstyper fick emellertid föga efterföljd i Sverige.

Funktioner hos 1800-talets platser

Planerarna måste beakta såväl traditionella som nya eller ändrade platsfunktioner.

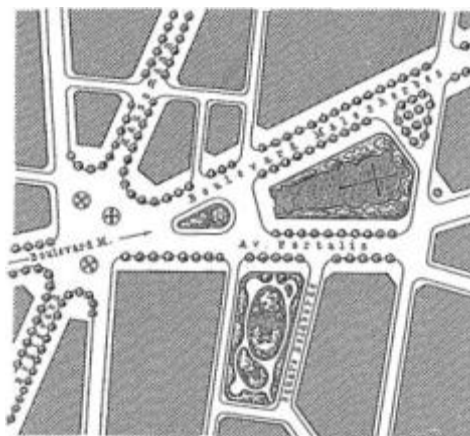
Marknadstorgets funktion flyttades ofta ut till nya lägen till förmån för andra funktioner:

- Trafikknutpunkten var i stadens centrum en tidigare marknadsplats, men i nya stadsdelar utformad för trafikens beräknade flöde.
- Administrationscentrat med symbolvärde för staden var främst platsen för byggnader till förvaltning, men ibland även för muséer, teatrar etc.
- Andningshål med grönska skapades för tätbyggda stadsdelar i enlighet med hygieniska fordringar, oftast relativt små i form av ursparade kvarter.

Vid städernas planmässiga utbyggnad blev de två sistnämnda nödvändiga komponenter.

Platstyper enligt Josef Stübben

- Trafikplatser, tillsammans med huvudgatorna bildande stommen i stadens kommunikationsnät.
- Bruksplatser (torg), nästan alltid enkelt utformade.
- Trädgårdsplatser (rekreations- eller viloplatser).
- Arkitekturplatser (monumentalplatser), kunde definitivt gestaltas först under detaljprojektering.
-



238-239. Arkitekturplats vid Boulevard Malesherbes i Paris: St Augustin-kyrkan en monumental fond.

En platsanläggning kunde tjäna två eller flera ändamål, t.ex. trafik och monumentalitet – för trädgårdsplatser eftersträvades av större trafik ostörda lägen, åtminstone borde högst en sida vara vänd mot en genomfartsgata. Små platser eller parker kunde också anläggas på förutskickad kvartermark. I Göteborgsplanen förutsågs varken Utsiktsplatsen – ett bergkrön mitt i ett perifert beläget stort kvarter – eller Vasaparken, vilken liksom Stockholmsplanens stadsdelsparker på malmarna utgjorde ett helt kvarter med kuperad terräng men var avsedd för fritt liggande byggnader i planteringar.

Platslösningarnas huvudkategorier

1. Platser som ursparade kvarter, vanligen i rätvinklig fyrkantsform.
 - Torgplatser
 - Mindre trädgårdsplatser
2. Platser med självständig arkitektonisk gestaltning, vanligen runda eller halvrunda och gärna med radiellt utstrålade gator ("stjärnplatser"), men i f.d. fästningsstäder ofta som trianglar i ringboulevardernas brytpunkter.
 - Trafikplatser.
 - Monumentala platser för representativitet.

För trafik- och arkitekturplatser lämpade sig stjärnplatsen, vars tilldragande egenskap Stübben menade bestod i att ”man från platsmitten kan åtnjuta de strålformigt utlöpande gatuperspektiven, vilka panoramalikt radar upp storstadsmässiga gatubilder inför betraktaren”. Till den upplevelsemässiga kvaliteten bidrog på ett avgörande sätt, ansåg han, det storstadsmässiga livet och mångfald i arkitekturen. Utan dem blev stjärnplatsen tråkig och förvirrande. Triangelplatser med radiell gatutrafik på sidorna pryddes gärna med plantering i mitten såsom i de omvandlade fästningsstäderna Köln och Göteborg (jfr kap. IV A).

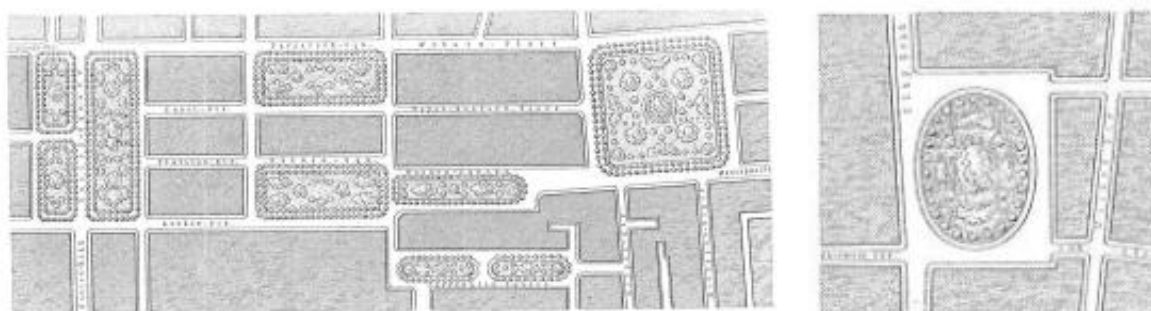
Platsgestaltningen i 1800-talets stadsplanering

Platserna gestaltades i många fall som rationaliserade och förstorade varianter av vissa arketyper, snarare än direkta efterbildningar av särskilda platser. Som den för 1800-talet mest karaktäristiska platstypen räknas trafikplatsen i utpräglad form – denna omsluter inte sig själv utan öppnar sig åt flera håll för att göra maximal cirkulation möjlig. En annan av århundradets karaktäristiska platstyper är den lilla planterade platsen som utgör en stadsdels friyta (”square”) eller förplats framför en offentlig byggnad.



240-242. Små trädgårdsplatser vid trafikerade gator – Köln (t.v. och t.h.), Hannover (mitten).

243-244. ”Squares” i Londons West End, belägna avsides från större trafikstråk.



Många av 1800-talets platser i storstäder på kontinenten ansågs av 1890-talets agitatorer för stadsbyggnadsetetikens höjande (se under *Skönhetsbegreppet* nedan) ha för stor yta och för breda gatumynningar i förhållande till omgivande husväggar, vars ägare saknade intresse för platsens enhetliga utformning. Stereotyp och konstnärligt underhållig platsutformning var viktigaste punkt i kritiken mot 1800-talets stadsplanering. 1800-talets platser formades av många delaktiga viljor som företrädde olika praktiska och ekonomiska intressen.

Beslutsfattarna stod inför hög befolkningstillväxt och kraftigt ökad trafik som krävde större platser och bredare gator. De nya förvaltnings- och institutionsbyggnadernas format gjorde dem svåra att inpassa i platsrummen. Husägarnas optimala vinstintresse gav små möjligheter att samordna privatbyggandet.

Parker

Parkanläggningar ansågs av 1800-talets framsynta stadsbyggnadsexperter vara en av stadsmiljöns viktigaste komponenter. De användes tillsammans med trädplanterade gator som ett universalmedel för införande av ren luft, ljus och öppenhet. Internationellt hade städernas myndigheter såsom i London, Paris och Berlin också uppfattningen att parker var folkbildande, då de motverkade upprörda stämningar, höjde sinnet över materiella bekymmer och mildrade råa sinnelag. Liknande motiv framfördes i Sverige kring 1800-talets mitt av trädgårdsauktoriteter som Daniel Müller (1848), Olof Eneroth (1857) och Knut Forsberg (1861-62) genom den 1832 bildade Svenska Trädgårdsföreningen.¹⁶³

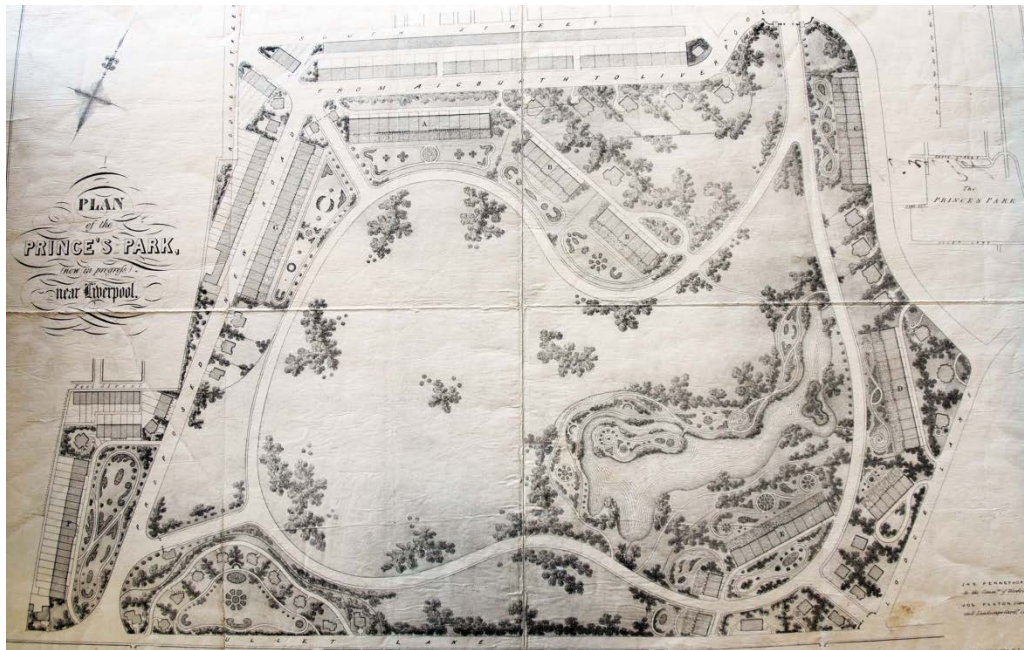
Tanken att offentliga parker måste utgöra en självklar del av stadsplaneringen kan betecknas som ett av 1800-talets väsentligaste bidrag till stadsbyggnadsfrågan. Den offentliga parken uppstod i London på 1630-talet (Hyde Park) och följdes med tiden av flera – de förmögna klassernas bostadsområden anlades i 1700-talets slut och det följande seklet runt de stora parkerna i West End. 1800-talets större offentliga parker anlades först i Paris (fyra stycken i samband med det enorma program för stadens reglering och utbyggnad som Haussmann utarbetade i enlighet med Napoleon III:s vilja), snart även i Tyskland. Wiens Ringstrasse-område planerades 1859 med 5 % av ytan avsatt till parker. Mindre intresse för parker hade man på andra håll – i Berlins Hobrecht-plan saknas de nästan helt, i Budapest avstod man från dem eftersom Donau tillerkändes stor betydelse för luftcirkulationen. Från förslag till utförande tenderade på många håll parkerna att avsevärt krympa eller helt försvinna, så exempelvis i Stockholm, Köpenhamn och Rom. Göteborg utökade tvärtom de offentliga planteringarnas yta, en process som inleddes redan före 1860-talets storstadsplanering. BS 1874 uppmanade de svenska städerna att vid planering reservera utrymmen i bebyggelsen för större och mindre planteringar, ”så ymnigt som möjligt”.

I Stockholm betonade Lindhagen-kommittén 1866 vikten av att – i motsats till dittills förekommande privata parker för ett fåtal privilegierade – skön natur fanns lätt tillgänglig för alla stadens invånare nära deras bostäder, varför man reserverade små kuperade områden i de nya stadsdelarna till parkändamål. Som tidigare utretts (kap. I A) framhölls i Göteborg redan 1835 behovet av parker som hälsosam rekreation för den stora allmänheten, varefter delar av den f.d. glacisen började omvandlas till parkområden (dock till större delen inhägnad för Trädgårdsföreningen). År 1857 beslöt borgerskapet att fullfölja det påbörjade verket och genast plantera återstoden av området vid vallgraven för den växande stadens framtida behov. Kommittén för Göteborgs utvidgningsplan föreslog 1863 att den täta kvartersstaden skulle delas upp och omges av planterade områden – parker och villaområden – i luftrenande syfte.

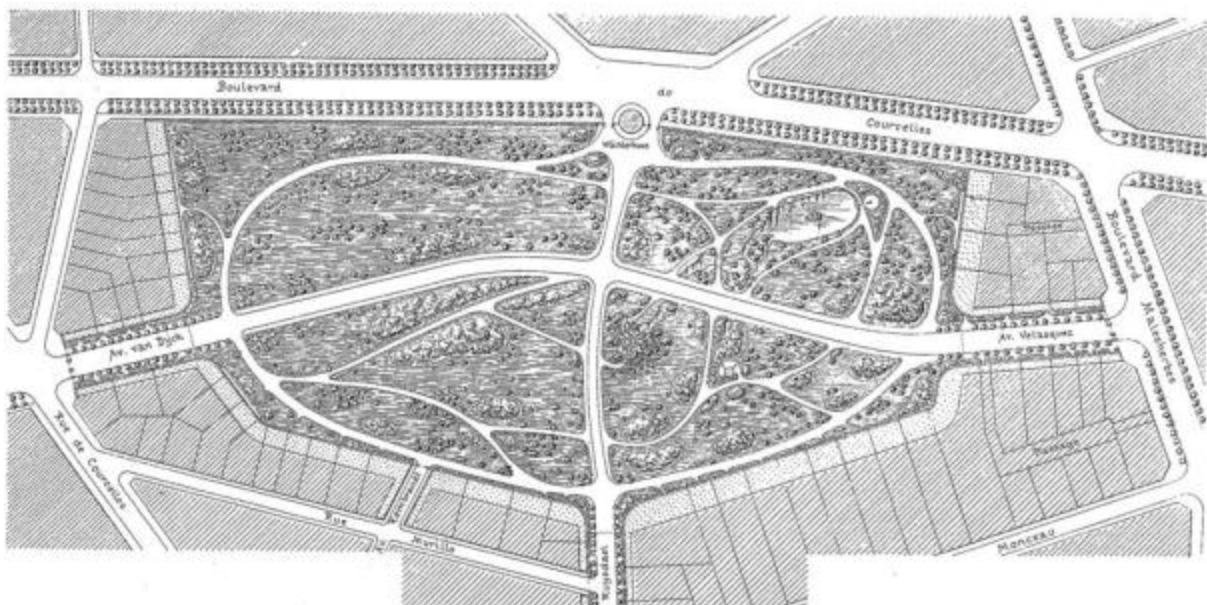
Olika slag av parker

Många av Europas storstäder bemödade sig om att vid utbyggnad infoga olika slag av planteringar i bebyggelsemassan med först England, senare Paris som föredömen. Bland parker att promenera och vistas i för avkoppling och lek fanns tre olika typer:

1. Stora förstadsparker – att rida till och inom, exempelvis Bois de Boulogne i Paris (jfr Djurgården i Stockholm och Slottsskogen i Göteborg).
2. Stora innerstadsparker – att flanera till och inom, t.ex. i Wiens Ringstrasse-område (jfr Göteborgs parkbälte med Nya Allén).
3. Mindre ”trädgårdsparker” eller ”lungor” av kvarters eller kvartersdels storlek – för de kringboende att uppehålla sig i såsom Londons ”squares” (jfr Tegnérslunden och Vanadislunden i Stockholm, den större Humlegården, samt Vasaparken i Göteborg). Parker direkt anslutna till exklusiva bostadskvarter med trädgårdar, men allmänt tillgängliga, anlades både i England och på kontinenten.



Konstfullt avancerade parker i den ”naturliga” engelska trädgårdsstilen av två män inom landskapsarkitekturens elit i drottning Victorias England (ovan) och andra kejsardömet Paris. 245. Prince’s Park, Liverpool (Paxton 1842). 246. Parc de Monceaux, Paris (Alphand 1861). Båda anläggningarna är tidiga exempel på parker med direkt tillträde från omgivande privatbostäder.



Större parker kunde bilda ett komplex av flera självständigt utformade delar. Denna trend följdes i Göteborgs parkbälte med Trädgårdsföreningen och Kungsparken samt Nya Allén. Planterade huvudgator betraktades som parkartade delar i ett system av grönytor – ett gott exempel utgör Göteborgs alléer och allégator, vilka tillsammans med flera parker och platser bildade stadens promenadsystem.

Anläggande av parker

I regel projekterades parkerna separat utan koppling till stadsplanen i stort. För planeringen ansvarade specialister, ofta i samtidig funktion som arkitekter, ingenjörer, trädgårdsmästare och administratörer (England: Joseph Paxton, Berlin: Peter Josef Lenné, Paris: Adolphe Alphand som var utvald av Haussmann till nära medarbetare).



Parker i engelsk stil skapades för de promenerandes omväxlande, stämningsrika upplevelser från grusgångarna – man vägledades mellan scenerier komponerade av kontrasterande växtkaraktärer. 247. Utvalda träd och buskar med säregen form grupperades för intressanta spel mellan ljus och skugga på gräsplanerna. 248. Med subtropiska bladformer tävlade Europas parker i effektsökeri.

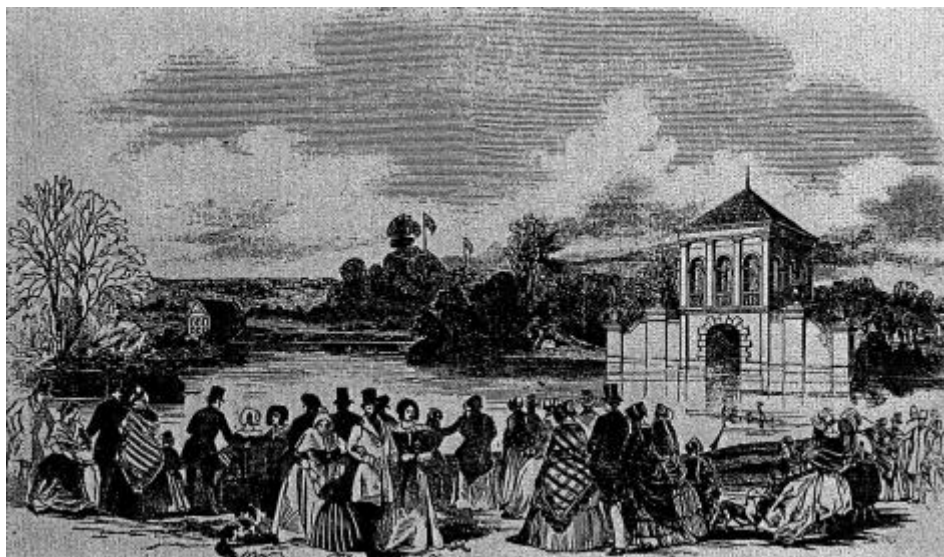


Gestaltungsfrågorna hade i medelstora och större parker den engelska landskapsparkens naturenlighet i konstnärlig form som utgångspunkt:

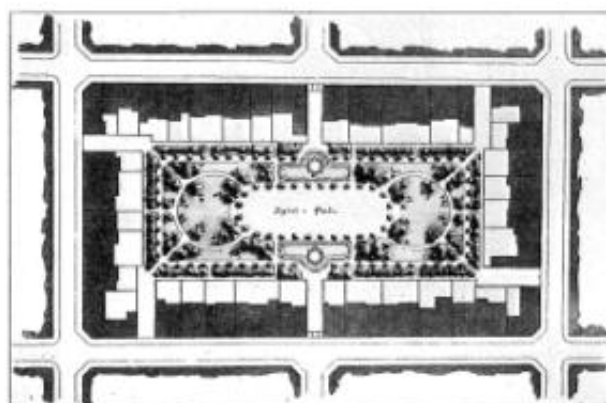
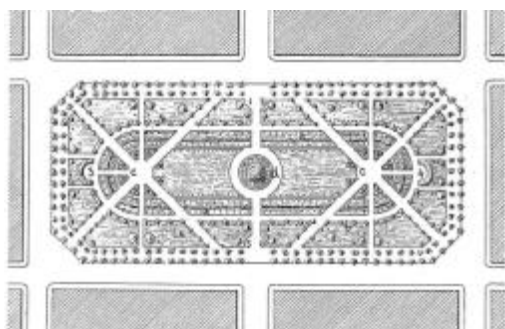
- Topografins utnyttjande för modellering av en tilltalande omväxlande markprofil som gav grundkaraktären. En vattenspegel var nödvändig i större parker – hellre långsmal än rund, gärna avsmalnande i ändarna och oregelbundet slingrande. Tidigare vallgravar var lämpliga som dammar – jfr Köpenhamn – medan Göteborgs bevarade vallgrav som förut nämnts var själva utgångspunkten och grundmotivet för parkbältet.
- Vegetationen – träd, buskar, blommor – ordnades i sammanställningar av träd och buskar med egendomliga former och färger, gärna ovanliga såsom spektakulära exoter till angenäma miljöer med sköna och omväxlande, helst överraskande utblickar.
- Förhöjd uttrycksfullhet erhöles genom arkitektoniska accenter som byggnader, broar, minnesmärken etc. eller skulpturer och springbrunnar. Entrépartiernas mer eller mindre anspråksfulla utformning var ett sätt att i stadsbilden markera parkens sociala status och funktion som träffpunkt. Ibland anlades en del av parken som vetenskaplig botanisk trädgård – Trädgårdsföreningens Park i Göteborg är ett typiskt sådant exempel.
- Vagnätet, anpassat efter beräknat besökarantal, anordnades så att optimal upplevelse av anläggningens zonering med olika landskapsrum och mötesplatser erhöles.
- Gräsmattor för lekar, i större parker ridbanor eller möjligen en hippodrom. I Göteborg utökades Kungsparken då borgerskapet 1857 påpekade att Trädgårdsföreningens Park inte var till för den stora allmänhetens behov av rörelse – för ridande hade Göteborg under 1800-talet endast alléerna utom Slottsskogsparken utanför stadsbebyggelsen.
- Serveringar av olika slag, kanske en större restaurang och en konsertpaviljong, med dekorativ träarkitektur samlade besökarna till en ofta centralt belägen mötesplats – detta var utmärkande för Trädgårdsföreningens Park i Göteborg.
- Vattenytor till rodd respektive skridskoåkning. För Göteborgs del hade major Nils Ericsson redan 1837 föreslagit park vid vallgraven och roddbåtar vid dess stränder – sedan parkbältet fullbordats hyrde Trädgårdsföreningen från 1860-talet ut fågeldammen, en rest av yttre vallgraven, till en skridskoklubb.



Birkenhead Park vid Liverpool öppnades 1847. 249. Denna monumentala entré torde i första hand ha lockat den välbärgade medelklass som anläggningens intressenter tillhörde. 250. För samma parkpublik var en båtutrustning på vattnet i romantisk inramning ett omtyckt nöje.



Sport- och lekaktiviteter samt framför allt sociala kontaktmöjligheter var viktiga syften med parkerna förutom frisk luft och skönhetsupplevelser. Variations- och uttrycksmöjligheterna utnyttjades tidigt i Birkenhead (den påkostade parken skapad av förmögna Liverpool-köpmän på 1840-talet¹⁶⁴), men särskilt i Paris med enastående resultat (Parc de Monceaux 1861, Parc des Buttes Chaumont 1867¹⁶⁵). Londonparkerna var mindre extravaganta än parkerna i Paris, hade färre träd och större friytor för lekar – de var således bättre anpassade till befolkningens behov. Tyska stads- och folkparker hade liknande syfte men var mer dekorativa. Den gamla furstliga landskapsparken anpassad till massorna kom först i Magdeburg 1824 och ett av de bästa resultaten i Köln 1889. Berlin hade få parker och inga av lika hög gestaltningsmässig kvalitet som i andra tyska städer.



Mindre parker eller platsplanteringar på lätt överskådliga ytor med regelbunden form mellan stenstadskvarteren anlades helst i den franska trädgårdsstilens geometriska former – så skedde i såväl England som Tyskland (251), även när en gemensam trädgård med lekplats anlades i kvarterens inre (252). Ur den franska stilens formförråd lånade man också ofta element till 1800-talets ”engelska” stadspark då den skulle anslutas symmetriskt till byggnader med inspiration från Regent’s Park. Stadsparker av större format följde i första hand den engelska herrgårdsparkens tradition med dess natursvärmiska scenerier och friare disposition till byggnader. Från denna subtila gestaltning är dock steget långt till den centralt belägna offentliga stadsparken i förtyskad känsloladdad engelsk stil, där ett vägnät planerat för många besökare ledde förbi olika utsikter med starka gestaltningsmässiga effekter och mynnade i prydligt växtdekorerade platser med offentliga faciliteter såsom orangeri eller restaurang.¹⁶⁶

Skönhetsbegreppet i stadsbilden

Det rätvinkligna gatunätet med dess stomme av genomkorsande breda och trädplanterade huvudgator ansågs av tradition som det optimalt funktionella plansystemet, resultatet av en rad praktiska överväganden. Det hade sedan renässansen förordats också av estetiska skäl, men som Baumeister påpekade var dess estetiska företräden på senare tid ifrågasatta. Stübben varnade för alltför långa, obrutna raka gatusträckningar med samma bredd – i synnerhet om gatan var plan eller hade jämn lutning. Sådana gatuperspektiv borde inte överstiga en kilometers längd. Han rekommenderade en proportion mellan bredd och längd av 1:20 (t.ex. ”Unter den Linden” i Berlin) medan en boulevardsträcka i Paris med förhållandet 1:30 enligt honom låg över gränsen till det osköna. Följaktligen borde formeln 1:25 inte överskridas. Sammanhängande boulevardsträckor i Paris med en längd av 2,3 à 4,5 km, i proportionerna 1:40 eller 1:50, var avgjort osköna; så långa gator kunde bli tilltalande endast genom växlande bredd och tvärprofil (Andrassy-Strasse i Budapest angavs som föredöme), med konkav längdprofil (som Champs d’Élysées i Paris) eller genom krökning. Böjningen gav ögat ett mer ”månggestaltat” gatuperspektiv med fördelen att den konkava sidans byggnader en efter en framträdde fullt synliga och sålunda gjorde bilden ständigt växlande – de krökta gatuväggarna begränsade blicken bekvämt och behagligt i motsats till i de långa och raka gatuperspektiven, vilka behövde ett betydelsefullt föremål i fjärran som blickfång. Beträffande monumentalitet och storslagenhet överträffade ändå dylika raka gatuperspektiv de krökta.¹⁶⁷

Göteborgsplanens gatusträckningar var på grund av terrängen tämligen begränsade – avenyn såväl som blivande Vasagatans båda delsträckor i trubbig vinkel var projekterade mellan en halv och bortåt en kilometer i längd och kunde med god marginal uppfylla 1880-talets ledande stadsplaneteoretikers estetiska fordringar.

Stübben beklagade även att det ofta förekom ”obehagliga och långtråkiga”, alltför breda ödsliga gator med rader av endast en eller två våningar höga hus. Samma omdöme har senare fällts om svenska småstäder som planerats enligt riksstadgans statuter. BS 1874 proklamerade i ändamålsparagrafen (§ 12) ”skönhetssinnets anspråk på fritt utrymme, omväxling och prydlighet”. Skönhetsaspekterna prydighet och omväxling var svåra att beakta när en för orten olämplig och fantasilös stadsplan gav dåliga förutsättningar – de kunde i någon mån tillgodoses i detaljutformningen av bebyggelse och planteringar. De allmänna reglerna för stadens planering var ägnade att garantera grundläggande principer för estetiken men lämna det konstnärliga fältet öppet.

Det fria utrymmet

Enligt dåtidens uppfattning bidrog breda gator och andra fria ytor som platser och parker mellan byggnadskvarteren i hög grad till att försköna staden och samtidigt göra den mer hälsosam och funktionell. Europas huvudstäder visade stark vilja att skapa sådana fria ytor. I Wiens ”Grundplan” för Ringstrasse-området (1859) var ytan fördelad enligt nedan, varav följer att hela 4/5 av hela arealen (79 %) upptogs av fria utrymmen för allmänna behov. Stübben anför att andelen fria ytor i städer normalt låg mellan 25 och 50 %, i medeltal 35 %. I Göteborgs utvidgningsplan 1866 var motsvarande andel som här visas högre, men ”endast” drygt hälften av Wiens (53,5 %):

- Kvarter för bebyggande	15 %		
- Övrig bebyggd yta	6 %	= Bebyggelse	21 % (Göteborg 46,5)
- Planteringar (parker, alléer)	19 %	= Alléer	(Göteborg 3,7)
- Vatten	10 %	= Park o vatt	29 % (Göteborg 19,5)
- Trafikytor	50 %	= Gator m m	(Göteborg 30,3)

Det fria utrymmet var lika väl tillgodosett i Lindhagenkommitténs förslag för Stockholm 1866. Haussmanns reglering av Paris innebar att öppningar i bebyggelsen skapades så att friytorna markant förstörades och kunde användas för trafikändamål.

Omväxlingen och prydligheten

De funktionella och estetiska företrädena till trots, det rätvinkliga gatunätet kunde befaras bli enformigt. Framstående fackmän kritiserade denna plantyp med för ögat tröttande långa gatusträckningar. I Stockholm förutsåg Lindhagen-kommittén sådan kritik och motiverade varför ändamålsenligheten givits företräde på estetikens bekostnad – måleriskt anlagda krökta och smala gator kunde där de förekom för all del ge ”en viss ålderdomlig vördnadsbjudande prägel”, men var icke desto mindre förkastliga då de motverkade trafikens framkomlighet och bostädernas försörjning av dagsljus och frisk luft.¹⁶⁸ Rätvinkligheten bröts mångenstädes av diagonal- eller ringgator som möttes i platser, helst med blickpunkter. Att låta bebyggelsen stå för omväxling var en möjlighet som utnyttjades i Wien, där monumentalbyggnaderna längs Ringstrasse fick individuell gestaltning i olika stildräkter om än huvudsyftet knappast var att skapa omväxling. I Göteborg följdes denna princip kvartersvis vid Kungsportsavenyn och Parkgatan. Gaturummens väggar, d.v.s. boningshusens fasader, var emellertid enligt tidens synsätt inte det lämpliga medlet. Det fanns på en del håll såsom i Stockholm tendenser att ge boningshusen individuell utformning endast inom ramen för classicismens formförråd.

I regel lydde arkitekturen ännu under 1850- och 60-talen under den kvardröjande senempirens allt torrare klassicistiska ordningsprincip med dess strikta enhetlighet och återhållsamhet. Längst drevs uniformiteten av prefekten Haussmann vid Paris’ nya boulevarder och avenyer genom detaljerade anvisningar för fasadgestaltningen i byggnadsbestämmelser som villkor vid stadens försäljning av tomter.¹⁶⁹ Köpekontrakten hade ofta föreskrifter om samma höjd för husen i kvarteren vid en gata eller plats varvid gesimser och fönster skulle ligga i samma nivå – även identisk fasadarkitektur påbjöds såsom för kvarteren runt Place de l’Etoile där t.o.m. förträdgårdarnas staket måste vara lika. Enhetliga fasadräckor var således något högst önskvärt för Haussmann liksom säkerligen för flertalet av dåtidens stadsplanerare. Något av denna princip tillämpades vid regleringen av Hasselbladiska ängen i Göteborg, beslutad 1867 efter planens fastställelse 1866. Begreppet ”prydlighet” innefattade givetvis också ambitionen att inte låta miljön störas av missprydande inslag såsom kvarstående äldre bebyggelse med starkt avvikande utseende eller dåligt underhållna fasader etc. (beträffande utvidgningsplanens nya Göteborg ska i kapitel III A nämnas sådana exempel).

Med Paris’ boulevardssystem, Europas största stadskirurgiska ingrepp i en gammal struktur, skapade Haussmann en ny stadsbyggnadsetetik som åsyftade två monumentala effekter:

1. Långa gatuperspektiv, estetiskt storslagna genom trädader eller alléer.
2. Markanta blickfång som landmärken – arkitektoniska fondbildningar genom byggnader eller minnesmärken/monument, gestaltade och placerade för att ses i flera gatuperspektiv.

Som goda exempel på sådana avsedda stadsbildseffekter kan nämnas:

- Paris – Avenue de l'Opera är riktad mot operahusets ståtliga huvudfasad.
- Berlin – Hobrecht-planen 1862 hade ett antal kyrkor som blickfång i gatuperspektiv och Tauentzienstrasse fick senare ett sådant i Kaiser Wilhelm Gedächtniskirche.
- Stockholm – Lindhagen-planen hade plats för kyrkor vid sidan om esplanaderna som blickfång från sidogator.

Göteborgsplanen innehöll en högt belägen kyrka som fond i flera sammanstrålande raka gatuperspektiv, men genom planändring blev denna tilltänkta effekt aldrig realiserad.



Monumentala fondbildningar som anslående storstadsperspektiv i två kejsarstäder.

253. Parisoperan i Avenue de l'Opera.

254. Berlins Kaiser Wilhelm Gedächtniskirche i Tauentzienstrasse.



Skönhetskravets syfte

Bourgeoisin ville som ny kulturbärare genom stadsbyggnadsprojekten för egen del och lägre klassers andliga höjande skapa en angenämare livsmiljö, vilket av ideologiska skäl skulle ske genom anspråksfull gestaltning i historicerande form. Sålunda gällde det att göra stadsmiljön till en representativ och gärna imponerande ram för verksamheter som skulle manifesteras stadens kapital, makt och smak hos de burgna folkskikten – det var deras stadsbild.

Den representativa stadsmiljöns planmönster har liksom dess arkitektur gemensamma drag med barocken – blickfång, långa perspektiv, monumentalplatser. Framför allt gäller detta Paris (kejsarens nya Rom), där Haussmann med Place de l'Etoile kan sägas ha fullbordat ett barockprojekt. Likheterna bör dock inte överskattas eftersom 1800-talets planerare hade funktionella och sanitära syften som vida övergår äldre planering. Huvudstäderna som rikssymbol och monarkernas representationsmiljö präglades i några fall tydligt av centralmaktens självförhållande – främst kejsarstaden Wien i ett svärsammanhållet rike av flera nationer och Berlin, preussiskt maktcentrum som upphöjdes till rikshuvudstad i ett enat Stortyskland. Paris och Wien förenade anläggning av officiella monumentalbyggnader med funktionellt och sanitärt motiverade genomgripande stadsomdaningsarbeten.

Planerarna och deras uppdragsgivare gestaltade städerna primärt som lösning på tekniska problem, varvid det ändamålsenliga ansågs överensstämma med estetikens lagar enligt teorier med anspråk på vetenskaplig pregnans. Dock fanns, särskilt i Wien och Paris men även på andra håll, en uttalad vilja att skapa storartade och vackra stadsbilder – man eftersträvade således arkitektonisk skönhet. Självfallet ställdes helt andra anspråk på gestaltning i centrala delar än i utkantsområdena. En tydlig åtskillnad kan göras mellan arkitektförslag, exempelvis Wien, där gestaltungsaspekter haft stor betydelse och ingenjörsförslag såsom Barcelona och i viss mån Berlin, där ändamålsenligheten var avgörande. I Göteborgsplanen och den följande Lindhagenplanen för Stockholm fanns ambitionen att sammanväga båda dessa aspekter.

I Wien, Athen med flera städer ägnades stort intresse åt gestaltning av platser, välöversvärd infogning av byggnader i stadsbilden, fondbildningar och rikt omväxlande gatunät – således ville man ge förutsättningar för en tilltalande stadsbild. Dessa projekt omkring 1860 kan eventuellt tydas som sena exempel på en äldre estetiskt inriktad planeringstradition, vilken vid 1800-talets mitt måste vika för en rationellare och mer nyttosträvande planering. Städernas snabba expansion krävde energiska ingrepp som måste grundas på rationella bedömningar enligt trafikteknisk och sanitär teoribildning. Det gällde att i första hand uppfylla trafikens och sundhetens fastslagna behov inom ramen för det tekniskt, lagligt och ekonomiskt möjliga.¹⁷⁰

Från mitten av 1800-talet ifrågasattes allt oftare den etablerade planeringsmodellen av fackmän¹⁷¹, men först 1889 framlades en programmatisk analys av wienarkitekten Camillo Sitte i en högt respekterad skrift¹⁷². Han kritiserade den rätvinkliga, storskaliga planeringen med accenter i barockens anda för dess brist på konstnärliga kvaliteter enligt följande:

- Förkärleken för stora fria ytor utan tydligt rumsbildande avgränsning.
- Avsaknad av variation och intimitet.
- Stereotyp gestaltning med likformiga kvarter enligt rutnätsprincipen.
- Monumentalbyggnader fritt placerade i stället för att infogas i omgivande bebyggelse.
- Terrängens anpassning till planen i stället för planens anslutning till topografin.



255-258. Camillo Sitte jämförde äldre organiskt framvuxna stadsbilder med yngre ingenjörsmässiga för att påvisa bristande estetik i samtida stadsbyggnadskonst, dikterad av "tekniker och specialister". Mjukt krökta smala gator, med eller utan arkitektoniska blickfång, ställdes mot breda raka perspektiv.

Det ställdes härefter krav att planeringen skulle ske från nya konstnärliga utgångspunkter och att därvid planerarnas arbetsfält skulle utvidgas till detaljlösningarna. Dittills hade den översiktliga planeringen uppfattats som den enda formen av stadsplanering. De nya idéerna omsattes i Sverige av Per Olof Hallman, Albert Lilienberg med flera.¹⁷³

Vid en närmare jämförelse av Sittes kritik med Göteborgsplanen framstår denna plan, såsom genomförd i Vasastaden-Lorensberg, på samtliga punkter som ett mönstergillt undantag:

- Den centrala triangulära friytan (Vasaplatsen) är inte för stor och bildar ett väl avgränsat rum med bebyggelse respektive parker på motstående sidor.
- Gatusträckningarna är på grund av topografin och omgivande anläggningar tillräckligt korta, de öst-västliga gatorna brutna i en trubbig vinkel i följd av parkbältet runt vallgraven. Den täta bebyggelsen är uppdelad, dels genom planterade platser och alléer, dels genom friytor i strategiskt belägna institutionskvarter. Kvarteren i varje enklav är få med varierande längd och bredd.
- Få kvarter är exakt lika och alla har sin karaktär genom varierade former av bebyggelse med inte för långa husrader som i regel har olika fasadgestaltning.
- Institutionsbyggnader är antingen infogade i bostadsbebyggelsen eller bildar egna kvarter, ensamma med inramande trädrader eller i par – två är belägna i olika parkmiljöer.
- Ojämnheter i terrängen har dikterat brytningar i gatornas riktning och dessutom minskad bredd i högre terräng.

Planernas slutliga utformning

Då många aktörer alltid påverkade huvudstadsprojekten både före antagandet och under genomförandet finns inget känt exempel på en genomförd plan identisk med den ursprungliga avsikten, inte ens beträffande Paris där Napoleon III:s och Haussmanns grundidéer tog gestalt efter att ha genomgått berörda verkställande organ.

Göteborgsplanens mest konsekvent genomförda del mellan Exercisheden och Haga – dagens "Vasastan" med 36 kvarter inom stadsdelarna Vasastaden och Lorensberg – blev nästan fullständigt genomförd enligt planens principer, dock fick en del av det tilltänkta stora sydvästra villakvarteret i bergig terräng tvärt emot stadens önskan samma exploateringsform som de konventionella stenstadskvarteren på plan mark.

Svensk storstadsplanering och ett regelverk för industriålderns städer i stöpsleven 1850-1885

Situationen i Europas dynamiska städer 1850

Ett ordnat byggnadsväsende med bestämmelser för reglering och utbyggnad av de snabbt växande städerna hade kring 1800-talets mitt blivit en tvingande nödvändighet, varvid kontinentens industrinationer hade den engelska hälsolagstiftningen som förebild. Det gällde att hindra spridning av större bränder såväl som epidemier, vilkas omfattning man tillskrev alltför tät bebyggelse i stora kvarter vid trånga gator – London och Paris var de mest avskräckande exemplen. Genom reglering av kvarter och hela stadsdelar kunde bostäderna få tillräcklig dagsljusförsörjning och luftväxling, men också den ökande trafiken beredas generöst utrymme. Efter vetenskapliga studier var den vedertagna uppfattningen i Europa att bestämmelserna i första hand skulle inriktas på att skapa luftiga och ljusa stadsdelar genom raka breda gator och rymliga platser, planteringar och väl konstruerade byggnader. Samtidigt kunde därmed estetiken tillgodoses genom en representativt utformad stadsbild. Ett regelverk behövde således tjäna flera syften – städernas säkerhet, sundhet och skönhet. I Sverige gjorde som vi sett en kraftfull stadingenjör från Göteborg banbrytande insatser på detta område i 1700-talets Stockholm. Brorsonen stadsarkitekt C. W. Carlbergs byggnadsordning 1803 för Göteborg, säkert inspirerad av Paris, gick dock längre än huvudstadens i vissa avseenden – sådana exempel är kvartershörnens sneddnung och gårdarnas sammanförande till större gårdsrum. När Stockholm fick en ”ny” byggnadsordning år 1842 var det en utökad version av J. E. Carlbergs andra bearbetning 1763. Vid sidan av den klassiska carlbergska estetiken var denna författning främst inriktad på brandfaran i tät bebyggelse, dock utan att beröra gårdarnas fria utrymme. Tiden var inte mogen att hantera de skriande sanitära problemen med rådande byggnadssätt – det skulle krävas engagerade riksdagsmän för utredning av lämpliga botemedel mot städernas hygieniska förhållanden (se nästa avsnitt).

I staden som samhällelig organism hade den mänskliga kulturen fått sitt förnämsta uttryck genom förening av ingenjörskonsten och arkitekturen, man månade i stort som smått om ett värdigt utseende. Stadens offentliga rum formades enligt den maktägande samhällselitens estetiska ambitioner. För stadsplanering med dessa kombinerade målsättningar erbjöd historiens framstående kulturperioder de arkitektoniska medel som förenade nytta med estetik. Att reglera det konstnärliga uttrycket genom fiskala bestämmelser betraktade man emellertid som meningslöst – det överlämnades åt fackmän ansvariga för stadens byggnadsväsende att med hänsyn till omständigheterna bedöma estetiken. Jämte förmögna byggherrars arkitekter och ingenjörer med en ofta gedigen utbildning i byggnadskonstens kulturhistoriska utveckling – från såväl tekniska som estetiska synpunkter – kunde murare, timmermän och snickare tack vare näringsfriheten 1864 och kreditförstärkt eget kapital göra karriär som ”byggmästare”.

Rikets städers ordnade byggnadsväsende ett diskussionsämne i riksdagen¹⁷⁴

År 1855 tillsatte Kungl. Maj:t två kommittéer med uppdrag att föreslå, dels lag om ordnande av sundhetsförhållandena i riket och dels byggnads-, brand- och hamnordningar för städerna. Statens Järnvägars chefsarkitekt A.W. Edelsvärd gick i spetsen för tidens samhällsreformister och väckte i 1859 års riksdag en motion om en riksgiltig byggnadsförfattning, där han gav luft åt det alltmer kännbara behovet av en central författning för en välordnad, estetiskt tilltalande utformning av städerna. Edelsvärd presenterade en ny stadsplanemodell som skulle möta den storartade samhällsutveckling han förutsatte i järnvägsbyggandets spår, särskilt utefter stambanorna (se *Den svenska stadsbyggnadsmodellen före 1860*, kap. 1 B). Den redan tillsatta kommittén för översyn av städernas stadganden ansåg dock i sitt utlåtande nyårsaftonen 1859 att en rikssvensk byggnadsstadga var olämplig eftersom de lokala förhållandena var så olika. I stället föreslog man att varje stads lokala byggnadsordning borde erhålla 49 "grundsatser", varigenom städerna skulle åläggas planera och bedriva byggnadsverksamheten i enlighet med ett normsystem gemensamt för hela riket.¹⁷⁵ Trots detta framhöll Riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t att mycket kunde vinnas i "prydighet, renlighet, luftvexling och säkerhet" med uppmaningen att snarast utfärda en byggnadsstadga. Förslaget blev under remissrundan kritiserat – bl.a. ifrågasattes vilken betydelse en stadsplan kunde få – och frågan blev vilande tills Albert Lindhagen i slutet av arbetet med det visionära förslaget till reglering av Stockholms malmar 1866 fick uppdraget att omarbete kommitténs förslag till gemensamma "grundsatser" till en regelrätt byggnadsstadga för rikets städer.

Kommittéutlåtandet 1859 konstaterade att en uppsjö av befintliga föreskrifter i städernas byggnadsordningar hörde bättre hemma i andra regelverk som exempelvis ordningsstadgan. När det gällde byggnadsfrågorna återopade man "Kongl. Cirkuläret till samtliga Landshöfdingarne i Riket af den 1 Oktober 1828", där städerna uppmanades att efter större eldsvåda upprätta plankarta för ny tomtreglering – varvid gatorna skulle hålla minst 20 alnar (= 40 fot = 11,9 meter) i bredd och tomterna inte fick bli för små – och underställa kartan Kungl. Maj:ts granskning och fastställelse innan nybyggnader fick uppföras. Ändamålet med dessa föreskrifter kunde enligt kommitténs mening bäst uppnås om det i var stad funnes en allmän plan för hela stadens indelning – en plan till efterrättelse, inte bara om bränder föranlett en återuppbyggnad, utan närhelst staden behövde regleras eller utvidgas.

För Göteborgs del hade 1828 års kungliga cirkulär ingen verkan på den nya byggnadsordningen 1830. De nedbrunna kvarteren inom vallgraven var i huvudsak återuppbyggda enligt gamla planförhållanden med mestadels ca 25 fots gatubredder och förstaden Masthugget hade sedan 1823 en regleringsplan som angav 40 fot breda gator. Haga med gatubredder liknande den egentliga stadens lämnade man tydligen därhän.

Kommittén ägnade de första 14 grundsatserna åt planläggning och formerna för detta arbete, de följande 23 åt tomternas och bebyggelsens rättsliga formalia, praktiska och estetiska krav. Sex grundsatser gällde säkerhet och kontroll under byggnadsföretag och ytterligare sex påföljd och formalia vid överträdelse.

I de två första grundsatserna föreslogs:¹⁷⁶

- att plan för reglering af qvarter, tomter, gator och andra allmänna platser skall ... i ett sammanhang för hela staden upprättas och bringas till verkställighet ...
- att då fråga uppkommer om bebyggande af trakt som icke redan blifvit uti dylik plan intagen, enahanda reglering af samma trakt skall verkställas innan uppförande af byggnad derå tillåtes.

Av de följande åtta grundsatserna rörande planläggning gällde de tre sista trafikutrymme och luftväxling genom gator av minst 40 fots bredd och öppna platser. Sundhetsaspekterna skulle vidare tillgodoses genom tre grundsatser avseende marklutningar för vattenavrinning, inte för stora kvarter varigenom luftväxling hindrades och tillräckligt rymliga tomter. Angående tomters form och storlek, bestämda i fastställd reglering, borde inte klyvning eller avsöndring få ske ”utan att synnerliga orsaker dertill föranleda”. Detta kom att införas i byggnadsstadgan 1874 och Göteborgs nya byggnadsordning, men skulle 15 år senare visa sig vara en verkningslös bestämmelse när Göteborg ville tillämpa den för att avvärja hög exploatering av en privatägd villatomt (se om Annebergs villakvarter i kap. III A och B).

Vad beträffar beskaftenheten hos nybyggnad eller befintlig byggnads förändring hänvisade man till det i juni samma år framlagda förslaget av en annan kommitté till ”Lag om Sundhetsförhållandenas ordnande i Riket”. Häri föreslogs att stenhus i stad inte fick byggas högre än vidliggande gatas bredd ökad med en fjärdedel men maximalt 60 fot. Före arbetets påbörjande skulle fullständig ritning och beskrivning ha granskats och fastställts av vederbörande myndighet (magistraten) sedan denna förvässat sig om bl.a. att ”byggnaden ... må vara till form, utseende, inredning och öfrig beskaftenhet lämplig och för tomten passande”, och att ”byggnaderna erhålla yttre prydighet i förhållande till tomternas belägenhet och blifva uppförde i värdig och smakfull stil till stadens förskönande”. Sistnämnda passus om estetik hade sedan 1736 motsvarande lydelse i byggnadsordningen för huvudstaden och kommittén hade direkt övertagit formuleringen i den gällande författningen av år 1842.¹⁷⁷ Den blev som vi ska se nedan direkt tillämpad även i Göteborgs nya byggnadsordning 1869 – dock utan krav på ”stadens förskönande” – men bortföll redan genom byggnadsstadgan 1874 med stora konsekvenser för stadsbilden (se kap. III B, IV A).

Byggnadsförfattningen i Finland 1856 ett föredöme¹⁷⁸

Det kungliga kommittébetänkandet 1859 rörande städernas bebyggande innebar att initiativet till städernas ordnade bebyggande återförvisades till lokalplanet. Under de närmaste åren satte landets första respektive andra stad kommittéer i arbete med uppgiften att utarbeta plan för reglering och utbyggnad (jfr kap. I B). I Stockholm fick planarbetet en avknoppning i Albert Lindhagens enmansuppdrag att ge förslag till en byggnadsstadga för rikets städer. Strax innan Lindhagen-kommittén hösten 1864 började sysselsätta sig med Stockholms regleringsplan framlade en annan kommitté sitt förslag till revidering ”enligt hälsolärans föreskrifter” av huvudstadens lokala byggnadsordning – efter drätselnämndens justeringar 1866 blev denna stadfäst av Kungl. Maj:t 1870. De i 1842 års byggnadsordning föreskrivna minsta gatubredderna hade ökats, huvudgator från 48 till 60 fot (= 14,25 resp. 17,8 meter) och övriga gator från 32 till 40 fot (= 9,5 resp. 11,9 meter). Beträffande det nya breddmåttet 40 fot för mindre gator bör erinras om det ovan nämnda förslaget i kommittébetänkandet 1859, där man rörande städernas byggnadsordningar åberopar ett kungligt dekret från 1828. Den ökade standardbredden för större respektive mindre gator i Stockholms nya byggnadsordning kom att användas även i den parallellt utarbetade byggnadsstadgan för rikets städer. Lindhagen förevisade i byggnadsstadgan 1874 de efter bränder omreglerade finska kuststädernas planprinciper som föredöme i svensk stadsplanering enligt en exempelsamling av flera finska stadsplaner. Eftersom breddmåten för större respektive mindre gator i Stockholms byggnadsordning 1870 och rikets byggnadsstadga överensstämmer med motsvarande föreskrifter i den finska förordning som utfärdats 1856 ligger det nära till hands att kommittéerna i Stockholm övertagit de finska gatuslagen liksom deras dimensioner. Det får

anses mer än sannolikt att Edelsvärds förslag 1859 till ny stadsplanemodell – efter finskt mönster – också haft ett visst inflytande liksom tidigare i Umeå, där man intresserat följde nyanläggningen av Nikolaistad på finska sidan av Bottenviken (plan 1855, se kap. I B).

Umeå hade i sin nya plan 1863 övertagit Nikolaistads system med 60 fot breda långgator och 40 fot breda tvärgator. Emellertid tycks Göteborgsplanen samma år vara det svenska plandokument som först upptog den finska byggnadsförordningens måttsats i sin helhet. Förutom 60 och 40 fots ordinära gator gäller det allégator av den typ som i Finland – sedan Helsingforsplanen 1812 – betecknas ”esplanad” och enligt även den svenska stadgan är definierad som en gångallé med flankerande 40 fot breda gator, totalt 120 fot (= 35,65 meter). Den finska principen för olika slags gator och deras dimensioner skulle således efter att ha etablerats i Umeå och Göteborg övertas av huvudstadens kommittéer de närmaste åren – som rättesnöre vid framtida regleringar i Stockholm och som planeringsnorm för rikets städer. Byggnadsstadgan 1874 angav Göteborgsplanens gatubredder som minimimått – sådana gator var avsedda att bli obligatoriska inslag i kommande svensk stadsplanering.

Den finska byggnadsförordningens raka gator och rätvinkliga kvarter var en övergripande traditionell regel som 1700-talets västorienterade Ryssland övertagit från äldre europeisk stadskultur. Störst betydelse för svensk stadsplanering fick som framgår nedan det finska regelverkets breddmått för gator av de tre olika typer som kom att bilda det sena 1800-talets differentierade trafikföringssystem (närmare om Göteborgsplanen i kap. I B, planeringen i kap. II B och gatuslagen specifikt i kap. III B):

”Hans Kejsrerliga Majestäts Nådiga Förordning angående allmänna grunder för städernes reglering och bebyggande i Storfurstendömet Finland”, utfärdad av dåvarande ryske tsaren den 18 mars 1856¹⁷⁹, ger följande direktiv angående de finska städernas gator:

- Trädplanterad huvudgata, avgränsande och sammanbindande olika stadsdelar med öppna platser (Esplanad): Minsta bredd 60 alnar (= 120 fot = 35,65 meter) – tillämpad i Göteborgsplanen 1863 (Vasagatan med dess fortsättning österut, Bohusgatan).
- Normalgata: Minsta bredd 30 alnar (= 60 fot = 17,8 meter) – i Göteborgsplanen 1863 tillämpad på ordinära huvudgator.
- Gata i oansenligt stadsparti: Minsta bredd 20 alnar (= 40 fot = 11,9 meter) – i Göteborgsplanen 1863 tillämpad på bostadsgator (i några fall 50 fot = 14,85 meter).

Göteborgs byggnadsordning 1869 i ett riksperspektiv¹⁸⁰

När Sveriges byggnadsstadga äntligen utgavs 1874, åtta år efter det att Lindhagen fått uppdraget, sägs den samtidigt ha varit världens första *riksgiltiga* byggnadsstadga – Finland hade i egenskap av storfurstendöme under Rysslands överhöghet erhållit den kejsrerliga förordningen år 1856. De kungliga kommitterades förslag 1859 tänktes bilda utgångspunkten för Lindhagen, men hans arbete blev mer genomgripande än avsett. Medan arbete pågick i Stockholm med såväl en riksgiltig byggnadsstadga som omarbetningen av huvudstadens byggnadsordning från 1842 utarbetades i Göteborg en ny byggnadsordning. Åtskilliga bestämmelser gick i linje med huvudstadens nya författning, vilken fastställdes ett halvår senare. I vissa avseenden föregrep båda på lokalplanet den kommande riksstadgan, bl.a. genom att i stor utsträckning tillämpa de kungliga kommitterades föreslagna grundsatser.

Initiativet i Göteborg kom från den i många kommunala frågor engagerade F. T. Blomstrand, stridbar lektor vid Elementarläroverket (om ny vattenledning och läroverksbyggnad se resp. avsnitt i kap. I B). I stadsfullmäktige väckte han hösten 1864 förslag om utarbetande av en ny byggnadsordning med anledning av den förestående införlivningen av landskommunen Majorna. Sedan 1700-talet fungerande som Göteborgs uthamn var Majorna hemort för ca 10 000 invånare, helt beroende av sjöfartens näringar. Beträffande stadens egna domäner, donationsjorden, hade Göteborg redan försäkrat sig om en fullständig kontroll över mark och bebyggelseutveckling inför planeringen av en utvidgning. En kungörelse av Länsstyrelsen den 8 februari 1862, införd i byggnadsordningen av 1830, åberopade med stöd av en kunglig förordning den 22 mars 1861 det ”Kongl. Brevet den 5 Dec. 1856”. Kungl. Maj:t hade nämligen funnit för gott att förbjuda lander innehavare att uppföra hus på donationsjorden – annat än för eget behov – innan ”i vederbörlig ordning uppgjord plan för qvarters och tomters indelning å de för ändamålet erforderlige och användbare delar af samma område blifvit af Kongl. Maj:t i nåder fastställd”.¹⁸¹ Lagom till Göteborgs stora planarbete blev den nya föreskriften instrumentet som gav samhället möjlighet att mota privata intressen och styra byggandet på donationsjorden. Således fanns i Göteborg de rättsliga planförutsättningar som vi tidigare sett saknades i Köpenhamn, där man vid denna tid inte med lagens hjälp kunde hindra privata intressen från planlös exploatering på det nedlagda skottfältet utanför fästningsgördeln, vilket militären upplåtit till fri tomtspekulation. Emellertid skulle Göteborg i sinom tid få erfara att den privata äganderätten hade ett lagskydd som en av Kungl. Maj:t fastställd plan saknade.

Staden skulle genom den nya författningen få ett tidsenligt instrument för full kontroll av all byggnadsverksamhet i väntan på ett riksgiltigt ramverk. Det var ett betydligt utvidgat lokalt regelsystem för en blivande storstads planeringsbehov, som av Länsstyrelsen fastställdes i november 1869, tre år efter Kungl. Maj:t stadfästelse av planen för stadens utvidgning. Då hade redan de två första stenhusen på Hasselbladska ängen hunnit beviljas byggnadslov i enlighet med särskilda bestämmelser för ett sanitärt och estetiskt väl genomfört bebyggande av stadens reglerade tomter inom den fastställda planen – på vedertaget sätt angav planen endast gränserna för kvarter, gatumark och planteringar varför staden i anslutning till vederbörligen fastställd reglering utfärdade byggnadsvillkor för tomtägarna (om bestämmelser för byggnadssätt i köpeavtalen vid tomternas försäljning se *Regleringarna för det nya Göteborg* i kap. III A).

Kommittéförslaget 1859 till riksnormerande grundsatser hade under 1860-talet synbarligen fått genomslag i Göteborg – Stockholm fick genom Albert Lindhagen ett halvår efter Göteborg en ny byggnadsordning i samma anda. Sedan flera av de kungliga kommitterades punkter konkretiserats i planen för Göteborgs utvidgning, landets första storstadsmässigt upplagda stadsplan, fick stadens nya byggnadsordning till skillnad mot Stockholms dito föreskrifter om nya stadsdelars utläggning och reglering. Båda städerna fick däremot snarlika bestämmelser om byggnadsstil etc., vilka förefaller direkt tagna ur förslaget (se ovan). I den reviderade version av Göteborgs byggnadsordning som Länsstyrelsen fastställde i mars 1874 hade största tillåtna höjden för stenhus vid breda gator satts i nivå med Stockholm (se nedan).

Den nya byggnadsordningen (BO:G 1869) jämförd med dess motsvarighet i huvudstaden (BO:S 1870)

Göteborg hade fått en så avsevärt utökad författning, med detaljerade anvisningar för byggnadsväsendet i sin helhet (51 paragrafer), att den behövde en innehållsförteckning. Nya

bestämmelser var införda för att tillgodose en snabbt växande stads behov – punkten rörande Göteborgs fortsatta utbyggnad saknade motsvarighet i Stockholm – såsom tomters dränering och renhållning, gårdsutrymme, bostadsutrymmens takhöjd respektive lägsta golvnivå för bostad eller lokal i källare – dylika sanitära bestämmelser intogs för första gången även i BO:S 1870. Förbudet i Stockholm mot källarbostäder kom först genom rikets byggnadsstadga 1874 att gälla även Göteborg, där stadens ledning inte vågade gå lika långt som huvudstaden i att inskränka privatintressets frihet. I Göteborgs stadsfullmäktige pläderade Elias Heyman för ett sådant förbud i byggnadsordningen. Murars avtagande tjocklek från källaren till fjärde våningen och vinden liksom byggnaders värdiga yttre var lokala nyheter. Stockholm hade länge haft motsvarande bestämmelser – beträffande estetiken (jfr BO:S 1842 §23) var den omhuldad i huvudstadens byggnadsordningar sedan 1720-talet, då stadsarkitekterna Göran Adelcrantz och J. E. Carlberg i tur och ordning utvecklade den lokala författningen med klassicistiska principer vilka kom att färga andra städers byggnadsordningar, bl.a. i Göteborg.

Såväl före som efter sin tillkomst hade 1869 års byggnadsordning utsatts för kritik av fastighetsägare, vilka vände sig mot inskränkningarna i deras frihet. Redan i mars 1874 blev byggnadsordningen reviderad. Omarbetningen hade skett med hänvisning till förbättrade sundhetsförhållanden, tillskrivna den 1871 öppnade vattenledningen från Delsjön. Till byggnadsintressets fromma ökade man tillåtna höjden för både stenhus och trähus.

Byggnads-Ordning för Göteborgs Stad och dertill hörande område (fastställd av "Konungens befallningshafvande" den 19 november 1869, reviderad den 16 mars 1874) motsvarades i huvudstaden av *Kongl. Maj:ts förnyade nådiga Byggnads-Ordning för Stockholms stad* (12 maj 1870¹⁸²). Göteborgs lokala författning anvisade bl.a. följande:

Nya inledande bestämmelser klargjorde stadens rättighet att ordna byggnadsverksamheten genom föreskrifter i första och andra paragraferna. "Platser som få till byggnadsqvarter användas" (§1) angav att bebyggande bara fick ske på "behörigen indelade trakter" och i överensstämmelse med fastställd reglering (motsvarande bestämmelse saknades i BO:S 1870). På oreglerat område, exempelvis landerier, fick bara hus till innehavarens eget behov byggas. Vidare angav "Stadsdelars utläggning och reglering till tomter" (§2) att nya stadsdelar med gator, platser och kvarter skulle utläggas och tomter upplåtas till bebyggande i den mån stadens tillväxtbehov så fordrade enligt denna byggnadsordning och *övriga villkor som vid varje reglering särskilt kunde beslutas* (motsvarande bestämmelse saknades i BO:S 1870). Härmed hade Kungl. Maj:ts villkor 1856 för bebyggande av donationsjorden fått en ny form. Detta förfaringsätt hade redan före byggnadsordningens tillkomst börjat praktiseras i och med att intentionerna i den 1866 stadfästa planen för stadens utvidgning kommit till uttryck i tomtregleringen 1867, som dels var anpassad till ett bebyggande i slutna kvarter, s.k. slutet byggnadssätt, dels innebar att tomterna överläts till intressenter på villkor att endast stenhus uppfördes och störande verksamheter ej inrättades i fastigheterna.

Bestämmelser om gatubredder saknades, tydligen då dessa redan blivit eller avsågs bli reglerade i planer för stadens utbyggnad (som nämnts ovan föreskrev BO:S en minsta gatubredd – 1842 gällde för större gator 48 fot och mindre gator 32 fot. Dessa mått ökades 1870 till 60 respektive 40 fot – samma breddmått hade tillämpats i Göteborgsplanen 1863).

Utförligare eller ändrade bestämmelser av särskild vikt för såväl stadsbildens estetiska intryck och praktiska ordnande som bostadsmiljöns ökade sundhet och säkerhet förekom i paragraferna 11-40. "Gårdsplats" (§11) föreskrev att högst fyra femtedelar av tomtytan fick bebyggas, på hörntomt kunde gårdsytan minskas ytterligare om så prövades godtagbart (BO:S 1870 §38 var strängare, minst en fjärdedel av tomten skulle vara obebyggd). Ljuskädd med en

areal upp till 36 kv.fot (= 3,15 kv.m.) inräknades i byggnadsytan och kunde således inte tillgodoräknas gårdsrummets areal (BO:S 1870 §38 medgav minst 64 kv.fot stora ljusgårdar).

Vad beträffar ”Byggnaders läge i förhållande till gata och öppen plats ...” (§12) angavs: ”Mot gata eller öppen plats skall tomt bebyggas utefter hela sin längd och i gatulinien, derest icke arkitektoniska anordningar föranleda undantags medgifvande” (BO:S 1870 §38 saknar undantaget). Företeelsen indragen byggnad med inhägnad tomt del mot gatan fanns inte i Göteborg, däremot i Stockholm (BO:S 1870 §38) och fann snart sin form genom begreppet ”förgård” i rikets byggnadsstadga (BS 1874 §12).

På innergården fick inte tomt med under 30 fot sida mot gata eller plats ha sidobyggnad. För måtten 30-40 fot (= 8,9-11,9 meter) fick sidobyggnad uppföras antingen om gården kopplades med granntomtens gård och båda höll 12 fot (= 3,55 meter) i bredd, eller om så inte var möjligt, tomtens gård blev minst 20 fot (= 5,95 meter) bred (jfr §2 i de äldre byggnadsordningarna, se ovan). Vad gäller god utformning av gårdsmiljö hade Göteborg ett försprång framför Stockholm (BO:S 1870 saknade dylika bestämmelser).

Från byggnaden över gatulinjen utskjutande föremål reglerades så, att toleransen för trappa minskades till ett steg av en fots bredd på platser där trafiken inte hindrades. Utbyggda fönster, balkonger etc. över fasadlinjen skulle ligga minst 7 fot (= 2,1 meter) över trottoar, gata eller öppen plats. Sistnämnda föreskrift står i direkt samband med en ny livligare arkitektur. Angående hörntomter skulle, ”om icke föreslagen lämplig byggnadsstil eller annat giltigt skäl föranleder till undantag, hörnen antingen afskäras till minst elfva fots (= 3,25 meter) bredd eller afrundas med åtta fots (= 2,4 meter) radie...” Härmed förtydligades hörnbildningens regler jämfört med äldre byggnadsordningar (jfr BO:S 1870 §38).

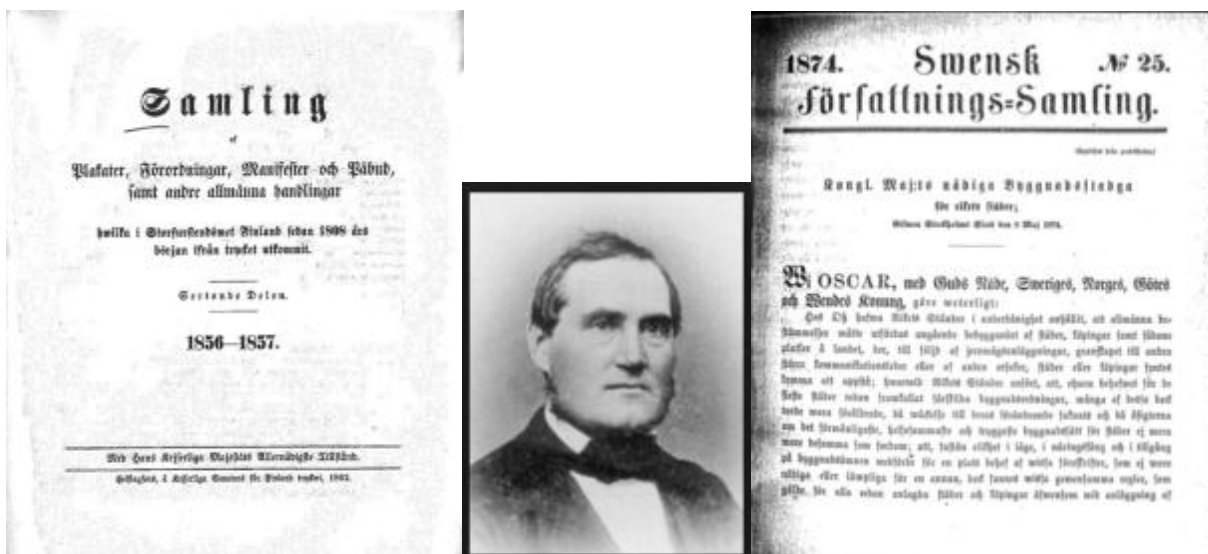
Indelning av nybebyggelsen reglerades i ”Olika klasser af byggnader” (§14): I stadens 1:a-10:e rotar och 6:e-10:e kvarter (nu stadsdelarna Nordstaden, Inom Vallgraven och Pustervik) fick endast första klassens stenhus uppföras, således med brandmurar, brandbotten på vinden och samtliga trappor brandfria till vinden (BO:S 1842 och 1870 förbjöd trähus inom tullarna). I Masthugget och Stampen tilläts även stenhus av andra klassen, alltså med brandmurar och minst en brandfri trappa till vinden samt högst tre våningar. På övriga stadens område fick uppföras trähus i högst två våningar – antingen åtskilda av brandmur, eller med 24 fots (= 7,15 meter) avstånd mellan gavlarna, ”derest vid tomternes upplåtelse annorlunda icke är eller varder stadgadt”. Detta förbehåll avser Hagahedens bebyggande med stenhus enligt särskilda byggnadsbestämmelser. (Jfr *Stadsdelars utläggning* ... ovan).

För prydligheten väsentliga byggnadsdetaljer i taklinjen reglementerades i tre paragrafer: ”Takrännor” (§30) angav att hängrännor mot gator eller öppna platser endast fick förekomma på trähus. ”Takgesims” (§34) förbjöd taklister av trä på första klassens stenhus – med hänsyn till brandrisken inom vallgraven. ”Yttertak” (§35) medgav inte brutna tak eller andra tak högre än byggnadens halva bredd (jfr BO:S 1842 §42 – sadeltaket med två lika lutningar var ett klassicistiskt ideal). Om hus vid samma gata eller plats var lika höga skulle om möjligt taken få samma lutning och ”ryggåsarne” (nockarna) ligga i rak linje. Detta var klassicistisk estetik i den Carlbergarnas anda som präglade Göteborg sedan mitten av 1700-talet (sådan föreskrift saknades märkligt nog i BO:S som vilade på J. E. Carlbergs arbete 1736).

”Byggnaders höjd” (§36) räknades från gata till takfot (medelhöjden). Stenhus vid hamngator och torg skulle vara minst tre våningar höga eller 45 fot (= 13,35 meter). Vid övriga gator under 40 fots bredd fick uppföras stenhus av maximalt 45 fots höjd, vid gatubredd 40 fot eller

därutöver gatubreddens ökad med en fjärdedel, till exempel medgav gatubreddens 40 fot då en hushöjd av 50 fot (= 14,85 meter) eller i praktiken ett trevåningshus med våningshöjder upp till 3,6 meter på hög källare för butiker och med vindsmezzanin under takfoten (BO:S 1842 §42 angav endast maximerat våningsantal vid smala gator medan BO:S 1870 §38 beräknade hushöjd efter gatubredd). För hörnhus skulle höjden beräknas efter den bredaste av de angränsande gatorna (jfr BO:S 1870 §38). Generellt angavs maximihöjden för stenhus till 60 fot (= 17,8 meter), vari rymdes fyra våningar med 3,3 à 3,6 meter våningshöjder på en relativt hög källare för butiker och en vindsmezzanin överst. I den reviderade byggnadsordningen 16 mars 1874 ökades stenhusens maximihöjd till 65 fot (= 19,3 meter), vilket följde BO:S 1870 och innebar en juridisk sanktion av femvåningshus – detta ska jämföras med förslaget till sundhetslag 1859, där kommittén ville begränsa höjden för stenhus till 60 fot. Nu kunde man i Göteborg liksom förut i Stockholm uppföra respektabla stenhus i fem våningar (om tomters bebyggande se kap. III B). Hus med fler än tre våningar i 45 à 50 fots höjd vågade dock ingen byggherre uppföra i det nya Göteborg på Hagaheden under de sju första åren (se om byggnadshöjder i kap. III B, IV A). Då tillåtna höjden för trähus ökades till 34 fot (= 10,1 meter) kunde ytterligare en våning inrymmas, men eftersom trähus inte fick byggas i fler än två våningar började man istället höja källaren vilket senare gav de s.k. landshövdingehusen.

Det känsliga ämnet "Byggnadsstil" (§39) berördes med orden: "Alla hus skola, mot gata eller öppen plats, uppföras i värdig stil samt med den yttre prydlighet, som tomternas belägenhet och angränsande eller närliggande byggnaders beskaffenhet påkalla" (hänsyn till husets läge föreskrevs i BO:S 1842 §23, beträffande grannhus fick BO:S 1870 §20 en bestämmelse motsvarande BO:G 1869) – (jämför kommittéutlåtandet 1859 ovan). "Putsning och målning" (§40) behandlar såväl tekniska och sundhetsaspekter som estetiska angelägenheter. Boningshus av sten fick nämligen inte avputsas det är de uppförts, "derest det icke med besigtning styrkes att de äro torra". – Till yttre bstrykning fick inte användas "tjära eller oblandad hvit eller eljest för helsan skadlig färg". I den sista satsen förenas renässansestetikens faiblesse för naturstensliknande fasader med den starkt progressiva läkarvetenskapens åsikter, vilka utövade stort inflytande på samhällsplaneringen (BO:S 1870 §29 saknade dock hälsoaspekten).



259-261. Ämbetsjuristen Albert Lindhagen, stadsfullmäktig i Stockholm, utarbetade den första svenska byggnadsstadgan, utfärdad 1874. I flera avseenden har Lindhagens arbete som förebild Finlands byggnadsförfordning från 1856, vilken trycktes i del 16 av en "Samling" finska handlingar.

Byggnadsstadgan (BS) för rikets städer 1874: Normerande för nya lokala byggnadsordningar¹⁸³

Den riksgiltiga byggnadsförfattningens officiella titel var *Kongl. Maj:ts nådiga byggnadsstadga för rikets städer. Gifven Stockholms Slott den 8 Maj 1874*, införd i Svensk Författningssamling.¹⁸⁴ Byggnadsstadgan (BS) stipulerade att varje stads byggnadsordning (BO) måste överensstämma med riksläkaren. I sin nya form kom samtliga byggnadsordningar således att innehålla de ”allmänna och öfver allt tillämpliga bestämmelser i afseende på byggnadsätt och tomtreglering, hvarigenom prydlighet, renlighet, luftwexling och säkerhet kunde winnas”.

Den första normerande författningen för städernas bebyggande hade samma upphovsman som Stockholms ”förnyade” byggnadsordning vilken hade fastställts fyra år tidigare (BO:S 1870) – Albert Lindhagen. Han utövade stort inflytande i stadsfullmäktige, gjorde juristkarriär i Civildepartementet och utnämndes till justitieråd vid tiden för byggnadsstadgans tillkomst. Som tidigare nämnts återopade Lindhagen i riksstadgan 1850-talets finska stadsplaner som föredöme och satte för gator i svenska städer samma minimibredder som angavs i den finska byggnadsförordningen 1856, gatudimensioner vilka han redan 1864 hade upptagit i förslaget till reviderad byggnadsordning för Stockholm. En princip som i likhet med gatubredderna fick största betydelse för svensk stadsbild var stadgans bestämmelse om kvartershörns avskärning eller rundning – även denna hade först tagits in i den lokala författningen. Som vi också sett hade normerna för tre olika gatuslag och behandling av kvartershörn tagit gestalt redan i Göteborgs utvidgningsplan 1863, utarbetad av stadens utsedda ”Kommitterade” med biträde av flera sakkunniga som hade god kännedom om utländska stadsbyggnadsförhållanden. De avskurna hörnen var i själva verket ett arv från den äldsta byggnadsordningen 1803. Även de i Göteborgsplanen angivna planterade förgårdarna mellan hus och vissa gator hade upphöjts till norm i byggnadsstadgan – Lindhagen beklagade att sådana svårigen kunde genomföras i Stockholms tätast bebyggda delar där nödvändiga gatubreddningar var nog problematiska.

För varje stad hade det nu blivit obligatoriskt att upprätta stadsplan för byggnadsväsendets ordnande av kvarter, gator och öppna platser i ett större sammanhang. Detta föranledde febril verksamhet under de följande åren i flertalet mindre och medelstora städer, i synnerhet sådana samhällen som gick en dynamisk utveckling tillmötes genom att bli knutpunkt vid korsande järnvägslinjer eller åtminstone anhalt vid någon betydande bana. Göteborg intog emellertid bland goda föredömen som Karlstad (1865) en särställning med landets första stadfästa stora utvidgningsplan (1866). Genom sin omfattning motsvarade den en senare lagstiftnings ”generalplan”.¹⁸⁵ Stadens äldre reglerade bebyggelse var inte föremål för betydande omregleringar i planen, som i stället med få undantag bekräftade rådande förhållanden (se kap. II B). Stockholms stad hade först 1874, sju år efter presentationen av ”Lindhagenplanen” från 1866, börjat diskutera genomförandet. De delplaner som upprättades för respektive ”malm” kunde fastställas i tur och ordning först 1876-80. För Stockholms del krävdes i motsats till förhållandena i Göteborg stora omregleringar av befintlig stadsplan, vilket innebar radikala ingrepp i 1600-talets gatunät och kvartersmönster på malmarna med omfattande rivningar i stadsbebyggelsen som följd.

Byggnadsstadgan var ämnad att möta en generell dynamisk stadsutveckling i Sverige, såsom Edelsvärd förutsett 1859 till följd av järnvägsnätets utbyggnad, men redan före stadgan hade landets tre största städer utarbetat stadsplaner för utvidgning i dess anda – till Stockholm och Göteborg sällade sig Malmö 1872 med planen för Rörslöjden. I sin optimistiska vidlyftighet skulle dessa planer kräva många decennier att genomföra – d.v.s. i den mån de inte till större

eller mindre delar lämnades ofullbordade, blev otidsenliga och måste ersättas av nya planer i enlighet med modernare principer. Påfallande var denna utveckling i åtskilliga mindre städer med planer fastställda i byggnadsstadgans efterföljd under 1870- och 80-talen.

Riksstadgans viktigaste konkreta direktiv var de allmänna föreskrifterna om stadsplan (se nedan). Störst betydelse för städernas fysionomi, i mindre likaväl som större samhällen, skulle de föreskrivna gatubredderna få – breda gator och esplanader måste planläggas utan hänsyn till orternas storlek och lokala förutsättningar. Som vi sett hade de gatubredder som urskillningslöst blev gällande för alla svenska städer införts i Stockholms byggnadsordning 1870 (§2). Nya gator skulle i allmänhet hålla en minsta bredd av 60 fot (= 17,8 meter), dock kunde – om uppgivna omständigheter ansågs motivera undantag – ”gata af ringa längd” få hålla endast 40 fot (= 11,9 meter). Även esplanadernas sidogator fick liksom i Finland enligt byggnadsförordningen där hålla den mindre bredden 40 fot.

Breda gator, i synnerhet trädplanterade s.k. allégator, måste genomkorsa staden i olika riktningar med uppgift att utgöra huvudleder för trafiken och samtidigt bilda kanaler för renande luftströmmar genom bebyggelsen. Härmed avsågs stadsbebyggelsens indelning i mindre grupper av tätbyggda kvarter. Långa raka allégator hade samtidigt, som påpekats ovan, en betydelsefull estetisk funktion för en betydande stads representativitet. Stadens skönhet låg främst i raka och breda gator, planteringar och fritt placerade byggnader. Genom planterade ekonomigator mitt i kvarteren kunde en både sundare och vackrare bostadsmiljö erhållas än i de slutna kvarteren med kringbyggda gårdar. Denna lösning hade som vi minns arkitekt Edelsvärd 1859 föreslagit i sin idealplan för svenska städer (se kap. I B) och tycks i Göteborgsplanen ha inspirerat till kvarterslösningen utefter stadens stora aveny (se kap. II B). Sedan byggnadsstadgan trätt i kraft 1875 tog Göteborg upp mönstret i enstaka kvarter vid utbyggnaden av två arbetarområden, Annedal och Majorna, medan ett tilltänkt dylikt kvarter vid den nya ringboulevarden (nu Vasagatan) blev avstyrt genom omreglering (se kap. III B). En föreskrift avsedd att ge gatubilden en monumental effekt med hög estetisk verkan gällde planterad tomtmark längs husfasaderna. Dessa byggnadsstadgans ”planterade förgårdar” mellan gata och byggnader – ej med byggnadsrätt utan avsedda endast för planteringar! – betecknades åtminstone i Göteborgs fackkretsar även ”parterrer” eller ”terrassplanteringar”, då det vid mer anspråksfulla gator såsom avenyn handlade om inhägnade, över gatunivån upphöjda trädgårdsplaner framför husen.¹⁸⁶ I senare tid har – väl som följd av förgårdarnas i BS påbjudna användning – beteckningen ”förträdgårdar” ersatt BS:s ursprungliga beteckning.

Den svenska byggnadsstadgan övertog från finska byggnadsförordningen själva begreppet ”esplanad” för gator med en allé omgiven av körbanor. Därmed fick begreppet i Sverige en ny betydelse från att som i Helsingfors 1817 och Vänersborg 1834 ha betecknat ett brett parkstråk, vilket avdelade stadsbebyggelsen i främst brandbegränsande syfte. I beskrivningen 1863 av Göteborgsplanen betecknade Kommitterade generellt de trädplanterade gatorna antingen ”allégata” – t.ex. ”Stora Allégatan” (nu Vasagatan) och dess fortsättning österut – eller ”avenue” såsom blivande Kungsportsavenyn. Det är intressant att konstatera att esplanaden som nytt språkligt begrepp, importerat från Finland, etablerades genom byggnadsstadgan just när Göteborg redan hade börjat materialisera en äkta finsk esplanad med 120 fots bredd. Vasagatans utläggning började i dess båda ändar, på Hasselbladskas ängen och i trakten av Kungsportsavenyn.

Vidare införde byggnadsstadgan begreppen ”ny” respektive ”äldre” stadsdel. Syftet med denna klassificering var att framväxande stadsdelar omedelbart kunde ordnas fullt ut efter

moderna principer om tillförsel av ljus och luft i gator och innergårdar medan samma principer kunde tillämpas i mildare form för redan tätt bebyggda delar (se BO:G 1874 nedan).

Beträffande största tillåtna byggnadshöjd, i relation till gatubredden, begränsades den i *ny stadsdel* till gatans bredd + 5 fot, vilket vid 60 respektive 40 fot breda gator innebar 10 fot respektive 5 fot (= 3 resp. 1,5 meter) lägre hus än dithills. I *äldre stadsdel* övertog stadgan principen i BO:S 1870, vilken var gemensam med BO:G 1869, d.v.s. höjden = gatans bredd + en fjärdedel. Här kom det emellertid att bli stor skillnad mellan de lokala höjdbestämmelserna i rikets två största städer. Stockholms omarbetade byggnadsordning 1876 hade som maxhöjd vid minst 60 fot breda gator 68 fot (= 20,2 meter) och vid 40-fotsgator 56 fot (= 16,65 meter) – detta ska jämföras med Göteborgs motsvarande byggnadsordning från december 1874, där höjdgränsen vid samma gatubredder var 75 fot (= 22,3 meter) respektive 50 fot (= 14,85 meter). Således kunde i Göteborg jämfört med Stockholm 2,1 meter högre hus uppföras vid breda gator, å andra sidan måste hushöjden vid smala gator vara 1,8 meter lägre i Göteborg – den 1859 föreslagna sundhetslagens maxhöjd 60 fot var alltså passé, men även höjdbegränsningen 50 fot vid 40-fotsgator visade sig vara otillräcklig med hänsyn till dagerförhållandena i såväl gata som hus (se kap. III B, IV A).

Angående bestämmelserna i ”ny stadsdel” angående minsta gårdsyta respektive fasadlängd vid smal tvärgata till bredare gata för hörnhus med höjd enligt den breda gatan blev dessa en hämsko för intressenter. Byggnadsstadgan justerades 1884 efter begäran från Göteborgs stad och ett mindre långtgående förslag av Stockholms byggnadsnämnd (se om BO 1874 nedan).

Städerna måste inom två år från den 1 januari 1875 till Kungl. Maj:t inlämna förslag till omfattningen av ”ny stadsdel”. För Göteborgs del beviljade Kungl. Maj:t 1876 anstånd med denna ansökan på grund av arbetet med stadsplanen för Majorna, landskommunen med en omfattande oreglerad bebyggelse som införlivats 1868.

Göteborgs nya byggnadsordning (BO:G 1874) ¹⁸⁷

Vid byggnadsstadgans tillkomst i maj 1874 hade Göteborgs stad redan kort dessförinnan fått byggnadsordningen 1869 reviderad (se om BO:G 1869 ovan). Emellertid tvingades man nästan omgående arbeta om det lokala regelsystemet i lokal anpassning till Sveriges första stadga för byggnadsväsendet i städerna. ”Byggnadsstadga för rikets städer” hade utformats parallellt med hälsovårdsstadgan och båda utfärdades av Kungl. Maj:t året 1874. Göteborgs omarbetade lokala författning – *Byggnads-Ordning för Göteborgs Stad och dertill hörande område* – blev fastställd av Länsstyrelsen den 22 december samma år medan Stockholms nya byggnadsordning antogs av stadsfullmäktige där först i juni 1876 och blev fastställd av Överståthållarämbetet den 20 oktober.

Göteborg kunde börja tillämpa det nya regelverket från nyåret 1875. Enligt byggnadsstadgans direktiv övertog då den nyinrättade byggnadsnämnden magistratens tomt- och byggnadsärenden. Då stadgan föreskrev en vederbörligen godkänd stadsplan för byggnadsverksamheten konstaterar den nya lokala författningen för rikets andra stad (§7):

För Göteborgs stads ordnande och bebyggande gäller till efterrättelse den af Kongl. Maj:t genom Nådigt bref den 23 November 1866 fastställda plan, med de ändringar och tillägg, som i laga ordning blifvit bestämda eller framdeles beslutas.

Staden fick inte bebyggas i strid mot gällande plan och härtill kopplades bestämmelsen i 1869 års byggnadsordning (§1), ”platser som få till byggnadsqvarter användas” (se ovan).

Byggnadsnämnden hade ansvar för tillsynen av att stadens bebyggande genom den lokala författningen följde den centrala stadgans direktiv. Utgångspunkten var ”allmänna föreskrifter om stadsplan” (BO:G §10, BS §12). Detta stycke var den centrala riktgivaren för planeringen:

Moment 1

Stadsplan bör så uppgöras att han på en gång motsvarar rörelsens behof af utrymme och bekvämlighet, sundhetens fordran på ljus och frisk luft, önskligheten af största möjliga trygghet mot mera utbredda eldsolyckor, samt skönhetssinnets anspråk på fritt utrymme, omvexling och prydighet.

I detta syfte skulle staden särskilt bevaka:

att gator gjordes breda och fick ”för rörelsen” lämpliga riktningar,
att torg och andra platser ”för större rörelse” fick bekväma lägen och gjordes rymliga,
att breda esplanader med mittplantering och sidogator (jfr den finska byggnadsstadgan) eller andra liknande (planterade) gator genomkorsade staden, helst på flera ställen och åt olika håll,
att även andra allmänna planteringar, större och mindre, förekom så rikligt som möjligt,
att byggnadsqvarter höll måttlig storlek men tomter blev stora nog för luftiga gårdar,
att trädgårdsplaner lades genom lämpliga byggnadsqvarter på längden mellan bebyggelsen,
att planterade förgårdar på önskvärda ställen lades mot gatan framför husraderna.

De två sista punkterna förtydligades ytterligare i

Moment 2

De här omförmälda trädgårdsplaner och förgårdar må icke under något vilkor bebyggas eller begagnas för annat ändamål än till trädgårdar eller andra prydliga planteringar; börande byggnadsnämnden hålla noga tillsyn härå. Det åligger ägarne att alltid underhålla dem i snyggt och vårdadt skick¹⁸⁸ samt att hafva förgård eller annat fritt område af dylik art, hvarigenom hus skiljes från gata eller öppen plats, inhägnadt med prydligt staket”¹⁸⁹.

Angående avgränsning av de stadsområden som borde hänföras till de nya begreppen ”äldre” respektive ”ny” stadsdel insände Göteborgs stad hösten 1878 byggnadsnämndens förslag till Länsstyrelsen och Kungl. Maj:t. Den år 1868 påbörjade utbyggnaden söder om Nya Allén hade då hunnit framskrida så pass att av närmare 140 tomter norr om Stora Allégatan nära hälften var bebyggda, därav två skolor i ett gemensamt kvarter och övriga inom bostadskvarteren i vardera änden av Park- och Storgatorna samt Stora Allégatan med totalt 55 hus. Formellt hade alla utom de två äldsta uppförts enligt föreskriften om högst fyra femtedelar bebyggd tomtareal i BO 1869/1874. Kungl. Maj:t godkände den 4 juli 1879 stadens förslag att hela området norr om Stora Allégatan skulle hänföras till ”äldre stadsdel”. Detta innebar att de ännu obebyggda tomterna i detta område kunde exploateras lika hårt som de övriga. Däremot i ”ny stadsdel” söder om gatan, där bebyggandet inom kort skulle börja med fortsatt utbyggnad vid Kungsportsavenyn och Öfra Magasinsgatan (nu Viktoriagatan), måste gårdens storlek vara minst hälften av hela tomtarealen – således ett avsevärt inskränkt markutnyttjande som tillsammans med stadens stegrade markpris under 1880-talet tycks ha hämmat byggnadsverksamheten i synnerhet bakom de stora stråken.

Flera praktiska och estetiska krav enligt BS hade funnits i Göteborgs äldre byggnadsordningar (angående tillämpningen vid regleringen på Hagaheden i Göteborg se kap. III A):

- *Byggnadstomters form, etc. (BO §§15-17, BS §§17-18) Jfr BO 1869/1874 §4*
Tomtindelning av kvarter skulle om möjligt ske i ett sammanhang, varvid ett ändamålsenligt bebyggande skulle beaktas genom tomternas form och storlek. Gränslinjerna måste vara raka och om möjligt rätvinkliga – ”oregelbunden tomt... är för staden vanprydlig” (jfr BO:S 1870 §4 som saknade den estetiska aspekten).
- *Gårdsrum, d.v.s. öppen gårdsplan (BO §25:4, BS §23:1) Jfr BO 1869, §11*
I *ny stadsdel* skulle en minst hälften så stor yta som den bebyggda utgöra gårdsrum, d.v.s. en tredjedel av tomten. Dess yta måste vara minst 2 000 kvadratfot (= 176 kv.m.) och huvuddelen vara minst 40 fot (= 11,9 meter) brett. För *äldre stadsdel* gällde fortfarande bestämmelsen att minst en femtedel av tomtytan skulle utgöra gårdsrum (jfr BO:S 1870 §38 som föreskrev lägre exploatering, en fjärdedel).
- *Byggnads läge och hörn (BO §27, BS §26 o. §29) Jfr BO 1869 §12*
Byggnadsordningen anger att ”Byggnad åt gata eller allmän plats skall i allmänhet uppföras i gatulinien” (jfr BO:S 1870 §38) – tillägget i stadgan: ”eller annan genom stadsplanen bestämd huslinje” (i t.ex. förgårdar, jfr BO:S 1870 §38) har inte intagits. Beträffande utsprång över byggnadslinjen bibehölls de äldre lokala bestämmelserna. Avskurna kvartershörn behandlades enligt följande: ”Å hörnbyggnad, som uppföres vid gator eller allmänna platser, skall hörnet lodrätt afskäras så, att afskärningsplanet blir minst åtta fot brett och bildar lika stora vinklar på ömse sidor, eller ock skall hörnet afrundas, i hvilket fall bågen ej får framskjuta mera än en fot utanför... afskärningsplanet” (jfr BO:S 1870 §38). BO:G 1869/1874, som medgav undantag på grund av byggnadsstil (ej i BO:S), hade gjorts ovillkorligt riksgiltig men samtidigt generösare mot byggherrarna med 3 fots kortare avskärningsplan. Emellertid hade denna centralmaktens eftergivenhet ingen effekt i Göteborg – staden vidhöll i verkligheten 12 fot (= 3,55 meter) som etablerat längdmått för avskurna kvartershörn.
- *Olika slag av byggnader (BO §29:1) Jfr BO 1869 §14*
Endast grundmurade stenhus med brandmurar mot grannarna fick uppföras i stadskärnan, Pustervik, Masthugget och Stampen med tillägget ”äfvensom å de tomter i andra stadsdelar, vid hvilkas försäljning från staden sådant gjorts eller göres till villkor”. Den nya byggnadsordningens formulering föranleddes av regleringsbeslutet 1872, enligt vilket donationsjordens reglerade områden skulle bilda nya stadsdelar med särskilda byggnadsföreskrifter utfärdade vid upplåtelse av tomterna. (Bestämmelsen är endast lokal med stöd i BS §36:2)
- *Yttertak (BO §54, BS §35) Jfr BO 1869, §35*
Den äldre lokala bestämmelsen om takformer som estetisk angelägenhet hade utgått.
- *Byggnaders höjd (BO §55, BS §28:1-2) Jfr BO 1869, §36*
Med hushöjd avsågs liksom tidigare medelhöjden till takfotens överkant enligt formel utgående från avståndet mellan byggnadslinjerna vid gatan (jfr BO:S 1870 §38). Boningshus av sten hade inte längre någon maxhöjd i angivet mått utan fick nu bestå av högst fem våningar, bottenvåningen inräknad. Vind med bostadsrum räknades som våning. Största tillåtna höjd för uppförande av stenhus var i *äldre stadsdel* alltså gatubreddens ökad med en fjärdedel, i *ny stadsdel* gatubreddens + 5 fot (= 1,5 meter).

Hörnhus vid bred och smal gata fick i *ny stadsdel* byggas i den högre höjden maximalt 60 fot (= 17,8 meter) in på den smalare gatan (jfr BO:S 1870 §38). Då hörntomterna normalt hade 80-100 fots fasadlängd måste således en byggnad uppföras i två avdelningar med olika våningsantal. För hörnhus i *äldre stadsdel* beräknades däremot hela byggnadens höjd efter den bredaste gatan utan hänsyn till fasadlängden vid smala gator. Den i tidigare byggnadsordning minsta tillåtna höjden för stenhus vid Hamngatorna eller öppen plats, 45 fot (= 13,35 meter), gällde nu generellt ”vid öppen plats i äldre stadsdel, der trähus ej får finnas”. Denna höjdbestämmelse hade från första början utgjort villkor för bebyggandet av de överlåtna tomterna vid större gator på Hagahedens disponibla delar – Hasselbladiska ängen i väster och landeriet Mariefred i öster – och det skulle dröja till mitten av 80-talet innan det blev aktuellt att tillämpa den 1874 reviderade byggnadsordningens generösare höjdbestämmelse som möjliggjorde femvåningshus.

- *Målning (BO §58, BS §30) Jfr BO 1869 §40*
Den äldre lokala bestämmelsen (jfr BO:S 1870 §29) talade i sin riksgiltiga form om vit färg som skadlig för ögonen. Denna åsikt fick i den nya lokala bestämmelsen en vidare tillämpning utan begreppet ”skadlig” (kursiv): ”Byggnad må ej utvändigt bstrykas med oblandadt hwit eller annan för *helsan eller ögonen menlig eller besvärlig färg*”.
- *Tillstånd till byggnadsföretag (BO §33:1, BS §38:1) Jfr BO 1869 §39*
Den äldre lokala bestämmelsen om värdigt yttre under rubriken ”Byggnadsstil” hade utgått och ersatts av en omformulerad avslutande sats efter sanitära hänsyn och brandsäkerhetsaspekten i en uppräknig av de olika omständigheter som byggnadsnämnden hade att beakta:
Då nämnden pröfvar byggnadsfrågor bör tillses ... att byggnaderna äro lämpliga för de tomter, på hvilka de skola uppföras, ... samt att byggnaderna tillfredsställa billiga anspråk på smak och prydighet.

Härmed urholkades den estetiska ambition som huvudstaden redan länge företrätt (jfr BO:S 1842 §23 och 1870 §20). Arkitekter, åtminstone de s.k. konstnärarkitekternas elit i huvudstaden, berördes illa av att smakfrågan byråkratiserats och närmare sekelskiftet, med facit av två decenniers byggande enligt byggnadsstadgan, gjorde sig 80-talets infekterade arkitekturdebatt påmind i en tillbakablick av akademiprofessor I. G. Clason i Teknisk Tidskrift 1896 (Extrahäfte för TT:s 25-årsjubileum). Byggnadsnämnder ansågs nämligen vare sig kunna eller böra ”uppträda som konstjury”. Däremot efterlystes ”till allmänhetens bästa” bestämmelser om ”villkoren för rättigheten att uppgöra och till nämnden inkomma med byggnadsritningar, likaväl som för rättigheten att uppföra byggnader”.

BS §38 var den enda som i byggnadsväsendets riksgiltiga regelverk berörde ämnet arkitektonisk konstnärlighet, medan stadsbildens estetik i stort ansågs tillgodosedd genom andra bestämmelser: om stadsplan (BS §12, BO §10), tomtindelning (BS §18, BO §§16-17), byggnads läge, hörn och färg (BS §26 och §§29-30, BO §27 och §58) samt förhållandet mellan byggnadshöjd och gatubredd (BS §28, BO §55). Bibehållna lokala bestämmelser där estetiken inverkat gällde var stenhus måste byggas (§29) och utformning av takrännor (§49).

Angående gårdsrum och byggnadshöjd i ”ny stadsdel” (BS §23:1, BO §25:4) var de nya bestämmelserna till ekonomisk nackdel för den enskilda byggnadsverksamheten genom inskränkningarna i utnyttjanderätten. Konsekvenserna av detta omtalas i följande stycke.

Högre exploatering i ”ny stadsdel” – Göteborgsmodellen intagen 1884 i riksstadgan

Det riksgiltiga och lokala regelverkets förändringar i mitten av 1880-talet hade stor betydelse och behandlas utförligt längre fram i sammanhang med stadens anpassningsåtgärder för byggmarknaden (se kap. III om bakgrunden och processen, kap. IV om konsekvenserna för bebyggandet söder om Vasagatan). Här följer därför endast en sammanfattning av ändringarna för en jämförelse med äldre bestämmelser i BO 1874.

Sedan byggnadsstadgan ändrats 1884 med anledning av förslag från Göteborgs och Stockholms byggnadsnämnder beträffande lättnader i föreskrifterna om obebyggd tomtyta fick Göteborgs byggnadsordning motsvarande lydelse 1885. Måttangivelserna enligt svensk fot (= 29,7 cm) ersattes nu av metersystemet med måttavjämning till hel- eller halvmeter.

- Byggnads utsprång över byggnadslinjen till förgård fick en särskild bestämmelse – 0,5 meter i minst 6 meter breda förgårdar – för att underlätta tidens mer livfulla arkitektur särskilt vid monumentala huvudgator (BS §12 och BO §10).
- Ett mer ekonomiskt bebyggande med kopplade gårdar utan större sanitär försämring av gårdsrummen reglerades genom ändring och tillägg (BS §23 och BO §25 mom. 4).

Samtidigt ökades största tillåtna fasadlängd vid smalare gata av hus med höjd beräknad enligt bredare gata från 18 meter (60 fot) till 30 meter (100 fot) motsvarande en normal tomts fasadlängd (BS §28 och BO §55).

Byggnadshöjder för stenhus får tilläggsbestämmelser i ny byggnadsordning 1895

Bakgrunden till och tillämpningen av den nya författningen på båda sidorna om Vasagatan behandlas utförligt längre fram i sammanhang med stadens anpassningsåtgärder för byggmarknaden (se kap. III om bakgrunden och processen, kap. IV om konsekvenserna för bebyggandet kring sekelskiftet 1900). Här följer därför endast en sammanfattning av ändringarna för en jämförelse med bestämmelserna i BO 1874/1885.

På förslag av byggnadsnämnden 1892 och efter yttranden från bl.a. arkitekter och byggherrar omredigerades och förnyades den lokala författningen efter utredning av en sedermera förstärkt beredning tillsatt av stadsfullmäktige, vars godkännande fastställdes i oktober 1895 av Länsstyrelsen. Vissa nya bestämmelser i BO 1895 hade länge saknats men hindrades inte av byggnadsstadgan. Inget trappsteg fick nu ligga utanför tomtgränsen mot gatan. Nya var reglerna om balkonger (§24 mom. 5) och trädetaljer på stenhusfasader (§32), lånade från Stockholms byggnadsordning. Större betydelse för stadsbilden fick följande bestämmelser:

- Max 22 meter hushöjd vid fasadavstånd över 18 meter såsom allégator (§26 mom. 3b).
- Max 3 meter höga prydande fasaduppbyggnader i äldre stadsdel (§26 mom. 2b).
- Högre takresning för brutna eller s.k. mansardtak än för enklare tak (§31 mom. 1).
- Villkor för fristående hus på villatomter, även hyreshus i fem våningar, (§22 mom. 8) och koppling i brandmur av sådana hus på smala tomter (§22 mom. 10).

För hörnhus i äldre stadsdel med höjd beräknad enligt den bredare gatan infördes nu en största tillåtna fasadlängd av 18 meter i full höjd vid den smalare gatan (§26 mom. 2c).

B. Planen för Göteborgs utvidgning 1861-1866

Där Vasastadens alla palatser nu ligga utbredde sig den ödsliga Hagaheden, vilken såg ut som en vanlig beteshage med . . . stenar och gytjepölar, videäckar och ett och annat magert pilträd. Det var en otrevlig och motbjudande trakt som man egentligen blott besökte för att taga genväg till någon av Hagorna. Ett par tre kojor var det enda som förrådade mänsklig tillvaro; annars var terrängen ett tillhåll för tjuvar och skälmar, vilka trotsade alla efterspaningar.

Konturerna till detta . . . stadsområde . . . började dragas upp för ett sextiototal år sedan. Samhället befann sig då i en synnerligen stark växtkraft, dess styrande som voro kraftiga män, företrädesvis av den gammaldags köpmanstypen, insågo att utvecklingen måste försiggå oavbrutet liksom trädet utbreder sina grenar åt alla håll. Det var också med stor tillfredsställelse göteborgarne mottogo stadsplanen av år 1864, vilken lät det dåvarande Göteborg ana huru ett framtida Göteborg skulle gestalta sig.

(C. R. A. Fredberg: Det gamla Göteborg III, 1922)

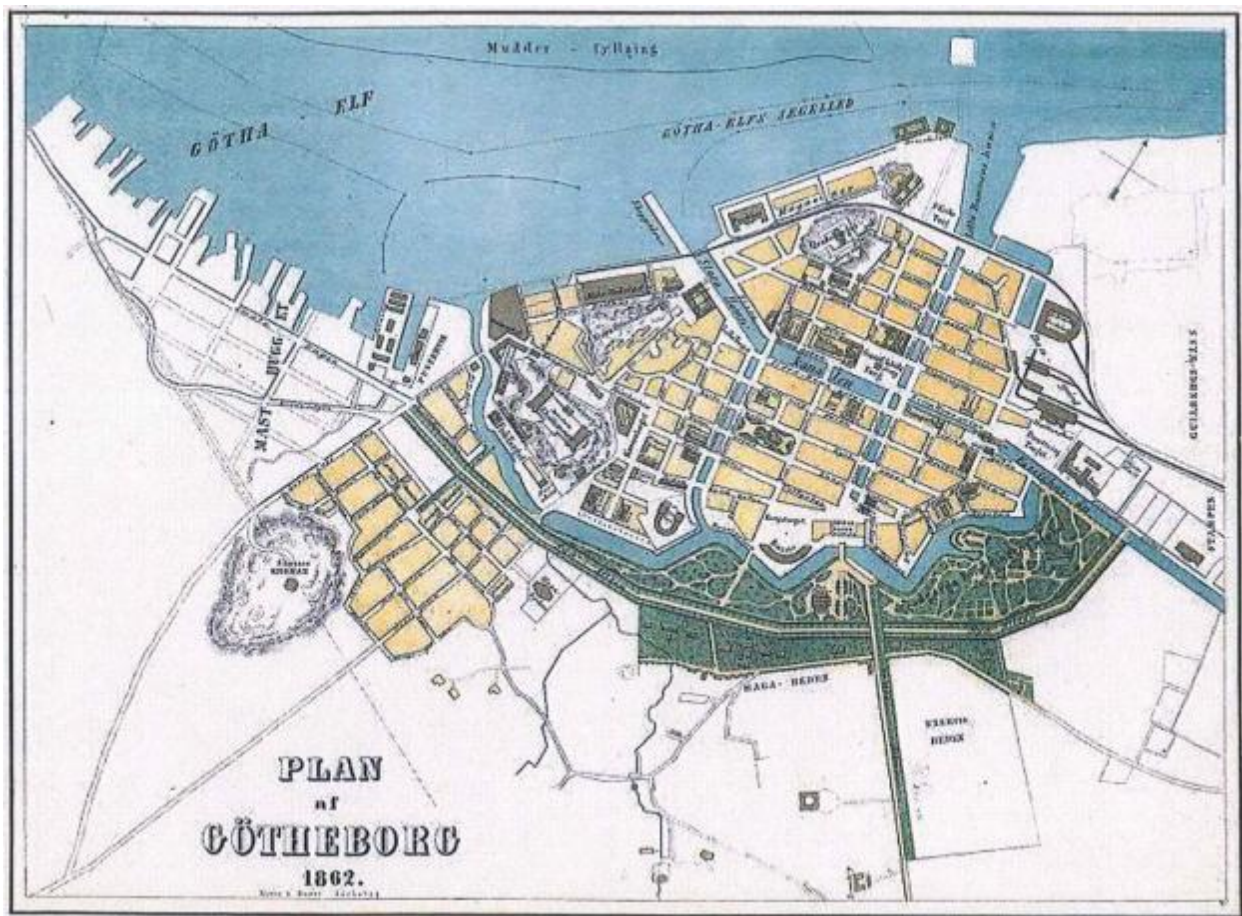
Planområdet

Utrymme för nya stadsdelar på donationsjorden

Sedan Kungl. Maj:t år 1850 lämnat staden tillstånd att försälja tomter utanför vallgraven upprättade stadsarkitekt H. Kaufmann 1852 ett förslag till kvarter och tomter, dels på de outnyttjade delarna av det forna fästningsområdet och dels på Hasselbladskas ängen (se *Förstadsplanering* i kap. I A). Emellertid avslog magistraten förslaget då Borgerskapets Äldste påpekat att bebyggandet innanför vallgraven först måste fullbordas.¹⁹⁰ Samtidigt såg man ett framtida hot mot stadens planmässiga utbredning i tillväxten av en okontrollerad torpbebyggelse för s.k. grundsittare på små avstyckningar från landerier med ständig besittningsrätt vid stadens infartsvägar – dessa betalade arrende till huvudarrendatorn. På stadens begäran utfärdade Kungl. Maj:t 1856 en förordning enligt vilken donationsjord fick säljas och bebyggas för andra behov än landeriets egna endast efter tomtreglering som fastställts av Kungl. Maj:t (se angående Göteborgs byggnadsordning 1830 i kap. II A).¹⁹¹

När det i början av 1860-talet blev dags att planera stadens utvidgning med gator, kvarter och bebyggelse såg perspektivet på stadens utbyggnadsbehov radikalt annorlunda ut än i 50-talets början. Borgerskapet hade 1857 beträffande efterfrågan på tomter mellan vallgraven och Nya Allén antagit att till följd av den blivande stambanans öppnande ”Staden i de nu lefvandes tid . . . kommer att till folkmängden fördubblas”.¹⁹² Därför gällde det inte längre ”att /enligt det 50 år gamla raseringskontraktet/ upplåta några enskilda byggnadstomter /vid vallgraven/ utan att anvisa hela Stadsdelar, med utrymme ej allenast för boningshus, utan äfven för de offentliga platser och byggnader, som der kunnna ifrågakomma”. Det var således fråga om ”att för Göteborg utstaka plats till en stor Stad, mångdubbelt större än hvad vid första anläggningen blifvit förutsatt”.¹⁹³ Några få år efter detta uttalande stod det redan klart att stambanan, väl färdig, skulle ge Göteborg en oanad tillväxt. Banan hade 1856 dragits in till staden innanför Gullbergsvassen. Inom ett par år hade den nått djupt in i Skaraborgs län – havreexporten och emigrationen stod i sitt flor och följaktligen behövdes den av Nils Ericson 1855 föreslagna spårförgreningen från stambanan runt stadens norra del innanför framtida kajer med lagerhus. Aningen 1857 att Gullbergsvassen mellan älven och järnvägen vore den gynnsammaste platsen för nya stadsanläggningar verkade bli besannad. Man hade emellertid också förutsett

att bättre sanitära system än vid stadens första anläggande blev nödvändiga, varför det skulle dröja länge innan området kunde "förvandlas från ett kärr till en Stad" – "det måste således blifva på den södra sidan om Staden utrymmet för den närmaste framtiden skall tagas".¹⁹⁴



262. Plantävlingsåret 1862 publicerades denna karta som för turister ingående utmärker sevärdheter som stadens offentliga byggnader och promenaderna vid vallgraven. Tullhus och hamnmagasin på kajen var dock ännu på planeringsstadiet, de öppna landområdena i söder en resurs för utbyggnad.

Det utrymme närmast den gamla stadsbildningen som med hänsyn till hamn och järnväg först sattes ifråga för planläggning var sankmarkerna mellan Göta älv respektive Gullbergs- och Fattighusaarna inom 12:e rotens 1:a avdelning. Gullbergsvassen utgjorde tillsammans med Stampen en areal om 147 hektar, en tiondel av donationsjorden. Då man insåg att detta planområde på sikt skulle vara för litet utökades det med de flacka delarna av 12:e rotens 2:a avdelning söder om Fattighusån. Levgrens- eller Tegelbruksängen m.m., Exercisheden och Hagaheden innehöll tillsammans 230 hektar utgörande en sjättedel av donationsjorden. Det för nya stadsdelar disponibla området utanför befintlig stadsplan var alltså i sin helhet 377 hektar stort, drygt en fjärdedel av hela donationsjorden – man bör här tänka på att 61 % av stadens mark låg norr om Säveån. Knappt 12 % var stadsplanerat område varav staden med parkbältet uppgick till 9 % och resten utgjorde förstäderna Haga och Masthugget.¹⁹⁵

Den del av planområdet som den följande framställningen ska behandla är 12:e rotens 2:a avdelning mellan Mölndalsån och Haga, i synnerhet Hagaheden och övrig mark omgivande Exercisheden. Tillsammans med förstäderna Haga och Masthugget, som ingick i planuppdraget och således även i plantävlingen, utgjorde 2:a avdelningen en femtedel av donationsjorden.

Stadens viktigaste infartsvägar från öster och söder – Stampgatan utefter den äldre begravningsplatsen och Södra Vägen utefter Gamla Allén (anlagd 1788 vid Exercisheden) – kantades båda av en lång rad landerier. De gamla plantagerna låg sida vid sida med en senare tids enstaka mindre fabriker. Dessa huvudvägar till staden formade tillsammans med Nya Alléns sträckning utefter vallgraven grunden i ett solfjädersformigt nät, utgörande det för Europas fästningsstäder karakteristiska mönster som blev en grundläggande fysisk utgångspunkt vid planeringen för städernas utvidgning. I mönstret ingick raden av villor med vackra trädgårdar utefter Nya Allén, en bebyggelse som med få undantag var tämligen nyuppförd och alltså under tillökning men enligt arrendevillkoren väster om Södra Vägen hade en återstående tillvaro av ett drygt kvartssekel (om parkbältets tillkomst se kap. I A, om villabyggnaderna se kap. III A).

Närmast Haga och Nya Allén, vilken ju utåt begränsade den egentliga staden, låg mellan enstaka låga bergkullar i den plana eller svagt lågsluttande terrängen de öppna landerimarkernas åker och äng med några slänter uppför skrevorna i bergmassivet i söder. Bergens sluttningar sträckte sig från landsvägen i sydost till Östra Haga i nordväst. Öster om Södra Vägen bortåt Mölndalsån dominerade en mer låglänt och flack slättmark avbruten av små kullar nära ån. Landeriernas gårdar och gårdsanläggningar med sina lummiga trädgårdar trängdes utefter såväl Mölndalsån som stadens södra infart, Södra Vägen med Gamla Allén. Längs den krokiga Kalfgatan, som följde bergsfoten i söder och utgjorde tvärförbindelse mellan landsvägen och förstaden Haga, låg landerierna mer spridda och bildade på grund av den brutna terrängen mindre enheter. I detta gamla odlingslandskap, den s.k. Hagaheden söder om Nya Allén, hade de senaste decennierna trängt sig in större och mindre koncentrationer av oreglerad förstadsbebyggelse med ordinära trähus som följde Kallens gata från Hagahedsvägen bakom villatomterna i norr till mötet med Kalfgatan i söder. Vid vägskaften hade bildats täta husklungor, den större Flygarns Haga och den mindre Skojarebacken samt vid Landaledet, uppåt Brantdala.

Belägna nära det egentliga stadsområdet hade väldiga träskartade vassområden i älven alltid inneburit en fara för stadsbornas hälsa under varma somrar. Alldeles inpå Nordstaden med dess trångbodda fattiga befolkning låg Gullbergsvassen, som det flera gånger efter fästningens nedläggning hade diskuterats att torrlägga och fylla igen av sanitära skäl (se *Den sanitära frågan* i kap. I B). Staden hade emellertid avstått då man befarat oerhörda kostnader och även övervägt risken att skämd luft från ruttnande vattendjur på den 97 hektar stora ytan skulle vara hälsovådlig för staden – skräcken för återkommande koleraepidemier var påtaglig. Sedan Sanitära Kommittén 1858 avslutat sitt femåriga utredningsarbete ansåg borgerskapet tiden vara inne att göra slag i saken och sålunda förbereda en angelägen framtida utvidgning av staden. Detta låg i linje med uttalandet av ”de äldste” till magistraten 1857 (se ovan) och krafter var nu i rörelse för utarbetande av en stor utbyggnadsplan, men initialt avsåg man att begränsa sig till Stampen och Gullbergsvassen omedelbart öster om den egentliga staden (se nästa avsnitt). Som borgerskapet ju 1857 framhållit i nyssnämnda uttalande hade läget mellan älven, Gullbergsån-Fattighuset och järnvägen den allra största betydelse för Göteborg i egenskap av handelsstad.

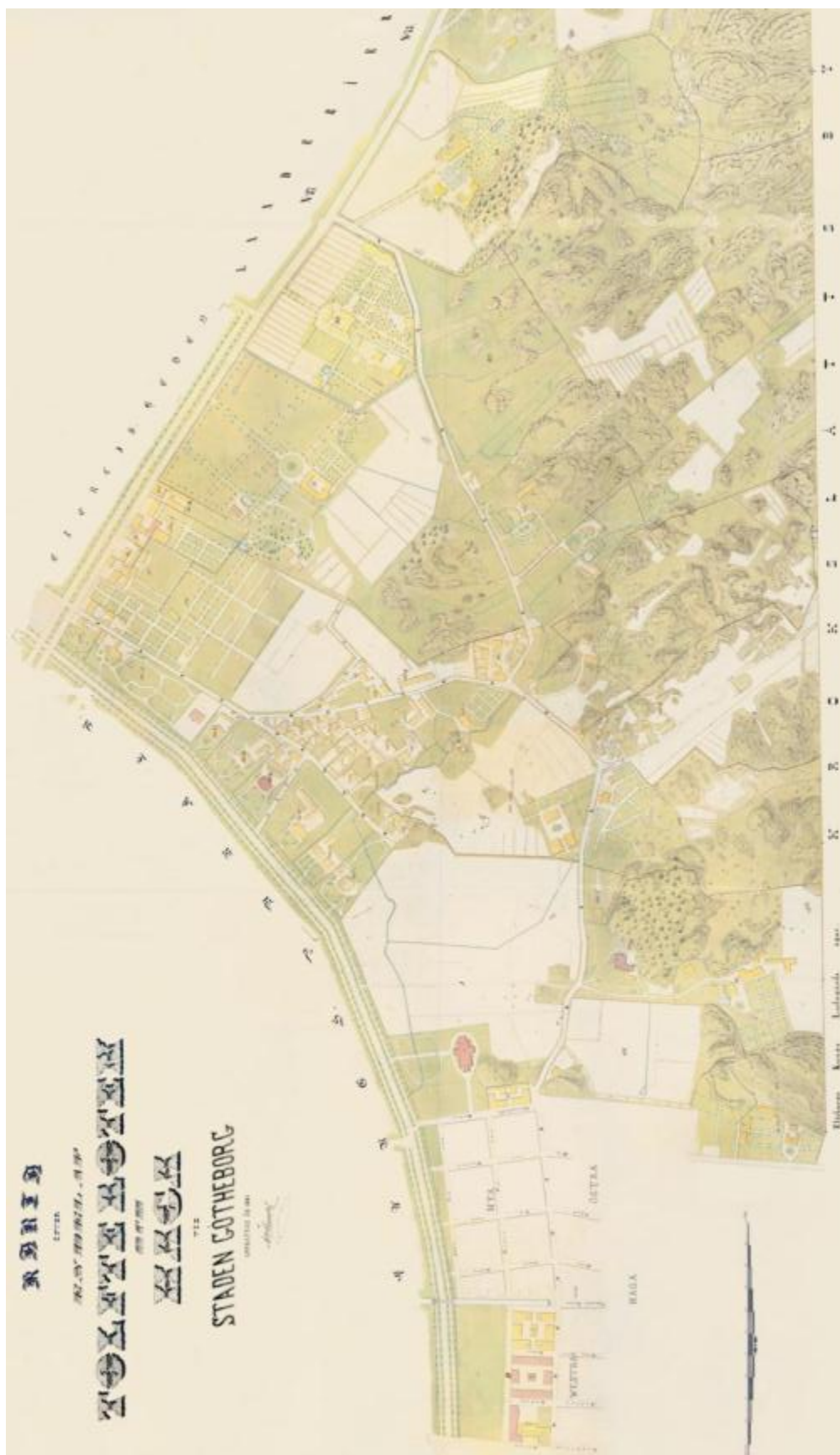
Göteborgs ledning hade sedan 1852 vad gäller stadens utvidgning idémässigt transformerats från den förindustriella handelsstadens småskaliga perspektiv till den expanderande handels- och industristadens storstadsperspektiv. I takt med ett oerhört ekonomiskt uppsving genom handelns och industrins tillväxt och befolkningens ökning hade Carlbergs och Kaufmanns utbyggnadsplaner, början och slut på en föråldrad utvecklingslinje, blivit passé. Man insåg 1857 att storstadens tid var i annalkande och vidtog sina mått och steg. Efter några hektiska år

av förberedande anläggningar – hamn och järnväg, park, vattenledning, Gullbergsvassens uttorkning – stod man 1861 inför själva planarbetet för en betydligt utvidgad stad. Man måste då inrikta sig på den framtida storstadens totala behov, men beträffande bostäder för den ökande befolkningen hade man ett överskuggande intresse: Göteborgs stigande välmåga skulle gestaltas tidsenligt representativt i välbelägna bostadsområden för de bättre bemedlade. Detta behov hade på kort tid intagit en större plats än hittills.

Planuppdraget 1861

I maj 1859, då staden påbörjade torrläggningen av Gullbergsvassen, hade chefen för Statens Jernvägsbyggnader Nils Ericson till staden avgivit ett begärt yttrande med anledning av att järnvägens arrende av mark mellan banan och vassen skulle upphöra med utgången av år 1860. Ericson föreslog, ”med bifogande af en plankarta öfver Göteborgs Bangård, jemväl upptagande plan till tomtqvarter m.m. åt vassen”, att järnvägen genom markbyte skulle få ett större område norr om stationen närmare Lilla Bommen – den där återstående vallgraven borde då igenfyllas. Samtidigt pekade Ericson på behovet av ”beqväm kommunikation mellan Staden och en blifvande utvidgning deraf norr om jernbanan”.¹⁹⁶ Magistraten och borgerskapet beslöt redan ett par veckor senare att först kartlägga hela det berörda området. Uppdraget till stadsingenjör C. J. Nyström övertogs hösten 1860 av kommissionslantmätare H. W. Brandel, 12 år senare utnämnd till stadsingenjör. Sedan den färdiga kartan inlämnats i början av april 1861 togs planfrågan upp av stadens båda ledande organ veckan därpå. Vid detta tillfälle uppvisades fyra förslagsritningar som redan uppgjorts av handlande G. R. Setterberg, stadens arbetschef O. Åqvist, stadsarkitekten H. J. Strömberg och chefsarkitekten vid Statens Järnvägar kapten A. W. Edelsvärd. De styrande – ”Magistraten med Borgerskapets äldste, och Drätsel-Kommissionens ledamöter af Borgerskapet” – utsåg nu bland sig en kommitté bestående av rådman Eduard Melin, konsul C. G. Prytz och handlande August Kobb, för reglering av Gullbergsvassen och Stampen. Uppdraget var ”att, efter samråd med sakkunniga personer, låta upprätta förslag till plan för indelning till öppna platser, gator och kanaler, planteringar, qvarter och tomter af all ... mark och vass ... med undantag af jernvägsområdet ...”. Kommitterade skulle också få använda 1 500 riksdaler ur stadskassan till prisbelöningar och omhändertog de fyra planförslagen.¹⁹⁷

Efter granskning av förslagen och överläggningar i frågan med de rådgivare man knutit till sig, nämligen stadsarkitekt Strömberg och den nyutnämnde överingenjören för stadens vattenbyggnader, kapten J. G. Richert, blev Kommitterade övertygade om att planarbetet behövde ”äga tillbörligt sammanhang med nuvarande och framdeles blifvande stadsdelar”. Sedan i detta syfte en ny karta utarbetats över befintliga förhållanden i det tilltänkta planområdet¹⁹⁸ föreslog Kommitterade i skrivelse till magistraten (2/11 1861) en utökning av sitt uppdrag till ”så väl nuvarande stadsområdet inom forna fästningsgrafvarna som Masthugget, Hagorna, Hagaheden samt Exercisheden och en del af ... Landeriet Cathrinelund ... med inbegrepp af den så kallade Tegelbruksängen”. En plan till gatu- och tomtreglering kunde då bli uppgjord i ett sammanhang för alla de ”staden tillgränsande områden, hvilka med någon sannolikhet kunde antagas komma att i en närmare eller fjernare framtid såsom stadsdelar bebyggas, ... hvilken plan heldre borde tilltagas i för stor än i för liten utsträckning”. Kommitterade menade att man borde ”utgå ifrån antagandet, att folkmängden och rörelsen härstädes framdeles komme att ökas i wida hastigare proportion än hittills”.



263. Planområdet mellan Haga och Exercisheden söder om parkbältet år 1861 – till Hagaheden räknades Hasselbladska ängen intill Hagakyrkan, Nya Alléns villor, "Flygarns Haga" vid Kalls gata och flera omgivande landerier. Före 60-talets slut skulle det nya Göteborg börja resas från två håll.

I planen måste därför ingå ”icke blott jordrymder, hwilka för närwarande stå till Stadens disposition, utan ock sådane, som nu innehafwas af enskilda”, antingen marken skulle behöva exproprieras eller inte. Om än genomförandet av en så stor plan inte på lång tid skulle bli aktuell förlorade man inget på att ha den färdig – det var fullt möjligt att vid tillämpning i framtiden göra de ändringar som nya behov kunde föranleda, ”utan att sammanhanget i det hela behöfde rubbas”.¹⁹⁹

Till dessa utgångspunkter lade man några särskilda omständigheter som motiverade ett större planarbete, bl.a.: ”då i allt fall fråga snart torde uppstå om plan för bebyggande af Hagaheden ...; då framställning från Cathrinelunds innehafware för ej längesedan skett i fråga om bebyggande af den s.k. Tegelbruksängen” och dessutom då magistraten nyligen uppdragit åt drätselkommissionen att upprätta plan för reglering av Masthuggets hamnegendomar med en ”strandgata” mot älven. Vidare framhöll man att äldre regleringar skulle kunna ändras där så behövdes och det inte medförde större svårigheter. Kommitterade önskade också få beloppet till prisutdelningar fördubblat i syfte att efter genomförd ”fri täflan” kunna belöna flera förslag. Stadens ledning tycks ha övertygats om att man måste ta steget fullt ut. Magistraten biföll den 22 november 1861 Kommitterades begäran och höjde prissumman från 1 500 till 3 000 riksdaler.²⁰⁰

Genom att planarbetet beslutats bli utsträckt även till det ca 230 hektar stora området mellan Fattighusån och Haga skulle hela donationsjorden väster om Gullbergsån komma att regleras – uttrycket ”lägga under stadsplan” fanns inte före byggnadsstadgan – medan den nordöstra delen bortom Gullbergsbro (drygt 60 %) lämnades åt framtidens stadsplanerare.²⁰¹

Plantävlingen 1862

I december 1861 utlyste Kommitterade genom kungörelse i såväl Göteborgstidningarna som tidningar i svenska, danska och norska huvudstäderna ”uppgörandet af ... förslag i afseende å stadens utvidgning ... till fri täflan” om 2 000 respektive 1 000 riksdaler för de två bästa förslagen. En särskild uppmätningsskarta med tillhörande promemoria stod till förfogande hos rådman Melin för intresserade, vilka anmodades att till denne senast vid halvårsskiftet 1862 inkomma med sina förslag i planritningar och beledsagande beskrivningar. De 23 inlämnade bidragen ställdes ut på Göteborgs Museum med författarnas identitet dold – sex under motto, två med namnsedel i förseglat kuvert och resterande 15 med namnet övertäckt – och refererades den 30 augusti 1862 i Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning (GHT) med samma numrering som Kommitterade senare redovisade i sin redogörelse för planarbetet den 31 december 1863.²⁰² Tidningens referent uppehöll sig i första hand vid hur de tävlande med omsorg behandlat Gullbergsvassen, ofta även Tegelbruksängen med hög ambitionsnivå. De mycket varierande och ofta rätt trevande förslagen på Hagaheden ägnades i regel mer förströdd uppmärksamhet. Detta avspeglar möjligen chefredaktören S. A. Hedlunds eget intresse för utbyggnadstankarna före plantävlingen, vilka blivit starkast koncentrerade till det strategiskt viktiga utvecklingsområdet mellan älven och järnvägen – man föreställde sig där en ny stadsdel som ett funktionsmässigt effektivare planerat annex till den gamla staden inom vallgraven. Hedlund hade också själv några år tidigare visionerat om en ”Akademi” med institutioner och bostäder på södra sidan av Fattighusån, nära Trädgårdsföreningen (kap. I B).

Tävlingsbidragen

Kommitterade tar i sin redogörelse inte upp tävlingsbidragens innehåll, men GHT:s referat från utställningen ger en översiktlig karaktäristik av samtliga förslag – flera kommentarer är relativt detaljerade, andra emellertid desto mer knapphändiga. För nutiden framtonar en rätt god bild av tävlingsresultatet genom kombinationen av tidningsreferatet med de planritningar och beskrivningar till bidragen som är i behåll. 12 planritningar, en kartskiss och 16 separata beskrivningar som påträffats i olika arkiv täcker upp totalt 21 av de 23 bidragen – nio stycken, bl.a. tre av de fem som senare prisbelönades, har både ritning och beskrivning. De två bidrag som inte har hittats i någon form får man ändå en viss uppfattning om tack vare GHT:s kommentarer till alla 23 bidragen med nummer åsatta enligt Kommitterades förteckning med namn eller motto. Eftersom beskrivning finns till åtta av de tio planritningar som inte påträffats, men i flera fall är mycket allmänt hållna, utgör tidningsreferatet med förslagen presenterade i nummerföljd en kompletterande källa av stort värde trots väl summariska sammanfattningar av några bidrag.²⁰³

Fem planritningar saknade den medföljande beskrivning som tävlingsföresättningarna fordrade. Beträffande bidrag nr 23 av stadsarkitekten H. J. Strömberg, ett av de mest intressanta för det fortsatta planarbetet, saknade denna omständighet betydelse – som stadens tjänsteman stod Strömberg alltid till Kommitterades fria förfogande och förklarade sig inte vilja tävla om pris. Som vi ska se längre fram påminde lektor Blomstrand senare kollegorna i stadsfullmäktige om orsaksförhållandet: ”Stadsarkitekten Strömberg deltog icke i tävlingen, emedan hans förarbeten för en fullständig plan till Stadens utvidgning blifvit inför Kommitterade diskuterade och i samråd med dem i flera hänseenden modifierade”.²⁰⁴ Det kan tilläggas att även kommittéledamoten konsul C. G. Prytz, som hade signerat bidrag nr 8²⁰⁵, sade sig delta på samma villkor som Strömberg.

En tävlingsdeltagare med bidrag nr 14 och 15 hade enligt GHT lämnat in ”de största och grannast utförda planerna” med flera ovanliga spektakulära inslag. Denne visade sig vara Knut Forsberg, ung kosmopolitisk trädgårdsarkitekt. Han förefaller ha varit väl bekant med kommittéledamoten August Kobb – planbeskrivningen i konceptform, daterad Paris den 12 augusti 1862 (d.v.s. långt efter tävlingstidens slut), hade adresserats till Kobb personligen med den frimodiga uppmaningen till honom att låta renskriva texten. Bidrag nr 21 och 22 från Köpenhamn, det förra med beskrivning signerad Conrad Seidelin, det senare med motto (utan beskrivning), hade båda en storslagen karaktär och enligt GHT²⁰⁶ påfallande likheter. Bidrag nr 18 var avsänt från Hamburg under motto. Ett annat bidrag med tysk anknytning var nr 3, som utanför vallgraven dominerades av trädgårds- och skogsodling. Nr 4 och 9, båda med motto, redovisade endast planområdets östra delar och uppfyllde därför inte tävlingens föresättningar (nr 4 saknade dessutom beskrivning). Vissa tävlande ville bevara mycket av Hagahedens lantliga struktur och villabebyggelse men reglera markerna österut till monumental stadsbygd. Sådana bidrag, t.ex. nr 5, inlämnat med namnsedel av kapten C. M. Ramsay vid Statens Jernvägsbyggnader, bedömdes antagligen ha en bristande helhetssyn.

Konsul Prytz föreslog ett effektivt markutnyttjande med spridda torg och platser i olika stela former som omväxling i ett heltäckande kvartersmönster – detta förslag är intressant genom kvartersriktningen på Hagaheden då denna togs upp i den slutliga planen. Prytz’ rigida åsikter som kommittéledamot om vikten av konsekvent parallellitet och rätvinklighet i gatusystemet

skulle få vika för kollegornas prioritering av andra principer i utarbetningen av det slutliga planförslaget (se om planens estetiska aspekter nedan). I avsaknad av konstnärlig ansats, med ohämmad markexploatering och enahanda gatubredder utan vare sig alléer eller parker som omväxling, måste i synnerhet nr 16 och 17 ha förefallit verklighetsfrämmande – med hänsyn till Göteborgs traditionella balans mellan bebyggelse och fria ytor, men också tidsandans krav på uppfyllande av en växande stads mångskiftande aktuella behov. Kommissionslantmätare H. W. Brandels stereotypa kvartersmönster (nr 17)²⁰⁷ överträffades härvidlag vida av byggmästare O. Rudqvist – en fattig murare boende i Haga – som brett ut mattor av likformiga kvarter i rysk eller amerikansk fason över hela planområdet (nr 16)²⁰⁸.



264-265. Bidrag 8 av konsul Prytz och 16 av murare Rudqvist hörde till de mer stereotypa förslagen.

Åtskilliga andra bidrag var mycket idérika, flera dessutom väl genomarbetade med god organisation av planmönstret och prov på mer eller mindre avancerade lösningar för en storslagen stadsbild i kontinental anda. Det var sådana bidrag som kunde tilldra sig Kommitterades intresse – hit hörde troligen minst tio av förslagen såsom de ovan nämnda nr 14, 15 och 23 liksom de två danska bidragen. Sannolikt har nr 12 med mottot ”Det storartade är ej alltid ändamålsenligt”²⁰⁹ höjt granskarnas ögonbryn, men lades åt sidan. Denna välgjorda ritning beledsagades av tävlingens längsta beskrivning och tyder på att förslaget utförts av någon inom landet med stor kunskap om såväl vatten- och järnvägsbyggnad som stadsplanering med ett utvecklat plats- och parkperspektiv. Det borde vara antingen en erfaren kanal- och järnvägsbyggare, en ingenjör med gedigen plan- och byggnadsutbildning eller en avancerad arkitekt. I dessa kretsar fanns översten, friherren Nils Ericson och arkitekten A. W. Edelsvärd – båda tillhörde landets elit på detta område och hade god kännedom om Göteborg – men inte minst stockholmsarkitekten P. G. Sundius. Denne hade efter Konstakademins gått tre år i lära hos G. T. Chiewitz, som 1852 gjort konkurs i hemlandet och inlett en finsk bana som stadsarkitekt i Åbo. Sundius hade före 1860 propagerat för en ny träbyggnadsstil och skulle bli känd som 1800-talets konstnärligt och tekniskt mest drivne stadsplanearkitekt i Sverige genom plantävlingen för det nedbrunna Karlstad 1865 och sina arbeten i flera andra städer såsom Gävle efter branden 1869, Sundsvall 1873 m.fl. Det vore egendomligt om Sundius inte skulle ha utnyttjat tillfället att delta i landets första stora plantävling, vilket måste ha ansetts prestigefyllt. Till de arkitektoniska finesserna i bidrag nr 12, mest koncentrerade på Gullbergsvass, hör elegant krökta kajlinjer och dubbla esplanader i nord-sydlig riktning samt stora parkstråk med bl.a. planterade arkitekturplatser prydda av en offentlig byggnad. Det mesta av detta är utmärkande drag hos kända planer av Sundius. Professor Göran Lindahl, som tidigare lyft fram Sundius i egenskap av planarkitekt för flera städer²¹⁰, har vid jämförelse av detta tävlingsbidrag för Göteborg med Sundius’ förslag för Karlstad funnit likheter i stort och i detalj varför han anser att Sundius utfört båda²¹¹. Mitt på Hagaheden är kvartersraderna åtskilda av en höjdpark med kyrka (nu Vasaparken), flankerad av esplanader vinklade mot samma punkt: ravelinkullen i Kungsparken (nu ”Floraskulle”).

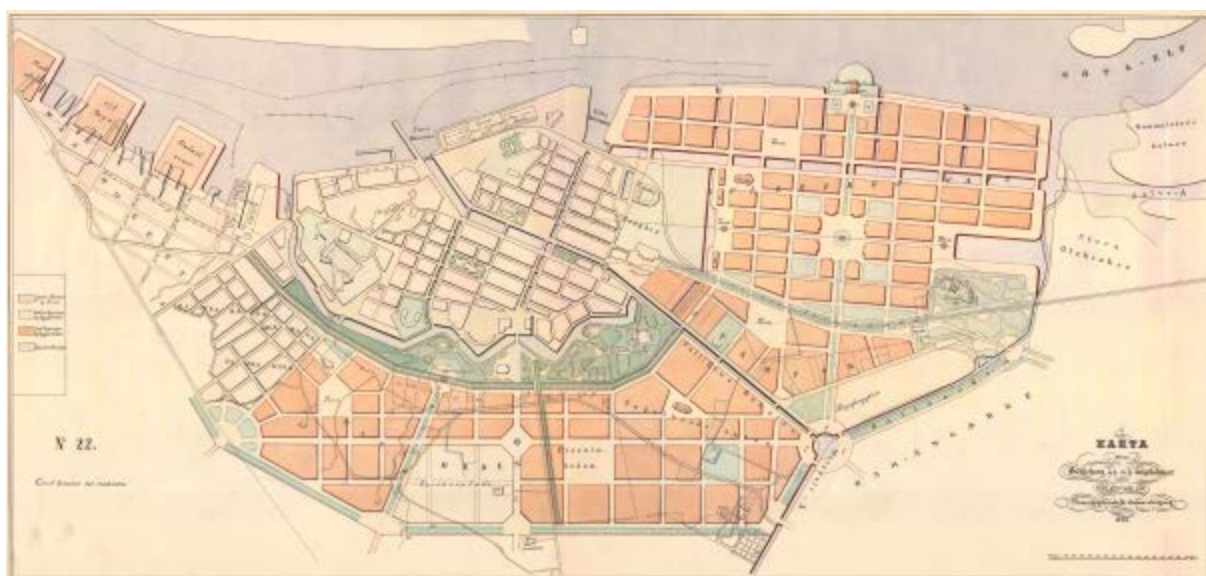


Olika förslag till en "grön" stad. 266. Bidrag nr 12, ett avancerat arbete med storslagna parkstråk typiska för den senare berömde planarkitekten P. G. Sundius. 267. Bidrag nr 3 med utbredd odling.

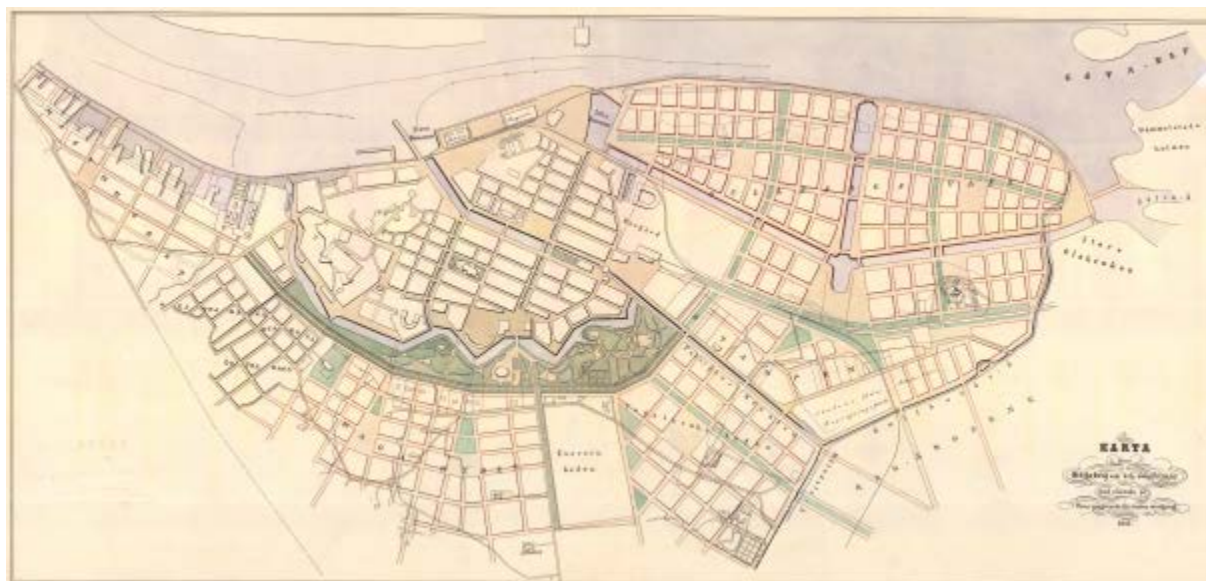


Bidrag nr 3 under mottot "Göteborg vår fädernestad"²¹² – beskrivning på tyska, i sammandrag på knagglig svenska – företrädde det i Göteborg starka intresset för vetenskap, industri och hantverk samt hortikultur i samverkan. Mitt på Gullbergsvassen, omgivet av tät kvarterstad, tronar ett ca 325x90 m. stort "Krystallpalats" för "Industrie-utställande och Vinterträdgård", konsertsalar, "rum för konungl. besök" och med "en stor fontän" (i palmhuset). Söder om Fattighusån ligger spirituös industri och systematiserad frukt- och grönsaksodling, i övrigt villakvarter och åkrar. Höjdområdet mitt på Hagaheden (park i bidrag nr 12), är "Skogspark till Skogskulturskolan". Omgivningens bevarade landerier och villor har kompletterats med nya villakvarter mot Haga. Gatunätet har en småskalig karaktär utan inslag av alléer eller platser. Förslagets enda monumentala inslag är det nämnda glaspalatset med bred geometrisk plantering i fransk stil framför huvudfasaden. Denna vision kom senare att realiseras i mindre skala när Trädgårdsföreningen 1878 anlade Palmhuset enligt liknande plan – med smyckande plantering på entrésidan åt söder – och åtta år senare en "Concert-Salon".²¹³

Mer visionära än realistiska var även andra idémässiga uttryck för Göteborg som blivande metropol i kraft av sitt handelspolitiskt strategiska läge och den därav betingade enorma tillväxten i befolkning och ekonomi – flera bidrag motiverade sina förslag med att Göteborg väntades bli Nordens huvudstad. Som vi tidigare sett (kap. I B) var uppfattningen att de tre nordiska rikena mot Västerhavet i framtiden skulle förenas – ett strategiskt inslag i den rörelse som benämns ”skandinavismen” och då ännu präglade den rådande tidsandan. Således hade bidrag nr 21²¹⁴ på Hagaheden ett slott, ”kongebolig”, parkanläggning och ridbana – detta ambitiösa förslag var signerat av den danske arkitekten Conrad Seidelin, som 1857 utan framgång hade presenterat sin vision av en stadsutvidgning i monumental stil över Köpenhamns fästningsgördel (se kap. I B). En anteckning bland Kommitterades efterlämnade handlingar tyder på att Seidelins förslag var påtänkt för pris tillsammans med Forsbergs minst lika spektakulära bidrag. Två andra ambitiösa bidrag där ritningen bevarats är nr 22²¹⁵ (som redan nämnts danskt, utfört i stil med nr 21) och nr 20²¹⁶, det senare av kapten L. Nordenfelt som i lösningarna för olika trafikbehov röjer såväl järnvägsbyggaren som planingenjören.



Olika nät av alléer med dekorativa platser. 268. Bidrag nr 22, ett danskt arbete med arkitektoniska anspråk. 269. Bidrag nr 20 av ingenjören kapten Nordenfelt, arbetsledare vid Västra Stambanan.



Göteborgs plantävling 1862: ritningar och beskrivningar till bidragen

Bidrag	Författare/motto	1. Ritn.	2. Beskr.	Saknas	Komplett
N:o 1.	<i>Namnsedel:</i> (Gustaf Nerman)	RSG	GLA		X
N:o 2.	D. A. Fernblad		GLA	1	
N:o 3.	<i>Motto:</i> "Götheborg vår fädernestad"	RSG	GLA		X
N:o 4.	<i>Motto:</i> "Rom byggdes ej på en dag"		----	X	
N:o 5.	<i>Namnsedel:</i> (C. M. Ramsay)	RSG	GLA		X
N:o 6.	C. U. E. Wesslau		GLA	1	
N:o 7.	H. V. Andersson		GLA	1	
N:o 8.	C. G. Prytz	GLA		2	
N:o 9.	<i>Motto:</i> "Nunc aut numquam"	RSG	GLA		X
N:o 10.	J. Damm	RSG	GLA		X
N:o 11.	J. G. Richert		GLA	1	
N:o 12.	<i>Motto:</i> "Det storartade är ej alltid ändamålsenligt"	RSG	GLA		X
N:o 13.	E. Kollberg		GLA	1	
N:o 14.	Knut Forsberg		GLA	1	
N:o 15.	Knut Forsberg	SBK	GLA		X
N:o 16.	O. Rudqvist	RSG	GLA		X
N:o 17.	H. W. Brandel	RSG	----		(X)
N:o 18.	A. A. M. Nagel		GLA	1	
N:o 19.	<i>Motto:</i> "Cacterius paribus"		----	X	
N:o 20.	L. Nordenfelt	RSG	GLA		X
N:o 21.	Conrad Seidelin		GLA	1	
N:o 22.	<i>Motto:</i> "Quot homines, tot sententiae"	RSG	----		(X)
N:o 23.	H. J. Strömberg	(RSG)	----		(X)

1864. Göteborgs N:o 5.
Stadsfullmäktiges Handlingar.

Kommitterades förslag till plan för Stadens utvidgning
och reglering.

Inom den för tällingen utsatta tid, fingo Kommitterade emottaga 23 stycken planritningar i ämnet, nämligen:

- N:o 1, försedd med namnsedel;
N:o 2, af Herr Kommissions-Landtmätaren D. A. Ferablad;
N:o 3, med motto: "Götheborg vår fädernestad";
N:o 4, med motto: "Rom byggdes ej på en dag";
N:o 5, försedd med namnsedel;
N:o 6, af Herr Civil-Ingenjören C. U. B. Wesslau;
N:o 7, af Herr H. V. Andersson;
N:o 8, af signaturen X & Co; Herr Konsul C. G. Prytz;
N:o 9, med motto: "Nunc aut numquam";
N:o 10, af Herr Ingenjören J. Damm;
N:o 11, af Herr Kaptenen Riebert;
N:o 12, med motto: "Det storartade är ej alltid ändamålsenligt";
N:o 13, af Herr E. Kollberg;
N:o 14, af Herr K. Forsberg;
N:o 15, af Densamme;
N:o 16, af Herr Byggmästaren O. Rudquist;
N:o 17, af Herr Kommissions-Landtmätaren H. V. Brandel;
N:o 18, af Herr A. A. M. Nagel i Hamburg;
N:o 19, med motto: "Cacterius paribus";
N:o 20, af Herr Kaptenen och Riddaren L. Nordenfeldt;
N:o 21, af Herr Conrad Seidelin i Köpenhamn;
N:o 22, med motto: "Quot homines, tot sententiae"; och
N:o 23, af Herr Stads-Architekten H. J. Strömberg;
och voro samtliga dessa planritningar, med undantag af N:ris 4, 17, 19, 22 och 23, åtföljda af beskrifningar; dock hade författarne af planerna N:ris 8 och 23 tillkännagifvit, att de icke ville i tällan om pris deltaga.

Angesidagen.
Göteborg den 31 December 1863.
Edvard Molin C. G. Prytz August Meltzer

270-271. Ur Kommitterades tryckta berättelse om planarbetet.

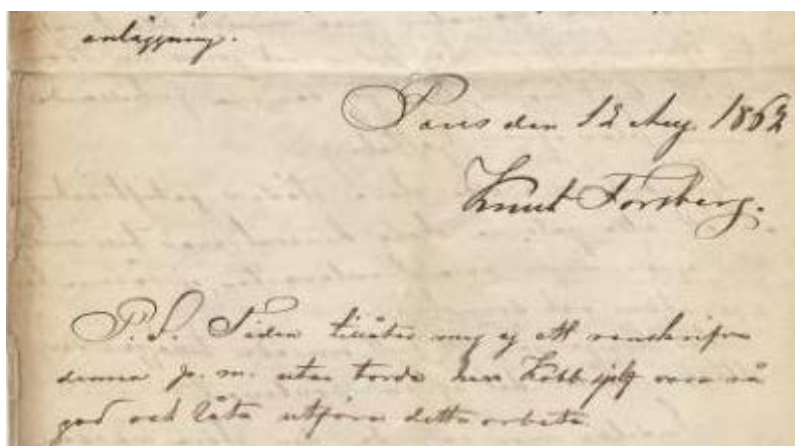
272. Kommitterades namnteckningar under deras handskrivelse (förlagan till trycket).

Tävlingens resultat

För utvärderingen och bearbetningen av tävlingsbidragens olika uppslag och mer eller mindre genomtänkta lösningar fick de tre Kommitterade på begäran förstärkning av fyra tunga namn: som berörda tekniska experter överste Nils Ericson, f.d. distriktschef vid Göta Kanal (se även kap. I A om älvsfronten och parkbältet), sedan 1855 chef för Statens Jernvägsbyggnader men pensionerad vid 1862 års slut, och tulldistriktchefen Viktor Karström, samt som företrädare för stadens styrande handels-societet de båda grosshandlandena James Jameson Dickson och Olof Wijk (d.y.). Man tog rundlig tid på sig – bl.a. tycks man att döma av bevarade planer i original och förtydligad kopia ha begärt kompletteringar avseende hamnjärnvägen i vissa intressanta bidrag – och tillkännagav sitt utslag först den 15 maj 1863.²¹⁷

I likhet med Wien-tävlingen 1858 utsågs ingen vinnare eftersom inget enda förslag ansågs godtagbart i sin helhet eller värt förstapriset. Fyra förslagsställares arbeten belönades dock såsom i olika avseenden värdefulla för Kommitterades fortsatta planarbete. De två tävlingsdeltagare som bedömdes ha gjort de nyttigaste insatserna fick dela på det högre priset: kaptenen vid Väg- och Vattenbyggnads-Corpsen Gustaf Nerman för bidrag nr 1²¹⁸ och "Öfver-Ingenjören för Stadens Vattenbyggnader" kaptenen J. G. Richert för bidrag nr 11²¹⁹. Två andra hade nedlagt "särdeles arbete och möda" i sina bidrag och fick dela på den lägre prissumman: ingenjören J. Damm, "Sekreterare vid Jernvägsbyrån", för bidrag nr 10²²⁰ och "Herr" Forsberg – dåtidens mest berömde trädgårdsarkitekt i Sverige, nämligen Knut Forsberg – för bidragen nr 14 och 15 med Forsbergs påskrift "N:o 1" respektive "N:o 2"²²¹. Som redan nämnts hade stadsarkitekt H. J. Strömberg lämnat sitt bidrag nr 23²²² utom pristävlan men man ville "uttala sitt erkännande af det förtjenstfulla i hans förslag, hvori flera goda idéer blifvit tillämpade och hvilket i flera afseenden ansågs hafva varit och kunna blifva Kommitterade till nytta". Så långt kan man följa Kommitterades bedömningar.

Det har tidigare omtalats att bland de 12 à 13 planritningar som påträffats vid arkivsökning finns tre av de fem prisbelönade, utförda av fyra tävlingsdeltagare – Damm (nr 10) och Forsbergs "N:o 2" (nr 15 enligt GHT:s referat) är signerade. Nermans osignerade och onummerade ritning kan identifieras genom uteslutningsmetoden då innehållet stämmer med beskrivningen till bidrag nr 1 och även med tidningsreferatet under samma tävlingsnummer. De två som saknas, Richerts (nr 11) och Forsbergs "N:o 1" (nr 14), är till innehållet kända både genom respektive tävlandes beskrivning och referatet i GHT – Forsbergs arbete får genom sin storslagenhet och idériedom betydligt större uppmärksamhet av tidningen än Richerts. Reportagets kortfattade beskrivning av stadsarkitekt Strömbergs bidrag stämmer med den påträffade kartskissen.²²³ Dessa tre ritningar – nr 11 (Richert), nr 14 (Forsberg) och nr 23 (Strömberg) – förefaller ha varit av central betydelse i Kommitterades omarbetning och kan därför ha separerats från det övriga arkiverade tävlingsmaterialet.



273-274. Den unge driftige trädgårdsarkitekten Forsberg var i Paris sent ute med beskrivningen till sina bidrag i Göteborgstävlingen – över en månad efter tävlingstiden – och anförtrorde August Kobb uppgiften att ordna renskrivning av hans handskrift. Kobb hade kanske uppskattande tagit del av hans arbeten. År 1864 var Forsberg i Göteborg som medarbetare på S. A. Hedlunds tidning (GHT).



Prisbelönta tävlingsbidrag. 275. Nr 1 av kapten Nerman delade den större prissumman med kapten Richert, som gått samma fortifikationsingenjörsutbildning på Marieberg.

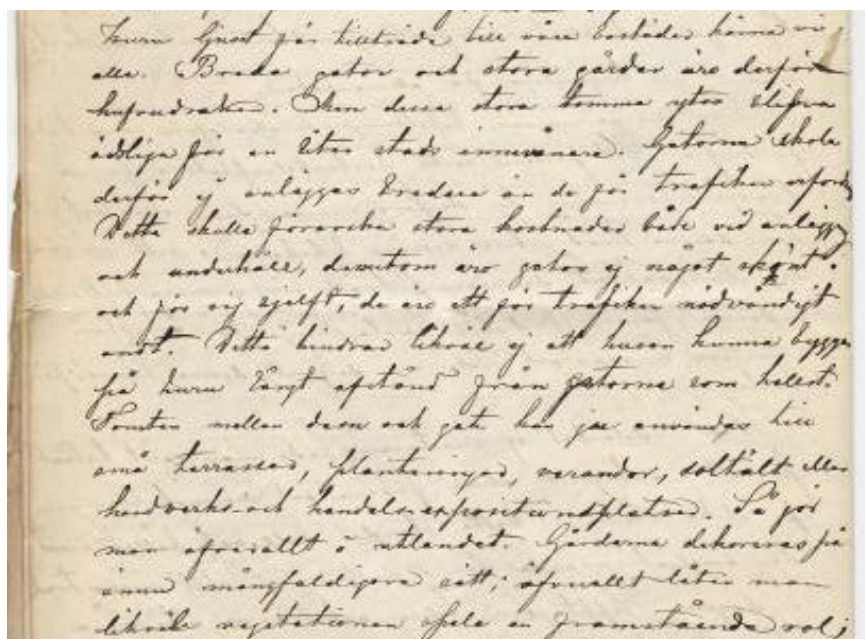
276. Nr 10 av ingenjör Damm delade den lägre prissumman med trädgårdsarkitekten Forsberg. Som järnvägstekniker hade Nerman och Damm ägnat kommunikationerna stor uppmärksamhet. Både vad gäller utförandet och i gestaltningshänseende var dock Nerman påfallande schablonmässig i motsats till den yngre Damm, vars omsorg om variation och detaljer avslöjar en talangfull ritare.



detssamma stämde hufvud, samt, såsom till-
 sägda bergin planterats med träd samt sking
 gränsad.
 af Stadsdelens mellan Haga och Fattighuset
Bevaktare I denna stadsdel, hvars ligggator
 de förordade nya nya allier och hvars torggator
 bli vid beströmt med den nämnda, hvars de med-
 lan gränsen utlagda ^{trädplanter} ~~trädplanter~~ utslutande
 uppläts till torg och parker. För gränsen är dock
 förordade utlagda af större byggnader. Duf-
 skolen är ett torg förordade på mitten af den nu-
 varande gamla allier. Detta torg blir i sin ge-
 stalt 140 fot långt och 40 fot brett. I hvar
 mellan i Stadsdelen och Fattighuset Bevakare är en
 slutet förordade till hvar ett kommunalt
 finnes såväl från hvar sidan af den sättes
 befintliga barn, som af den på Bevakare från
 de öfriga stadsdelarna.
 Beträffande området mellan fästningsgränsen

Ur de tävlandes beskrifningar till ritningarna på motstående sida med avsnitt rörande Hagaheden.
 277. Gustaf Nerman (bidrag nr 1).
 278. J. Damm (bidrag nr 10).

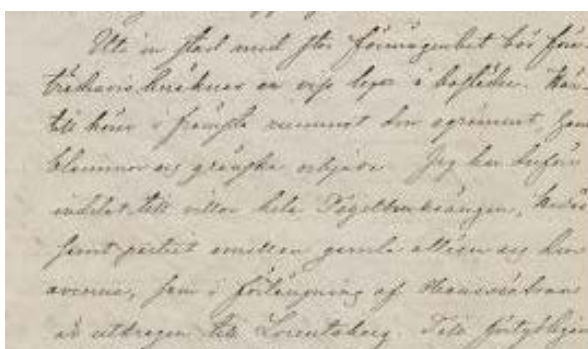
De närmast nya allier, mellan 1^a och 4^a liggatorns
 länkar, samt den nya allier och i hvar af liggator.
 Den allier som den länkar behöfver inte utslut
 en länkar länkar till att den länkar utslut, så
 den på den. Det sättes, så att utslut med nya allier
 till länkar, så att utslut i gator och gator.
 Förordade med den sättes nya allier som
 1^a Länkar allier
 2^a Länkar en i sättes länkar från länkar på den, för
 nya länkar från nya allier och länkar utslut
 länkar länkar med 4^a liggator
 3^a Länkar från länkar från länkar och nya allier,
 utslut med länkar, gamla gator
 4^a Länkar och länkar länkar på den en länkar
 länkar länkar gamla gator, så att länkar en länkar



Ur beskrivningar till ritningar med avsnitt rörande Hagaheden.

279. Knut Forsberg (bidrag nr 14 och 15).

280-281. J. G. Richert (bidrag nr 11 – denna ritning har inte påträffats).

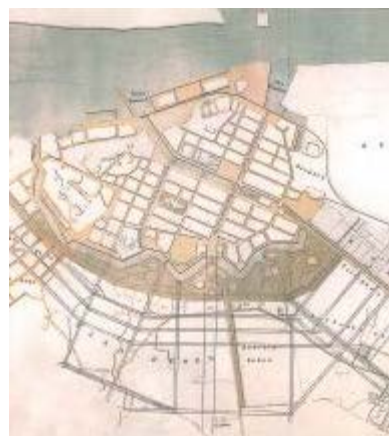


Användbara principer i tävlingsbidragen

Flera gemensamma principer hos de fyra pristagarna förefaller tyda på Kommitterades svårighet att rangordna deras bidrag. Främst förenas förslagen av en klarhet och konsekvens i helheten som är mest påfallande i nr 1 (Nerman), 11 (Richert), 14-15 (Forsberg) och nr 23 (stadsarkitekt Strömbergs bidrag utom pristävlan). Sålunda lanserar alla något system av alléator som storslagen gestaltningsidé, kanske mest konsekvent hos Nerman och Forsberg.²²⁴ Båda ger esplanaden som typ företräde, Forsberg till skillnad mot Nerman med ett utvecklat esplanadsystem, d.v.s. korsande gator i olika riktningar. Alléatorna präglar också bidragen av stadens arkitekt och ingenjör – Strömberg och Richert – men åtminstone i Strömbergs fall inte med en så konsekvent storstadsvisionär helhet som Forsberg. Handelstidningens referent var också tydligt imponerad av Forsbergs konstnärliga mästerskap.²²⁵ Nr 10 (Damm) är beträffande gatusystemet mest storslaget på Tegelbruksängen där en kulle med kyrka utgör ett monumentalt blickfång. Den tidigare nämnda kartsbild som sannolikt återger stadsarkitekt Strömbergs förslag har radiellt utstrålade huvudgator av stor bredd för trädplanteringar, vidare är kullen i öster utnyttjad för något blickfång i en park.



282. Det prisbelönta tävlingsbidraget nr 15 av trädgårdsarkitekten Forsberg (här retuscherad och rättvänd) delade den lägre prissumman med ingenjör Damm. Ritningen troligen ej förut publicerad. **283.** Uppenbarligen är detta stadsarkitekt Strömbergs hittills opublicerade bidrag nr 23, kanske ett förarbete. **284.** Hans skissarbete började med gatulinjer i blyerts på tävlingsunderlagets karta (t.h.). Man ser att Strömberg utgått ifrån befintliga gatunät – radialförbindelser i fortsättning av bl.a. de parallella Magasins- och Korsgatorna inom vallgraven (upptagen i Kommitterades planförslag som en bärande idé), tvärgående ringgator i fortsättning av Hagas öst-västliga gator. Gemensamt för båda dessa arkitekters bidrag är storslagna gatunät i kontinental stil med alléer, dekorativa platser och monumentala accenter såsom fondmotiv eller längs planterade huvudgator. Forsberg har i detta alternativ gjort järnvägen till navet i ett samgestaltat, åt öster utvidgat storstadscentrum – Mölndals- och Gullbergsåarna är omledda i syfte att förlänga vallgravsstråket i engelsk parkstil med anknytning till ett slott. En villazon finns mellan Nya Allén och stenstadskvarteren, längre ut två ringboulevard.



En rad olika behov för den framtida storstaden var tillgodosedda av en eller flera pristagare och fick genomslag i Kommitterades omarbetning till ett nytt förslag:

Hamn- och industriområde

Gullbergsvassen med dess väldiga plana yta mellan älven och järnvägen förväntas ha den största utvecklingspotentialen. I första hand antas detta bli stadens centrum för handel och industri med spår i anslutning till stambanan, varifrån en hamnbana utgår på kajerna västerut.

Bangården

Ett rymligt område för blivande järnvägsspår reserveras mellan Norra Larmgatan och Nya Alléns föreslagna fortsättning norrut mot Göta älv.

Vattenvägar

Kommitterades utgångspunkt, "Stora Kanalen" på Gullbergsvassen, upptas av alla men nr 11 argumenterar kraftigt mot denna från praktiska, ekonomiska och strategiska utgångspunkter. En helhetslösning av vatten- och järnvägstransporter är uttalad i nr 1, 10 och 11 men är mest genomarbetad i nr 1, som föreslår att hela vallgraven på sikt rätas ut.

Ny sluss

Gamla slussen med Slusskvarnen ersätts med bro mellan Östra och Norra Larmgatorna och en ny sluss anläggs i Mölndalsån.

Förbindelseleder

Radial- och ringgator mellan stadsdelarna är ofta allégator (inga sådana radialgator i nr 1). Södra Hamngatan förlängs över Trädgårdsföreningen (ej i nr 1). En monumental allégata i blivande Kungsportsavenyns läge föreslås i nr 10, 11, 14-15 och även nr 23.

Gatubredder

Sidogator till alléer och övriga mindre gator har 12 meters bredd, andra gator 15 à 18 meter.

Alléer som ringleder (boulevard) och radialförbindelser (avenyer) i form av esplanader

Befintlig ringboulevard (Nya Allén) förlängs över Gullbergsvassen som esplanad. Yttre ringled och korsande alléer får samma utformning, dock har nr 11 en riktig "avenue" söderut.

Offentliga byggnader fritt placerade i framträdande lägen

En rad institutioner kantar avenyn från Stora Teatern söderut i nr 14 och 15, vilka jämte nr 10 också föreslår en kyrka på kullen öster om Exercisheden – detta uppslag blev orsak till Vasagatans riktning (se om estetiska aspekter under *Kommitterades plan*).

Exercisheden och Gamla Allén

Dessa behålls oförändrade i nr 10, 11 och 23 medan nr 14-15 offrar Gamla Allén för Hedens rätvinklighet och omger det sålunda förstörade fältet med nya bredare alléer.

Kvartersriktningar (efter lång- respektive tvärgator)

Nya Allén och Gullbergsvasskanalen anger riktningen för långgator och kvarterens långsidor, en schablonmässig lösning som i Kommitterades bearbetning ändrades till den av Damm använda väderstrecksprincipen på Tegelbruksängen (kvarterens längdriktning i norr-söder) – intressant nog hade kommittéledamoten Prytz (nr 8) följt samma princip som Damm men i motsats till denne föreslagit ett sådant kvarterssystem på ett stort område söder om Nya Allén.

Parker och parknära trädgårdar

Offentlig anläggning föreslås på Gullbergsvassen (nr 10, 11) och villor på Tegelbruksängen (nr 11 på hela ängen). Som övergångszon mellan parkbältet och nya stadsdelar föreslår nr 11 och 15 villor med trädgårdar – se nästa stycke.

Bostadsområden

Som bostadsområde anses Gullbergsvassen mindre lämplig. En praktisk funktionsindelning utgår från den rymliga bangården, i vars närhet läggs hamnområdets magasinskvarter. Närmare stambanan lägger nr 1 och 11 arbetarbostäder med närhet till såväl magasinskvarteren i väster och norr samt fabrikskvarteren i öster och parkområde i söder. Bostäderna upptar sektionen mellan alléer utdragna i fortsättning av Nya Allén och en yttre ringboulevard. Tegelbruksängens plana mark i anslutning till Nya Allén och Fattighuskanalen anses vara mest lämpad för exklusiva bostäder. Hagahedens villaområde längs Nya Allén föreslås i nr 10, 11, 14-15 bibehållet eller förnyat som parknära bostadszon – av särskild vikt för denna del av Kommitterades fortsatta planarbete bör ha varit att bidrag nr 14 anger ”terrassbyggnader” med ordinära byggnadskvarter innanför²²⁶. Denna zon med parkkvarter eller villor fortsätter österut i nr 10 och 14-15 samt nr 11 som dock har villakvarter på hela Tegelbruksängen. I övrigt föreslås att kuperad mark i huvudsak reserveras för villor.

Storstadsmässig och ändamålsenlig monumentalitet i de uttagna bidragen

Den tidigare nämnda planskissen över stadens utvidgning²²⁷ kan knappast vara något annat än stadsarkitekt Strömbergs idé till sitt bidrag om de breda huvudgatornas sträckningar åt olika håll, alla – så som Handelstidningen skriver²²⁸ – utgående från gamla stadsområdet. I avsaknad av en noggrannare ritning i de övriga bidragens större skala är det svårt att med säkerhet avgöra hur Strömberg hade tänkt sig allégatorernas utformning, dock antyds ett par avenyer med körbanor i mitten åt sydost. Pristagarnas allégator är huvudsakligen av den typ som i byggnadsförordningen för Finland 1856 betecknas ”esplanad”, alltså en promenadallé mellan flankerande sidogator. Nerman, vars esplanader enbart är ringleder, framhåller de stora praktiska fördelarna med detta utförande – trafikens bekvämlighet och bostädernas ljusförhållanden – framför att sätta trädraderna närmare husen på sidorna om gatan, det utförande som kännetecknar avenyer och boulevarder (se Josef Stübbens åsikt i kap. II A).²²⁹

I alla prisbelönta förslag, samt i stadsarkitektens, går en gata rakt söderut från Kungssportsbron förbi Stora Teatern. Denna förbindelse anges av de flesta som en bred trädplanterad huvudgata till Lorensbergsparken, vilken hejdar gatans fortsättning – den blivande Kungssportsavenyn. Richert föreslår något han kallar en ”avenue” (namnet anger funktionen av radialgata) medan Damm och Forsberg har ritat en esplanad och Nerman en vanlig gata utan betydande bredd och utan trädrader – även Prytz föreslog en sådan gata, vilken dock hade gatukorsningar utvidgade till små platser. På Strömbergs skiss går den blivande avenyn rakt söderut men utan markerade trädrader, vilket också gäller den utdragna Magasinsgatan av motsvarande bredd – dessa båda senare har en avsevärt bredare motsvarighet i Korsgatans fortsättning. Möjligen är de smalare gatorna, i likhet med de ovan nämnda trädmarkerade gatorna, avsedda för trädrader på sidorna om en körbana medan den bredare gatan troligen är så dimensionerad i syfte att utföras som esplanad. Intressant nog visar denna skiss den blivande Kungssportsavenyn med en konkav entréplats till Lorensberg som fond – här vid parkentrén kom sedan avenyn att avslutas rakt och göra halt i flera decennier, men den konkava platsformen skulle återkomma 20 år senare i ett förslag av August Kobb (se *Visionen*

av *Kungssportsavenyns avslutande fond* i kap. IV B). Rörande Gamla Allén är Forsberg ensam bland pristagarna om att föreslå dess försvinnande, vilket åsyftade en utvidgning av Exercisheden till en rätvinklig ”skolungdomens lekplats”. Alla pristagarna utom Nerman föreslår i Södra Hamngatans fortsättning en huvudgata längs Fattighusån över Trädgårdsföreningens område. Respekten för Trädgårdsföreningen tycks annars ha varit stor då ingen har föreslagit att sammanbinda innerstaden med områdena i sydost närmaste vägen, via en gata tvärs igenom parken. Detta hänsynstagande påtalades särskilt av Kommitterade som en målsättning vid omarbetningen till slutligt planförslag.

Pristagarna: ingenjörerna och arkitekten

Tre ingenjörer med spetskompetens inom vatten- och järnvägsbyggnad och en ovanligt högt utbildad trädgårdsarkitekt representerar jämte stadsarkitekten de tekniska och konstnärliga kompetensområden som krävdes för en stadsbyggnadsuppgift av den betydelse och dimension som Göteborg siktade på. De fyra har löst uppgiften på olika sätt, men några gemensamma utgångspunkter gör att de skiljer sig från flertalet övriga tävlande. Nya anläggningar över hela planområdet är anpassade till Nya Allén och parkbältet samt stadskärnan, som ställs i ett gott funktionellt samband med såväl nya stadsdelar som hamn och järnväg. De stora förbindelselederna – såväl radialgator som ringgator – är huvudsakligen breda allégator, men hos Nerman har endast ringgatorna sådan status.

Gängse facktermer för trädplanterade gator (”allégator”, se *Kommunalteknikens och estetikens förebilder i Europa* i kap. II A), beroende på riktning, följde ett mönster som utbildats i Paris – dock hade det där inte blivit konsekvent genomfört. Sålunda skulle ”avenyer” löpa ut från stadens centrum som radialgator och ”boulevarderna” runt stadens inre delar som ringgator. Boulevarderna planerades i Göteborg av främst praktiska skäl att utföras som ”esplanader” (en gångallé i mitten med körbanor på sidorna) – en namnform använd i flera svenska städer men inte i Göteborg (*Storstadsvisionen tar form*, kap. I B). Enligt *Handelstidningen*²³⁰, som refererade de utställda tävlingsbidragen med deltagarnas namn dolda, hade även det som visade sig vara stadsarkitekt Strömbergs förslag många offentliga trädplanteringar, förutom flera raka alléer ut från det gamla stadsområdet även en trädinramning av det enligt hans ritningar nyuppförda Elementarläroverket innanför den uträtade vallgraven (se kap. I B). Således var intresset för strikta trädrader som viktigt element i europeisk stadsbyggnadskonst ett genomgående drag i de av Kommitterade särskilt omnämnda bidragen.²³¹

Knut Forsberg var vid 32 år berömd för flera försköningsprojekt i Sverige efter fleråriga studier utomlands, bl.a. vid Royal Horticultural Society och Kew Gardens i London. Med första pris i tävlingen 1851 om utformningen av Bois de Boulogne i Paris hade han samma år fått uppdraget att omprojektera Berzelii Park i Stockholm och 1856 på initiativ av en mäktig industriman i den rika industristaden Norrköping utarbetat en plan i parisisk anda för ett ringformigt promenadsystem med alléer och anslutande parker liknande dåtidens Göteborg. Forsbergs framgångar byggde på den i Sverige ovanliga kombinationen konstnärlighet, grundlig utbildning och kosmopolitiska vyer. Hans två förslag i göteborgstävlingen bär en för honom karaktäristisk kontinental prägel. Forsberg har här gripit tillfället att utarbeta ett stadsbyggnadsprojekt storslagnare än Norrköping.

Gustaf Nerman, 34 år, hade direkt under chefen för statens järnvägsbyggnader Nils Ericson lett stora anläggningsarbeten på olika kanalprojekt och Västra Stambanan. Med organisatorisk skicklighet, diplomatisk förmåga och teknisk uppfinningsrikedom hade Nermans del av det komplicerade järnvägsbygget löpt så snabbt och effektivt att han efter fullgjord plikt hann utarbeta sitt plantävlingsbidrag och därefter göra en åtta månader lång semesterresa utomlands med sin hustru. Nermans erfarenhet av projektering och genomförande av rationellt anläggningsarbete är till fullo utnyttjad i hans förslag till Göteborgs utbyggnad och reglering.

Knut Forsberg, J. Damm, J. G. Richert och Gustaf Nerman förhåller sig olika till den befintliga stadsplanens och donationsjordens givna förutsättningar. Kanal- och järnvägsbyggaren Nerman med ingenjörens inriktning på rationella funktionslösningar och parkformgivaren Forsberg med sin humanistiska samhällssyn, förenande bildning och skönhet med hälsa, utgår båda från samtidens högaktuella sundhetslära och kommunikationsaspekter. De presenterar en total omvandling utanför stadskärnan och parkbältet, men också radikala ingrepp vid älven och vallgraven för land- och sjötrafikens bekvämlighet. Richert och Damm anser Hagaheden olämplig för stadsbebyggelse, Richert genom grundförhållandena men Damm genom befintliga villor och kuperad mark. Tegelbruksängen bedöms emellertid av Damm, i motsats till Richert, mest lämpad för vanliga byggnadskvarter. Nerman och Forsberg tycks föreslå att den jämna marken mellan Fattighusån och Haga i huvudsak regleras med sådana bostadskvarter, men Nerman undantar de längst västerut i ojämnare terräng för villor.

J. Damm²³², 28-årig ingenjör (anställd 1857 som sekreterare på statsbanans station i Göteborg), hade ritat förskönande anläggningar på Gullbergsvass och Tegelbruksängen – möjligen stödd av järnvägsarkitekten Edelsvärd, en varm tillskyndare av plantävlingen i Göteborg. Landerierna vid Södra Vägen och Nya Alléns villor är liksom Exercisheden intakta. Ett konventionellt kvartersmönster på Hagaheden har sin storslagna motsats på Tegelbruksängen, vars läge vid Fattighusån och parkbältet motiverade en representativ stadsbild. Hos Nerman och Forsberg råder i gatunätet och kvartersindelningen över hela planområdet en storskalig schematisk princip. Stadskärnan omkransas i båda dessa planer av nya stadsdelar i ett solfjädersformigt enhetligt planmönster, där kvartersrektanglarnas långsidor följer Allén och i periferin begränsas av en ny esplanad parallell med den gamla gränsboulevarderna. Inom denna ram har förslagen skillnader som förråder ingenjörens och arkitektens typiska synsätt. Nerman följer Nya Alléns brutna linjer med kilformiga torg och parker likformigt upprepade i vinklarna som uppstår mellan kvartersgrupperna. Forsberg däremot, som utefter Nya Allén har ett bälte av ”terrassbyggnader”, alternativt villor, låter såväl allén som två nya parallella ringboulevarderna (typ esplanader) i krökta linjer korsas av flera alléer i olika riktningar. Alléerna bildar ett sannskyldigt ”esplanadsystem” vilket löper runtom hela staden, även längs kajerna, och i öster och väster är sammanhållet av stora fontänrondeller. Dessa monumentala knutpunkter motsvaras av mindre platser i skärningspunkterna inom parkbältet med prydnadsbyggnader som blickfång.

Två helhetslösningar enligt gestaltningsmässigt delvis motsatta principer

Nermans och Forsbergs förslag förefaller i karaktären närmast väsensskilda, i båda fallen inom en tänkt ny ringboulevard, vilken skulle utföras som esplanad.

Nr 1 (Gustaf Nerman)

Förslaget åsyftar en strikt rationellt organiserad stadskropp för hamn- och industristaden med effektiv infrastruktur baserad på koppling av olika transportsystem och sanitetsbehov. Dricksvatten tas i Mölndalsån med ”vattenborg” på Ranbergen i öster, alternativt Sävån eller Göta älv. Funktionsdifferentiering av samfärdslinjer, näringar och bostäder motiveras ingående. Regulariteten prioriteras på befintliga anläggningars bekostnad, såväl vallgraven som parkerna skulle rätas ut för större utrymme åt torgen. Nya Allén utgör konsekvent riktningsgivaren för de omkransade nya stadsdelarnas långgator och en yttre ringboulevard, vilket ger en utpräglad likformighet – rätvinkliga kvartersgrupper indelade av gator med enhetlig bredd, åtskilda av kilformade parker och torg. Ritningen visar inga detaljer.

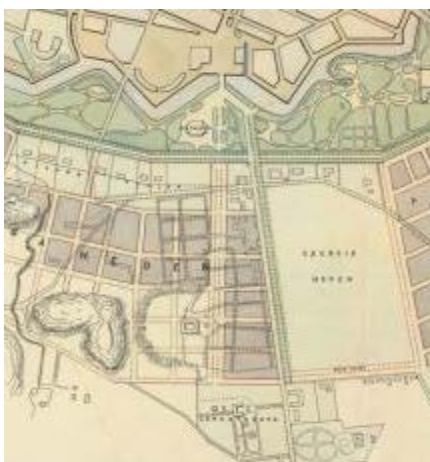
Nr 14-15 (Knut Forsberg)

Förslaget, grundat på Göteborgs historiska betydelse, ger visionen av framtidens storstadsmetropol som handelspolitiskt och kulturellt centrum i Skandinavien med förväntad upphöjelse till en position som kunglig vistelseort. Här utvecklas motiv och lösningar av sociala och sanitära behov i ett parisiskt perspektiv. Forsberg pläderar för ett klassintegrerat boende vid ljusa gator och gårdar: *Vid indelandet af Quarteren hade man varit betänkt på att serskilja de olika yrkena och människoklasserna på olika ställen. Detta strider helt och hållet emot den emalgationsanda, som i detta sekel allt mera träder i dagern. Upptagom hellre arbetarna uti våra hus, anvisom dem våningarna högre upp eller lägre ned, men låtom dem vara oss så nära som möjligt; derigenom lära de bättre seder, älska oss innerligare och förädlas mera genom exemplet än något annat medel. Sörjom derjemte för deras både kroppsliga och andliga uppföstran, och laster, afund, hat, brott, allt bannlyses småningom från människan. Dessa äro de menniskoälskliga synpunkter, hvarefter samhället bör formas.*²³³ Därefter kom rena vattendrag och hög estetisk ambition. Stadens roll manifesteras av tidsenlig kosmopolitisk monumentalitet med vegetationens luftrenande kraft och förskönande av stadsbilden i förgrunden. Esplanadsystemets allégator och platser ska tillsammans med strategiskt placerade monument, offentliga kulturinstitutioner och förnäma bostäder mot alléer och parker forma en hälsosam, andligt utvecklande och representativ stadsmiljö. I denna anda är staden inringad av alléstråk mot landsidan och hamnområdet medan hamngatorna från Stora Hamnkanalen söderut är förvandlade från kanalstråk till breda boulevarder. Ritningen (nr 15) har trots schablonmässighet en rikedom på fina detaljer.



Esplanader och fondmotiv hos tre pristagare och stadsarkitekten.

285-286. Nr 10 av Damm och nr 15 av Forsberg. 287-288. Nr 23 och nr 1. Alla har tänkt sig kullen öster om Exercisheden som del av ett planterat stråk eller en öppen plats där en kyrka eller annat monument kunde placeras som blickfång. Denna idé blev en viktig punkt när Kommitterade utarbetade sin plan. I denna utvecklade Kommitterade också till en konsekvent huvudprincip den av Damm påtalade sanitära fördelen med kvarterens längdriktning efter bästa solbelysning i gatorna.



En bred aveny söderut förbi Stora Teatern är en bärande idé i flera tävlingsbidrag, här hos två av pristagarna flankerande stadsarkitekt Strömbergs bidrag (nr 23). **289.** Damm (nr 10). **291.** Forsberg (nr 15) – han önskade ge avenyn och dess av honom tänkta pendang i öster en huvudroll i gatunätet genom en monumentalare utformning som dubbla esplanader, parallellt löpande på vardera sidan av Exercisheden ("skolungdomens lekplats"), vilken genom uteslutande av Gamla Allén och södra landsvägen skulle få en rätvinklig form. Denna idé tog Kommitterade och stadsfullmäktige till sig. Forsberg insåg avenyns potentiella status som kulturcentrum och satte ut flera institutioner där.



Promenadbältet vid vallgraven inklusive villaområdet på Nya Alléns utsida hade av flertalet tävlande behandlats respektfullt. Befintliga villor och trädgårdar tänkte man skulle utgöra en övergångszon till de vanliga stadskvarteren innanför. **292.** Damm föreslog att bygga ut villazonen till Fattighusån med reglerade villakvarter. **294.** Forsberg ville utveckla park- och villastråket till ett i längd fördubblat storslaget park- och trädgårdsbälte, ryggraden i ett rikt förgrenat promenadsystem. Han ville se hamngatorna omdanade till breda trädprydda pulsådror utdragna genom nya stadsdelar (Vasabron fick detta läge). **293 (ovan t.h.).** Sundius förutsåg Vasaparken, omdiskuterad plats för en kyrka.



De uttagna bidragens inflytande på Kommitterades planarbete och beslutsprocessen

Följande uppslag från de prisbelönta bidragen blev vägledande i uppdraget rörande planfrågan och vid följande utredning av den dithörande sanitära frågan angående samordnad utbyggnad av ny vattenledning från Delsjön och ett slutet kloaksystem:

Nr 1 (Gustaf Nerman)

Vatten- och avloppsledningar ska byggas i ett sammanhang och kloaksystemet måste hindra förorening av kanalerna – efter rening i Masthugget sker utsläpp i älven. Gullbergsvassen prioriteras för näringar, markerna mellan Stampen och Haga för bostäder. Skeppsbron och hamnbanan är utdragna västerut genom Masthugget med fasta och rörliga järnbroar i linje med kajen över de inre hamnbassängernas mynning i älven.

Vallgravens yttre del är rätad (förslag ges även till framtida rätning av inre delen öster om Carolus Dux). Den rätade vallgraven får nya kajer vid Rosenlund och Pustervik. Slussen flyttas ut från gamla stadsområdet så att Fattighuskanalen kan sänkas och möjliggöra utdränering av Tegelbruksängen till bebyggande. Nya Allén är utdragen över Gullbergsvassen liksom en yttre ringboulevard, utformad som en esplanad motsvarande Vasagatan med fortsättning åt nordost. Gamla Allén ska på sikt tas bort och ersättas av en rätvinklig gata i nuvarande Kungsportsavenyns läge.

Nr 10 (J. Damm)

Gullbergsvassens indelning har i huvudsak och i flera detaljer sin motsvarighet i Kommitterades förslag. Den sanitära aspekten på kvarterens önskvärda orientering efter nord-sydliga långgator, i förslaget tydligast genomförd på Tegelbruksängen, upptogs av Kommitterade i omarbetningen som generell lösning i nya stadsdelar.

Slussen flyttas ut från gamla stadsområdet och styr Mölndalsåns utlopp till Gullbergsån. Södra Hamngatan är utdragen över Trädgårdsföreningen och vidare längs Fattighuskanalen, Nya Allén över Gullbergsvassen. Hamnbanan är förlängd över Pustervik och Masthugget med svängbara järnbroar. Gamla Allén har bibehållits. En allégata typ esplanad går söderut från gamla staden i blivande Kungsportsavenyns läge till Lorensberg. Närmast Nya Allén bildar Tegelbruksängens kvarter en parknära representativ zon, en rad mindre kvarter för fritt liggande hus. Detta motiv blev vidareutvecklat i Kommitterades plan till en konsekvent lösning för hela stenstadens front mot promenadstråket. Kyrkplats på kullen öster om Heden.

Nr 11 (J. G. Richert)

Gullbergsvassen måste fyllas och dräneras och Tegelbruksängen dräneras genom sänkning av Fattighuskanalen innan dessa områden kan bebyggas som stadsdelar. Vattenledning med avloppssystem är liksom Masthuggets reglering och Gullbergsvassens fyllning vida viktigare än den kanal genom vassen som ingått i planföresättningar. Gullbergsvassen prioriteras för näringar, markerna mellan Stampen och Haga för bostäder. Skeppsbron och hamnbanan är utdragna västerut, då Masthugget blir framtidens storhamn. Vallgravens yttre del rätas och nya kajer anläggs vid Rosenlund och Pustervik. Slussen flyttas ut från gamla stadsområdet och styr Mölndalsåns utlopp till Gullbergsån.

Södra Hamngatan är utdragen över Trädgårdsföreningen och vidare längs Fattighuskanalen, Nya Allén över Gullbergsvassen liksom en yttre ringboulevard. Gamla Allén har bibehållits. En allégata går söderut från gamla staden, blivande Kungsportsavenyn. Uthusen på tomterna skulle nås från ekonomigator, en idé påminnande om Edelsvärds idealplan 1859. I övrigt nämner författaren inga allégator – det är troligt att smalare sådana var föreslagna i de nya villaområden vilka Handelstidningen²³⁴ anger som karaktäristiska för denna plan. Kungsparken och villaområdet vid Nya Allén avgränsas från den nya kvarterstaden av en ny huvudgata motsvarande nuvarande Storgatan – villaområdet ska omgestaltas med prydlighet åt både Nya Allén och parallellgatan. Den högre terrängen i söder reserveras för villor och offentliga anläggningar.

Nr 14-15 (Knut Forsberg)

De sanitära behoven ljus, luft, vatten fordrar breda gator och stora gårdar, planteringar på gator och tomter, dränering av tomterna och avlopp med utsläpp bortom staden så att vattendragen inom staden inte förorenas. Onödigt breda gator undviks med planteringar (förträdgårdar) framför kvarteren, vilket ger en hälsosam och förskönande effekt. Allégatorna är konsekvent av typen esplanad. En yttre ringboulevard går genom nya stadsdelar, förenade av sträckningen över Exercisheden, motsvarande nuvarande Vasagatan-Bohusgatan. Nr 15 har ännu en ringboulevard längre ut som begränsar Exercisheden åt söder.

Södra Hamngatan är utdragen över Trädgårdsföreningen och vidare längs Fattighuskanalen. Breda allégator flankerar Exercisheden och förenas av den yttersta ringboulevarden – den västra allégatan går som ny huvudled i blivande Kungsportsavenyns läge. Gamla Allén och Södra Vägen offras för den nya huvudleden utefter den sålunda åt väster förstorade Exercisheden, vilken härigenom blir rätvinklig och helt omges av nya alléer som har dubbla trädtrader likt Nya Allén. Detta radikala grepp upptogs i Kommitterades plan men kunde inte genomföras på grund av Länsstyrelsens anmärkning.

Villaområdet på södra sidan av Nya Allén avgränsas från Kungsparken och den nya staden av två nya gator motsvarande Park- och Storgatorna – nr 14 anger enligt Handelstidningens referat ”terrassbyggnader” i stället för villor.²³⁵ Västra Hamngatan liksom Östra Hamngatans södra del förändras från kanalstråk till storstadsmässiga avenyer – denna vision förutspår den stilenliga stadsomvandling som blev verklighet 35 à 40 år senare. Offentliga byggnader vid de stora allégatorna ut från staden, i synnerhet avenyn från Kungsportsbron, förutskickar framtidens utbildnings- och kulturevenemangsstad. Kyrka på kullen öster om Exercisheden.

Nr 23 (H. J. Strömberg)

Handelstidningen²³⁶ framhåller förslagets rikliga trädplanteringar såsom flera allégator i riktning ut från staden. Den tidigare nämnda kartskissen (varken signerad eller daterad, men karaktäristisk för Strömberg) har fyra breda radiella förbindelser, avsedda som alléer i samma lägen som Kommitterade valde för huvudlederna. Blivande Kungsportsavenyn tänkte sig Strömberg lika bred som Kungsportsplatsen. Han har däremot inte inordnat dessa planterade gator i ett system av korsande alléer, vilket är särskilt utmärkande för Forsbergs förslag. Skissen bekräftar att Strömberg, såsom hans vän lektor Blomstrand senare påpekade i stadsfullmäktige, med sitt gatunät inte följde den av Kommitterade sanitärt motiverade väderstrecksprincip för långgatornas och kvarterens riktningar nära i norr-söder – denna princip hade ju Damm förordat i sin beskrivning, troligen även Prytz (beskrivningen inte påträffad) att döma av hans kvartersmönster på Hagaheden (307).

Kommitterades plan 1863

Omarbetningen av tävlingsresultatet

Stadsplanetävlingen 1862 fick till följd att Kommitterade året därpå med utgångspunkt från de fem mest användbara av de 23 tävlingsbidragen upprättade ett nytt förslag, daterat den 31 december 1863. I redogörelsen för planarbetet berömde man fyra tävlandes arbete – de prisbelönade bidragen nr 1 (Nerman), nr 10 (Damm), nr 11 (Richert), nr 14 och 15 (Forsberg). Ytterligare ett utom pristävlan – nr 23 (stadsarkitekten Strömberg) – framhölls som mycket förtjänstfullt och behjälpligt i planarbetet.²³⁷ Dock kan vid en jämförelse med övriga bevarade tävlingsritningar konstateras att flera av dessa hade företräden liknande de prisbelönda, i synnerhet nr 12 (mottot döljer säkerligen P. G. Sundius) och nr 20 (kapten L. Nordenfelt, arbetsledare vid Västra Stambanan) – båda röjer en ovanlig sakkompetens. Edelsvärds av finska stadsplaner inspirerade idealplan tre år tidigare har uppenbart varit impulsgivande via vännerna Nerman och Richert i deras förslag. Dock förefaller även Sundius' bidrag, liksom några med endast beskrivningen bevarad såsom nr 21 (arkitekten C. Seidelin i Köpenhamn), ha påverkat genom motsvarande ambitioner.

Någon närmare beskrivning av vare sig tävlingsresultatet och pristagarnas arbete eller den följande omarbetningen av Kommitterade har såvitt bekant inte publicerats. Tävlingens hundraårsminne hugfästes 1961 av Svenska Arkitekters Riksförbund (SAR), som i ett ”tävlingsblad” avbildar ”sex ej prisbelönda tävlingsförslag” utan att identifiera en av de två andrapristagarna, G. Nerman, bland dessa.²³⁸ Däremot har kommittéledamoten Prytz i sina minnesanteckningar²³⁹ givit glimtar av åsiktsbrytningar under planarbetet (se om planens estetiska aspekter nedan). Motståndarsidans synvinkel på Kommitterades agerande i sitt uppdrag liksom planärendets behandling i stadsfullmäktige ger ledamoten lektor Blomstrand i skriftliga inlägg till fullmäktige. I en sista reservation i ärendet våren 1866 kommenterar han även sådant som lämnats utanför protokollet (se *”Utvidgningsplanen i stadsfullmäktige”*).

Kommitterades egen redogörelse tyder på att både Strömberg och Richert, stadens två närmast berörda tekniskt sakkunniga och tillika deltagare i tävlingen, med sin oundgängliga realkompetens kan ha haft en rådgivande funktion även i bearbetningsskedet.²⁴⁰ Lektor Blomstrand konstaterade i sin nyss nämnda reservation harmset att ”tävlingen i och för sig liten nytta gjorde” då varken Strömbergs eller pristagarnas förslag när det gällde hänsyn till befintliga förhållanden hade tillvaratagits i omarbetningen så som enligt honom rimligen bort ske.²⁴¹ I första hand torde Blomstrand här avse gatornas och kvarterens längdriktningar. Stadsarkitektens förslag med radiella alléer var en utvecklingsbar storstadsprincip men gatu- och kvartersmönstret med sin koppling till Haga och villorna vid Nya Allén innebar en småstadsstruktur på Hagaheden helt i Blomstrands smak. Strömberg hade som 1853 tillträd stadsbyggmästare, sedan 1860 stadsarkitekt, genom sin yrkesroll varit en centralfigur vilken med all sannolikhet ledande beresta borgare vänt sig till med kosmopolitiska gestaltningsidéer, än av brittiskt och än av preussiskt kynne. Hans skiss, de av Blomstrand åsyftade ”förarbeten för en fullständig plan till Stadens utvidgning”, tyder på en pågående vital diskussion om Göteborgs framtida storstadsidentitet. Alléerna är riktade efter stadens gamla planmönster, ibland mot något blickfång utanför staden i de omgivande bergen. Samtidigt möjliggör kvartersmönstret att – utan tvivel enligt starka önskemål i vissa kretsar – bevara och utveckla det befintliga villastråket vid Nya Allén.



295-297. "Kommitterade för förslag till plan för stadens utvidgning" – fr.v. handlande August Kobb, rådmän Edvard Melin och grosshandlaren tillika konsuln C. G. Prytz.

298. Resultatet av plankommitténs drygt 2 ½ år långa arbete var klart nyårsaftonen 1863 – denna karta i litografiskt tryck blev våren 1864 utdelad till samtliga 50 ledamöter av stadsfullmäktige.



En jämförelse av de hyllade tävlingsförslagen med varandra och Kommitterades slutliga planförslag, som nyåret 1864 inlämnades till stadsfullmäktige, ger det bestämda intrycket att framför allt Strömbergs och Forsbergs storslagna kontinentala huvudstråk söder om parkbältet fått ett genomslag i planeringen som alltjämt präglar Göteborg.²⁴² Redan ca 1900 var alla Strömbergs huvudgator öster- och söderut samt Forsbergs igenfyllda kanaler och offentliga inrättningar kring avenyn realiserade. Att tidens stadsbyggnadsprinciper i så hög grad kom att

omplanteras i Göteborg och genom utvidgningsplanen sätta en stark kosmopolitisk prägel på den nya stenstaden söder om vallgraven får nog delvis tillskrivas stadsarkitekt Strömberg som utgjorde den pågående diskussionens nav, men kanske framför allt den dynamiske Forsberg, vars djärva förslag måste ha vitaliserat diskussionen mellan Kommitterade och deras bisittare. Forsbergs planbeskrivning, undertecknad i Paris, återger den storstadsfläkt som präglar hans vackra ritning. Det långtgående förslaget för Gullbergsvassen saknar i djärvhet jämförelse: det radikalt gestaltade stadsannexet, beläget inom helt omgrävda vattendrag, skiljs från den gamla staden av en ståtlig plats med järnvägsterminal i hamnläge. På en konstgjord höjd i den nya stadens mitt tronar ett kungligt slott värdigt Nordens framtida huvudstad som monumentalt centralmotiv mot älven.

Omständigheten att den förstärkta kommittén behövt 10 månaders utvärdering och bearbetning till ett nytt förslag före prisutdelningen, därefter ytterligare sju-åtta månader för den slutliga utarbetningen av plankarta och beskrivning, tyder på att arbetet bedrivits under långa och mödosamma överläggningar. Kommitterade måste enas och diskutera med företrädare för en rad olika intressen. Tävlingen hade, liksom i Wien fyra år tidigare, utlysts att pågå ett halvår men utvärdering och bearbetning av de 85 förslagen till Ringstrasseområdet hade avklarats på ungefär åtta månader tack vare inrikesministeriets effektivt arbetande byråkrati. Göteborg hade förlorat mycket tid under utvärdering och omarbetning och i ledande liberala kretsar var man på nyåret 1864 ivrig att genomföra en skyndsam beslutsprocess i den nya kommunalorganisationens ledande forum – stadsfullmäktige.

Kapten Richert och överste Ericson – experter på kollisionskurs

Överingenjören J. G. Richert, stadens auktoritet på vattenbyggnadsteknik, ingav den 9 november 1863 till Kommitterade en skrivelse²⁴³ där han närmare utvecklade sin i tävlingsbidraget framförda varning – om den del av planuppdraget som gällde Gullbergsvassens hamnkanaler skulle genomföras vore det ett mycket dyrköpt misstag som i framtiden skulle uppenbaras eftersom hamnens naturliga utveckling låg väster om stadskärnan, i Masthugget utåt Majorna. Om än betydande som förskönande element skulle kanalerna bli omotiverat dyrbara såsom sanitärt meningslösa, onödiga för hamnverksamheten och hindrande för såväl järnvägen som framtidens ökade gatutrafik. Richert påpekade som jämförelse att staden för en lägre summa än kostnaderna för planförslagets kanaler kunde få både den omdiskuterade nya vattenförsörjningen och ett underjordiskt avloppssystem.

I en till Kommitterade senare inkommen promemoria av den i planfrågan sakkunnige överste Nils Ericson²⁴⁴, gick denne i polemik mot nämnda åsikter utan att nämna Richert vid namn. Med all sin prestige som rikets främste expert på kanal- och järnvägstrafik framhöll Ericson tvärtom kanalernas stora värde som del av Göteborgs transportsystem – detsamma hade han ju gjort redan ett kvartssekel tidigare. Han hävdade att vattenvägarna sparade dyrt gatuunderhåll genom den minskade trafiken, ett synsätt som en ny generation trafikexperter med Richert i frontlinjen avvisade. Ericson förstärkte sitt budskap med ett annat argument av stor tyngd:

Tager man ... tomt- och husägares fördelar i särskildt betraktande, så faller det alldeles af sig sjelft, att man i en sådan stad som Göteborg heldre uppför en kostsam byggnad och etablerar sin handel utmed en gata, hvars ena sida begränsas af ett navigabelt vatten eller ... en kanal, hvilken står i direkt förbindelse med hamnen och hafvet, än utmed en gata, hvars ena sida endast begränsas af ett jernvägsspår, desto heldre som man från hvarje hamnkanal med lätthet på ett billigt sätt kan förflytta sin vara till de lastageplatser dit jernvägsspår äro framdragne.

Även om kanalerna inte blev verklighet vore det enligt Ericson klokt att nu reservera utrymme för dem – då skulle nämligen långsmala parker kunna anläggas till stor nytta för stadsdelen. Ericsons åsikt kunde knappast lämnas obeaktad av staden. Kommitterade upprättade därför två alternativa förslag till stadsfullmäktiges granskning och bedömning, med respektive utan kanaler på Gullbergsvassen. I huvudalternativet ”N:o 1”²⁴⁵ hade man i stor utsträckning antagit förslaget av Damm med magasinskvarter i anslutning till både älven och två tvärgående kanaler. Alternativ ”N:o 2”²⁴⁶ hade genom den längsgående kanalens uteslutande större kvarterslängder. Därmed lyckades man formellt följa den höga rekommendationen och samtidigt respektera sin mest omdömesgilla expertis på anläggningstekniska frågor. Richerts klarsynthet grundades på den lokalkännedom som låg bakom hans väl underbyggda ekonomiska och praktiska resonemang.



299-301. Alternativ "N:o 2" till Kommitterades plan, utan kanaler på Gullbergsvass, lades på fullmäktiges bord med anledning av J. G. Richerts (t.h.) varnande inlägg, vilket gick på tvärs emot den förre kanalbyggaren överste Nils Ericson (t.v.) – i ett särskilt utlåtande gav denne sin uppfattning.

302. Ett järnvägsspår för godstrafik måste enligt förre banbyggnadschefen Nils Ericson dras på Nya Alléns södra sida till Masthugget. Del av karta utarbetad 1865 av stadsfullmäktiges särskilda hamnberedning tillsatt 1864 och bestående av James J. Dickson, J. G. Richert, Alexander Keiller, A. Kobb och C. G. Prytz – de båda sistnämnda från "Kommitterade" för plan till stadens utvidgning.



Kanalfrågan skulle inom tio år bli överspelad genom att järnvägens oanade utveckling fick högsta prioritet medan hamnutbyggnaden gick huvudsakligen i västlig riktning så som Richert förutsett. Nils Ericson berömde den storartade planen men hade en allvarlig erinran: I framtiden behövdes ett järnvägsreservat för godstrafik längs Nya Allén till Masthugget, där spåret skulle kopplas till hamnbanan efter kajens utbyggnad från Skeppsbron. Ericson ansåg ett genomgångsspår innanför hamnbanan störande för trafiken till och från kajerna, däremot borde inte gatutrafiken över alléstråket och vallgraven bli störd om tågen gick enligt tidtabell! Konsekvenserna för promenadstråket av en godsjärnväg berörde Ericson inte i sin skrivelse – likväl påpekade han att här, tack vare det praktfulla läget vid parken, skulle bli "bostäder för den del af innebyggarne som hafva råd och lust att i förening med egen bekvämlighet bidra till stadens försköning".²⁴⁷ Ericson hade 29 år tidigare pläderat för anläggandet av parkbältet som förskönande promenadplats och senast 1855 påpekat att området borde skonas från det då diskuterade alternativet att dra stambanan denna väg, varför kravet lär ha väckt bestörtning hos många – godståg längs det storslagna promenadstråket med representativa bostadskvarter, på ett avstånd från friherre Oscar Dicksons palats motsvarande bredden hos de trånga gatorna inom vallgraven, var ett oroande scenario. Staden – företrädd av bl.a. herrar Kobb och Prytz – skulle under planens behandling av stadsfullmäktige åberopa den förre banbyggnadschefens idé som stöd för att mot opinionens vilja utplåna villaområdet vid allén. Denna formella hållning till trots avsåg emellertid Kobb m.fl. i sinom tid avvärja detta hot mot stadsmiljön.

Kommitterades målsättningar

Det var borgerskapets visionära idé om Göteborgs storartade framtid som skandinaviskt centrum för handel och kultur, i förlängningen även ett politiskt maktcentrum, som styrde stadens omarbetning av plantävlingens resultat. Kommitterade fullföljde efter tävlingen sitt

uppdrag med att sälla fram och vidareutveckla de utvalda bidragens mer progressiva inslag – enligt tidens synsätt – medan förlegade schabloner och åtskilliga fantastiska inslag lämnades utan avseende, de senare kanske inte enbart, men främst, av praktiska och ekonomiska skäl.

I sitt arbete tycks man ha haft en allt överskuggande ledstjärna – den framtida storstaden Göteborg som likvärdig medlem i norra Europas liga av växande handels- och sjöfartsstäder. För borgerskapets maktelit låg omsorgen om näringslivets utveckling och den välbärgade befolkningens anspråk på sunda, tidsenligt representativa bostadsförhållanden i bekväm närhet av stadskärnans handel och kontor närmast. Som vi tidigare sett hade ”de äldste” 1857 uttalat att Gullbergsvassens kultivering till stadsdel måste bli ett framtidsprojekt och att det därför bara var söder om staden som en snar utbyggnad var möjlig (se *Planområdet* ovan). Närmare analys av markens lämplighet som byggnadsgrund för en snar exploatering med stenhus på Gullbergsvass, Tegelbruksängen och Hagaheden talade nu starkt till vassens nackdel men de övrigas fördel. Man hade också hösten 1861 – före plantävlingen – konstaterat att den sankta Tegelbruksängen (Levgrenska ängen) inte kunde bebyggas utan föregående dräneringsarbeten genom ombyggnader i Fattighusån. Västerut skulle däremot Hagahedens fastare mark, belägen i stadskärnans omedelbara närhet och invid det magnifika parkbältet, inom kort börja bli tillgänglig för bebyggande. Visserligen hade åtskilliga av plantävlingens deltagare velat reservera Hagaheden med dess landerier och villaträdgårdar för fortsatt sådan användning – marken ansågs så ojämn att endast villakvarter borde förekomma jämte parker eller andra öppna ytor. Flera, t.ex. bidrag nr 5²⁴⁸, hade tagit upp äldre tankar på en utbyggnad österut av Haga med liknande planmönster, men tänkte sig Tegelbruksängen för större stenstadsbebyggelse. Eftersom grundförhållandena – så som stadens främste expert Richert hade påpekat även i sitt tävlingsbidrag – i själva verket gjorde ängen högst olämplig för tunga stenhus inriktade Kommitterade planarbetet på att borgerskapets nya stenstad först skulle genomföras på Hagaheden med dess överlägsna möjligheter till goda förbindelser med innerstaden. Det ansågs inte heller aktuellt att på bekostnad av Trädgårdsföreningens park öppna en ny förbindelse åt sydost mellan staden och Tegelbruksängen. Med de kontinentala storstadsförebilderna för ögonen gällde nu helt andra anspråk än tio år tidigare, då staden betraktat en utbyggnad österut av Haga som förestående. I dåvarande stadsarkitekt Kaufmanns schablonmässiga projekt skulle ett rutnät med Masthuggets generella gatubredd, 12 meter, ha utlagts över Hagahedens västligaste del, Hasselbladskas ängen (se kap. I B).



303. Tävlingsbidrag nr 5 av kapten Ramsay vid ”Statens Jernvägsbyggnader”, ett av de refuserade förslag som valt ”fel” inriktning – ett utbyggt Haga, en ny stadsdel på Tegelbruksängen och på Hagaheden bevarad lantlig förstadsstruktur med landerier, villor och klungor av trädgårdar.

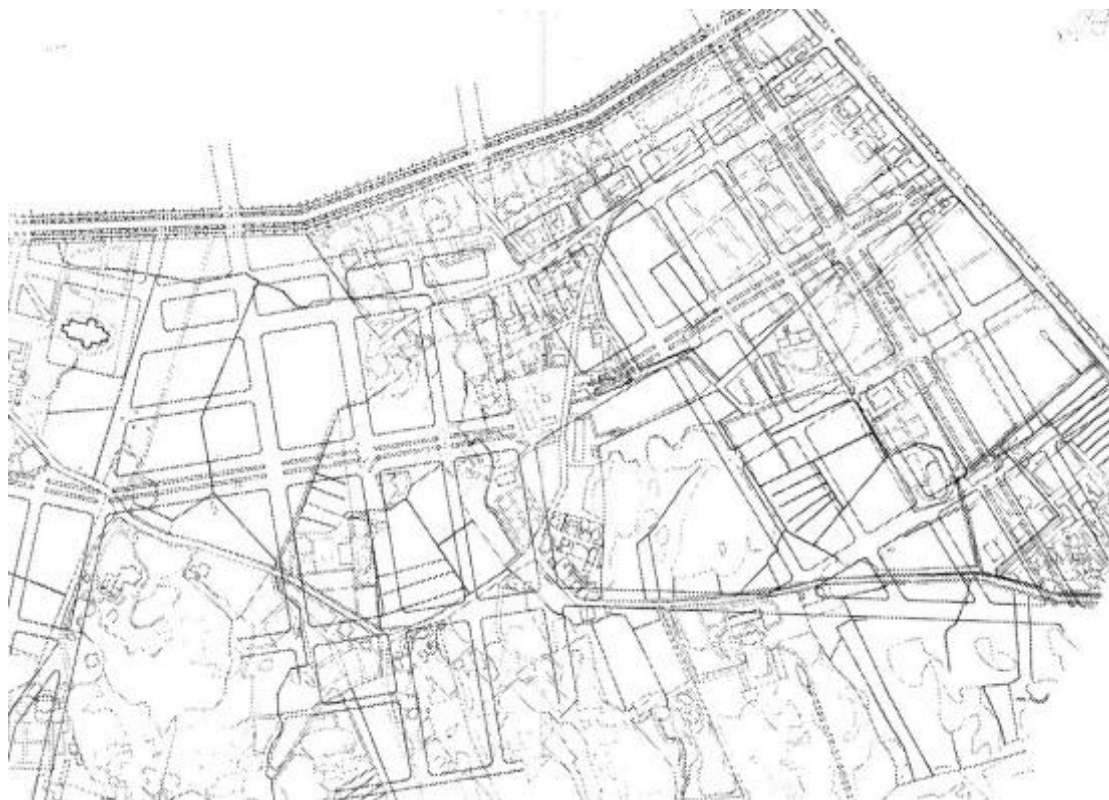
”Mycket begärliga” byggnadsplatser

Beträffande lämpliga lägen för bostäder framhöll Kommitterade i sin planpresentation att:²⁴⁹

ingen annan del af de områden, hvilka nu äro i fråga att regleras i och för stadens utvidgning, erbjuder för uppförande af boningshus en så vacker, sund och i alla afseenden behaglig belägenhet som terrainen närmast intill nya alléen, på yttre sidan om densamma, ifrån Hagakyrkan allt intill fattighuskanalen /inom nuv. stadsdelarna Vasastaden, Lorensberg och Heden/. Denna terrain är visserligen till en betydlig del upptagen af så kallade villor; men då största delen af den mark, som dertill blifvit upplåten, år 1888 återfaller till staden, hafva Kommitterade ansett, att, utan afseende å berörda villors befintlighet, en plan för det helas bebyggande bör uppgöras, hvilken icke allenast blifver ställd i bättre sammanhang med den reglering, som för trakterna utomkring denna terrain af Kommitterade föreslås, utan äfven tillåter ett större antal af stadens invånare att tillgodonjuta förmånen af bostäder å den välbelägna lokalen, än om denna användes till villor, anlagda på enahanda sätt, som de nuvarande ...

Kommitterade hade sålunda – i konsekvens med sin begäran i november 1861 om en utökning av planuppdraget – dragit slutsatsen att:²⁵⁰

den för uppförande af boningshus särdeles passande lokalen på Hagaheden torde för stadens utvidgning i den närmaste framtiden företrädesvis böra tagas i anspråk, särdeles som en betydlig del af denna trakt, eller den så kallade Hasselbladiska ängen, genast är för staden tillgänglig. Så väl den upphöjda och något sluttande markens sunda beskaffenhet som ock närbelägenheten till stadens mest trafikerade punkter, sedan communicationer dermed blifvit beredda genom åtskilliga hufvudgators utdragning på redan omförmäldt sätt, komma utan tvifvel att göra byggnadsplatser i härstädes föreslagna kvarter mycket begärliga.



304. Kommitterades planmönster utlagt på Hagaheden av förf. (underlag RSG: karta F Ia 104, 1861).

Totalsanering – att riva ett bostadsområde som ligger i vägen för det mer tidsenliga och ”ändamålsenliga” stadsbyggandet – och som begrepp en av 1900-talets teknokratiska uppfinningar, torde som stadsbyggnadsprincip ha lanserats i Göteborg vid detta tillfälle. Emellertid skulle planen i detta avseende bli föremål för inte bara besk kritik från de drabbade villaägarna utan även förslag till alternativ.

Planprinciper

Vad gäller marken närmast söder om Nya Allén – platsen för det mondäna nya Göteborg, den blivande Vasastaden – präglas Kommitterades plan av ett radikalt nytänkande i helhetsgreppet med promenadbältet som gestaltande utgångspunkt. Såväl ritningar som beskrivningar till de prisbelönade bidragen visar åtskilliga uppslag som har blivit inarbetade i den slutliga planen. Sådana är främst:

1. De från innerstaden solfjädersformigt utdragna huvudstråken (radialgator), i de nya stadsdelarna förenade av tvärförbindelser (ringgator) – konsekvent genomfört av Nerman och Forsberg, beträffande radialgatorna i storslagna siktlinjer av Strömberg.
2. De viktigaste huvudgatorna i korsande riktningar är allégator, främst den breda avenyn söderut som korsas av en boulevard huvudsakligen i Nya Alléns riktning men med färre brytningar för erhållande av längre gatuperspektiv – jämför Forsbergs esplanadsystem.
3. Kvarterens orientering med längdriktningen huvudsakligen i norr-söder, förordad 1858 av Charles Dickson som sanitär princip vid planering av nya stadsdelar, är konsekvent genomförd enligt Damms förslag för Tegelbruksängen – jfr Prytz' dito på Hagaheden.
4. Uppslaget att utforma stenstadsfronten mot parkbältet som en rad mindre ”parkkvarter” med enhetligt gestaltade hus är en bearbetning av såväl Richerts förslag till en ordnad villazon utefter Nya Allén – delvis även i Damms bidrag – som Forsbergs båda alternativ, varav det ena gällde ”terrassbyggnader”, sannolikt tänkta som radhuspalats i stil med de nya projekt han bör ha sett i Londons West End.
5. Trädgårds- och parkmiljöer mellan stadsdelarnas kvartersgrupper föreslås av alla.

Så här beskriver Kommitterade de målsättningar man hade uppställt i sitt arbete efter plantävlingen:²⁵¹

Kommitterade hafva vid planens uppgörande ansett vara af synnerlig vikt:

- att de nya stadsdelarne på tjenligaste sätt sammanbindas så väl med äldre stadsområdet som sinsemellan, hvartill hörer att mera betydande gator i staden inom forna fästningsgrafvarna utdragas, så vidt möjligt i rak sträckning, till och igenom de nya stadsdelarna, äfvensom att igenom dessa fortlöpande hufvudgator anläggas;
- att åt tomtedkvarteren, derest ej vigtigare hänseenden förbjuda det, gifves rätvinklig form, dock med brutna hörn, samt att de i möjligaste mån förläggas på längden ifrån norr till söder, hvarigenom solljuset erhåller rymligare tillträde till gatorna än om kvarteren förläggas i motsatt riktning; och
- att planteringar, hvilkas nytta i sanitärt hänseende numera är allmänt erkänd, jemte det de erbjuda en för ögat behaglig omvexling, på passande ställen anordnas. Hit hörer anläggning dels af så kallade allégator och dels af en eller annan större allmän park, äfvensom vissa stadsdelars bebyggande med bostäder omgifna af planteringar – eller så kallade Villor.

En närmare redogörelse följer för planteringarnas roll i de nya stadsdelarna, vilket ju har sitt historiska intresse särskilt vad angår området där stenstaden skulle komma att uppföras:

Hvad angår allégatorna anse Kommitterade dessa hädanefter böra i allmänhet anläggas sålunda, att mellersta delen af gatan afses till promenad för gående och körbanor anbringas på sidorna utmed husen, hvilket anläggningssätt utan tvifvel är det för trafiken lämpligaste och på senare tiden flerstädes utrikes lærer hafva blifvit iakttaget. Möjligen kan undantag härvid böra äga rum för en eller annan större till Staden ledande avenue, t.ex. avenuen midt för Kungsportsbryggan,...

Beträffande parkanläggningar torde behovet af sådana vidsträcktare planteringar för så väl egentliga Staden som Hagorna och blifvande stadsdelarna å Hagaheden och Tegelbruksängen kunna anses uppfyllt dels genom den beslutade och till större delen redan verkställda parkanläggningen emellan Vallgrafskanalen och Nya Alléen ifrån Nya Teaterhuset intill Rosenlundsbyruggan,...och dels genom Trädgårdsföreningens park, hvilken antages böra, med undantag af hvad som deraf erfordras för en gata utmed Fattighuskanalen, bibehållas ...

För Villor, hvarmed afses icke så kallade sommarställen utan bostäder under hela året, hafva Kommitterade ansett byggnadsplatser böra beredas i omkretsen af de nya stadsdelarne, särdeles der en kuperad mark eller kvarterens irreguliera form dertill föranleder; ...

Planmotiven för den nya stenstaden söder om vallgraven

Förbindelser mellan stadsdelar

Moderna anspråk på städerna gällde trafikutrymme, sundhet och inte minst skönhet genom omväxling och monumentalitet. Alla dessa anspråk kunde i första hand tillgodoses med stora perspektiv och varierad grönska i stadsbilden genom ett differentierat gatunät med breda allégator som huvudleder och ordinära gator mellan dessa. Göteborgsplanens allégator hade generösare bredder än man dittills sett i landet. Däremot kännetecknades de nyligen öppnade områdena för stenhus utanför vallgraven – Pustervik och Masthugget – av det mycket enkla planmönster med 12 meter breda gator som passade för den etablerade stenstadstraditionens jämnstrukna bebyggelse i tre våningar. Detta kunde emellertid inte anses gångbart i en modern storstadsmiljö som man avsåg skulle bli det nya Göteborgs representativa ansikte.

Kommitterade säger i sin planbeskrivning²⁵² att man lagt största vikt vid att det gamla stadsområdets för samfärdseln viktigaste gator skulle dras rakt ut över Vallgraven, med ungefär dubbla bredden löpa mot bergen i söder och under vägen kopplas till ett system av breda allégator. Planens främsta huvudmotiv är nämligen gatuförbindelserna mellan det gamla Göteborg och den blivande stenstaden (i detta arbete förbigår vi det som i sammanhanget är irrelevant, nämligen området norr om Fattighusån med Stampen och Gullbergsvass):

I fråga om det äldre Stadsområdets sammanbindning med de nya stadsdelarna hafva Kommitterade föreslagit:

- att Kors- och Magasinsgatorna /*Aschebergs- respektive Viktoriagatorna*/ utdragas i rak sträckning öfver Hagaheden tills de möta dervarande brantare bergshöjder;
- att en bred gata eller avenue till staden anlägges i fortsättning af den allée, som redan finnes utdragen i rak linea från Kungsportsbryggan till Nya alléen, öster om nya teaterhuset,

hvilken avenue /Kungsportsavenyn/ i trakten af Lorentzberg genom en i sned riktning derifrån utgående väg sammanbindes med stora södra landsvägen;

- att en gata i fortsättning af södra hamngatan utdrages igenom Trädgårdsföreningens park utmed Fattighuskanalen till nya alléen och vidare fram till Mölndalsån;...

Förbindelselinjerna mellan det framtida City och stadsdelarna i söder hade, heter det, ”motiverna nära till hands”:

Genom utdragning af Korsgatan, som är en bland pulsåderna för trafiken uti äldre stadsområdet, sättes den blifvande stadsdelen å Hagaheden i direkt förbindelse med hjertat af staden. Magasinsgatan, utdragen, kommer att för en större trakt af samma nya stadsdel utgöra den genast möjliga kommunikationslinien till Stora Bommen och den derinvid belägna skeppsbron.

En ny huvudled i stället för Södra Vägen, den gamla landsvägen till Halland, hade detta motiv:

Då infarten till staden öfver Kungsportsbryggan och Kungsportsplatsen, ehuru i sned riktning sammanträffande med östra hamngatan, är omgifven af betydligare byggnader, hvilka blifvit förlagde parallelt dermed, synes anläggning i linie med denna infart af en större avenue till staden söderifrån vara sjelfskrifven.

I sin redogörelse låtsas Kommittén inte om att avenyns fortsättning söderut ingalunda låg helt ”i linie” med den befintliga från 1837, vilken hade projekterats så att den linjerade med Kungsportsbron. Som vi ska se längre fram (om estetiska aspekter nedan) hade Kommittén prioriterat andra estetiska mål. I stället är det med beklagan Kommittén konstaterar att den äldre smala avenyn ansluter snett emot Östra Hamngatan innanför vallgraven (se kap. I A om parkbältet). Flera påkostade hus låg parallellt med bron och avenyn – teatern i Kungsparken och husen vid Kungsportsplatsen – varför man måste acceptera faktum. Länsstyrelsen skulle visa sig ha mindre förståelse för acceptans av en sådan förutsättning.

De erforderliga nya broarna linjerade emellertid oantastligt med Kors- och Magasinsgatorna. Däremot skulle nya Rosenlundsbron läggas i linje med Sprängkullsgatan, i planen breddad, förbi Haga medan den gamla låg i linje med Rosenlundsvägen och pekade mot Husargatan, huvudstråket mot Slottsskogen. Sålunda utgjorde stadskärnans planmönster från 1621 den grundläggande utgångspunkten för de radiellt sammanlänkande förbindelserna med nya stadsdelar söder- och österut. Motsvarande betydelse för de nya stadsdelarnas länkande till varandra – och deras koppling till stadskärnan genom sitt anläggningssätt – hade Nya Allén, planlagd 1807, och de långt efter dess anläggande tillkomna parkerna, mot vilka stenstadens front kom att utformas som en rad palatsliknande byggnadskomplex. Vi kan se stadens utvidgning ta gestalt genom utnyttjande av de givna planmässiga och naturliga förutsättningarna för nya trafikleder och olika byggnadssätt. Med den respekt för terrängen som i Göteborg är påfallande – till skillnad mot i Stockholm, där malmarnas långa raka gator har sprängts fram i bergterräng – blev slutna stenstadskvarter utlagda på relativt plan mark ända fram till Landalabergens fot, där före sekelskiftet endast själva uppfarten till Landala lockade till en blygsam inledning på stenhusbebyggelsens klättring i oländig terräng förbi 1870-talets villakvarter.

Mötet mellan stenstad och promenadplatser: ”Parkkvarter” som övergångszon

Utgångspunkten från 1600-talsplanens åt söder löpande gaturiktningar gav hela området ett i huvudsak homogent planmönster. Då Nya Allén som ryggraden i de burgna klassernas promenadplats var en bestämmande planförutsättning kom emellertid de till parkbältet anslutande parkkvarteren med promenadsida och ekonomisida att bli avvikande i gatu- och kvarterssystemet. Särskild uppmärksamhet ägnades nämligen den framtida utformningen av det nya Göteborgs ansikte mot parkbältet utmed Vallgraven. I stället för Hagahedens befintliga villor, vilkas trädgårdsentréer låg respektfullt indragna från Nya Allén, föreslog Kommitterade:²⁵³

att parkanläggningarna på inre sidan om nya alléen något utsträckas på yttre sidan derom, - hvarest de främsta byggnadskvarteren alltså komma att förläggas något längre tillbaka, än nu befintliga villor, - och emot samma kvarter begränsas af en fortlöpande körväg /*nuvarande Parkgatan*/, likasom alléen endast tillgänglig för promenadtrafik; samt att, till förekommande af parkanläggningens för täta kringbyggande, nyssnämnda kvarter ... göras mindre /*än bakomliggande kvarter*/ och ... komma att bestå, hvarterdera, endast af ett, två eller tre hus, hvilka jemväl ... skulle så uppföras, att de företedde utseende af en enda större byggnad, hvarigenom god effekt i arkitektoniskt hänseende kan åstadkommas och hvilket byggnadssätt man numera ofta ser användas utrikes... Anbringande närmast husen af mindre planteringar /*förträdgårdar*/... skulle på ett behagligt sätt förmedla öfvergången från parkanläggningen omkring nya alléen till de utanför belägna stadsdelarna. Söder om och intill meranämnda parkkvarter fortlöper en långgata /*nuvarande Storgatan med inkörsportar till bakgårdarna*/... , hvarigenom ... byggnaderna å dessa kvarter erhålla de förmåner, som belägenheten utmed gata förskaffar.

(Med sistnämnda yttrande menas att fastigheternas försörjning skulle ske från bakgatan – se kap. III A, B. I Paris hade 1858 prefekten Haussmann beslutat omge Place de l'Étoile med en krans av dylika kvarter med gårdsportar mot en bakgata – se om storstadsplanering i kap. II A.)



305-306. Kommitterades ”parkkvarter” hade i sin föreskrivna dubbelsidiga funktion och enhetliga gestaltning utländska förebilder, varav de små kvarteren kring Place de l'Étoile, projekterade 1858, sannolikt var en. Det solfjädersformiga gatunätet i Kommitterades plan fanns i flera tävlingsbidrag.

307. Ett bidrag som ej omnämndes – nr 8 av konsul Prytz, som ju inte tävlade om pris. Det har den av hygieniska skäl motiverade kvartersriktningen på Hagaheden, men planmönstret är enformigt och saknar planterade förgårdar. Möjligheten att utveckla befintligt villaområde till ett mer representativt möte mellan de nya stadsdelarna och promenadbältet – en idé hos flera tävlande vilken blev en av Kommitterades huvudprinciper – förefaller Prytz ha ignorerat totalt. Byggnadskvarteren går i hans förslag nämligen ända fram till Ericsons önskade godsjärnväg. Kommitterades plan har ingen järnväg inritad, man nöjde sig med att reservera en remsa ny parkmark för en framtida spårdragning.



Planteringar till stadens förskönande och sundhet

Trädgårdsföreningens Park och Kungsparken bildade tillsammans en magnifik ”grön lunga” omkring det gamla Göteborg, men de kala grå bergen runt stadens landeriägor utsatte staden för häftiga temperaturväxlingar. Stenstadens utsträckning på jämn mark med rätvinkliga kvarter behövde därför begränsas av rikliga planteringar, främst i form av sammanhängande villaträdgårdar. Sådana parkområden med bostäder ansåg man särskilt passande att anlägga på oregelbundna markstycken och i kuperad terräng där byggnadskvarter var mindre lämpliga. Den nya yttre ringboulevarden skulle dras tätt intill kullen mitt på Hagaheden, där planen antydde fritt liggande byggnader i en parkmiljö omfattande ett större oregelbundet kvarter. Vasaparken skulle sedermera anläggas på denna mark då efterfrågan på kuperad tomtmark för överskådlig tid blivit mättad (se kap. IV B).

Utefter vissa alléer, såsom den blivande Kungsportsavenyn, föreslogs på ömse sidor av trädraderna ”mindre terrasser eller planteringar framför facaderna”. Inom tomtgränsen skulle varje byggnad ha en förträdgård, även kallad ”parterre” – denna syftade till en arkitektoniskt prydnadseffekt och att samtidigt stärka intrycket av gatans bredd samt därigenom förhöja gatans monumentalverkan (om byggnadsstadgan 1874 i kap. II A, om kvarter i kap. III B).

Planinnehållets gestaltande utgångspunkter

Det framstår klart att när Kommittén utformade sitt planförslag arbetet leddes av samma tankegångar som utomlands hade format de moderna principerna för stadsbyggnad. Dessa

principer kan lämpligen indelas i hygieniska, säkerhetsmässiga, trafiktekniska och estetiska aspekter – de sistnämnda givetvis innefattande anspråk på storstadsmässig monumentalitet (jfr *Kommunalteknikens och estetikens förebilder i Europa* i kap. II A). De olika aspekterna hade man vid granskning av Sanitära Kommitténs rekommendationer 1858 och i diskussioner med berörda experter under planarbetets gång uppenbarligen funnit vara nödvändiga för stadens möjligheter till en god framtida utveckling i önskad riktning. Beträffande säkerhet avsåg man liksom på andra håll motverkande av brandspridning, vilket bäst ansågs ske genom att dels skilja bebyggelseområden av trä från varandra genom områden med stenhus och dels såsom i Finland låta trädplanterade gator och parker eller villakvarter dela upp staden i måttliga områden av tät bebyggelse. Vad gäller estetiska aspekter är, förutom beträffande den generella strävan efter monumentalitet som framgår av Kommittéens beskrivning, det kända göteborgsmaterialet knapphändigt. Planens utseende följer emellertid väl kända principer på kontinenten med omdaning av Paris och Wiens utbyggnad på glacisen som förebilder. Det estetiska perspektivet i Göteborgsplanen – intimt samverkande med trafiktekniskt och sanitärt motiverade utrymmeskrav – motsvarar tidens rådande stadsbyggnadsideal på kontinenten fram till den stora radikala omsvängningen efter 1890. Som tidigare har omtalats utreddes och formulerades stadsbyggnadskonstens principer ingående av ledande fackmän verksamma under perioden, främst Baumeister och Stübgen.

Här ska närmare redogöras för de viktigaste aspekternas inverkan på Göteborgsplanens utformning, varvid det bör hållas i minnet att samtliga nämnda aspekter i denna plan fick genomslag såväl i den följande planeringsprocessen för Stockholms malmar (se kap. I B) som i den 1874 utfärdade byggnadsstadgan för rikets städer (se kap. II A).

Hygieniska aspekter

En grundläggande planidé var att göra staden sanitärt oantastlig. Grupperna av kvarter med tät bebyggelse fick inte bli för stora utan måste åtskiljas av öppna ytor som parker, alléer och andra planteringar på stadens mark. På tomtmark skulle planterade förgårdar anläggas mot vissa mer betydande gator. Inte minst angeläget var att ge rum för större villakvarter, d.v.s. enfamiljshus med omgivande trädgårdar, tillsammans bildande parkartade områden. Alla planteringsytorna tillsammans skulle bidra till en hälsosam luftkvalitet över större delar av staden med tätt bebyggda kvarter – ett led i detta var att utvidga Kungsparken med en remsa söder om Nya Allén. Cirkulationen av frisk luft genom stadsdelarna skulle säkerställas genom allégator i olika riktningar. Övriga gators ansevärda bredd, jämfört med stadskärnans smala gator, skulle bidra till god luftväxling.

Gatornas och kvarterens riktning borde läggas så nära i norr och söder som möjligt för att såväl gatorna som husfasaderna skulle tillgodogöra sig solljuset under större delen av dagen. Detta hade påpekats av Charles Dickson 1858 (*Den sanitära frågan* i kap. I B) och anfördes även av ingenjör J. Damm i beskrivningen till hans tävlingsbidrag 1862. Endast några få parallella huvudgator i stadskärnan kunde förlängas rakt söderut (Kors- och Magasinsgatorna) eller vinklas i tjänlig riktning med utgångspunkt från att alla radialgator skulle korsa Nya Allén i möjligaste mån vinkelrätt (Östra Hamngatan respektive Rosenlundsgatan). För att de nya kvarteren därigenom inte skulle bli för stora och samtidigt kunna få den önskade riktningen i norr-söder måste parallellgator läggas ut på sådana avstånd att normalkvarteret erhöll en bredd av ca 60 meter, motsvarande två tomtrader med ett tomt djup av ca 30 meter. Parkkvarteren, som genom läget mellan två nära varandra löpande ringgator med olika funktioner måste orienteras i andra riktningen, fick bredden av ett normalt tomt djup om 100

fot (motsvarande 30 meter) i anpassning till såväl den hygieniska aspekten som trafikbehovet. De trånga gårdarna blev i dessa kvarter ett hygieniskt problem när estetiken fordrade slutet bebyggande av båda långsidorna. (Om tomtindelning och parkkvarter se kap. III A, B, IV A.)



308. I Kommitterades plan hade trädplanterade gator och parkliknande villakvarter förutom en estetisk representationsuppgift ett viktigt sanitärt syfte: de skulle sprida ren luft över stenstaden.

Allégator skulle anläggas dels radiellt ut från staden ("avenyer") och dels ringformigt efter Nya Alléns sträckning ("boulevarder") och på sådana avstånd utanför denna som gav byggnadskvarteren däremellan – en rad eller två – lämpliga längder av ca 110-140 meter. Härvid utgick man från hänsyn till tomtindelningens hälso- och säkerhetsaspekter samt den trafiktekniska aspekten. Gatornas trädplanteringar anordnades med förkärlek så att träden stod på tillräckligt avstånd från fasaderna för att dessa skulle beskuggas i minsta möjliga mån och träden få utrymme att växa fritt.

Trafikaspekter

Genom utvidgning av Kungsparken söder om Nya Allén erhöles gott om utrymme för att, enligt överste Nils Ericsons önskemål i yttrandet över Kommitterades plan, anlägga ett framtida järnvägsspår från bangården på Gullbergsvassen till hamnbanan på Skeppsbron.

Allégator hade dimensionerats för att med god marginal kunna föra genomgående trafik mellan stadsdelarna utan stockningar – avenyn 90 fot (motsvarande 27 meter) mellan förgårdarna och den vinkelrätt korsande stora allégatan totalt 120 fot (motsvarande 36 meter)

mellan kvarterslinjerna (allén i mitten 40 fot motsvarande 12 meter). De medelstora och mindre gatornas bredd – de flesta 60 à 50 fot (motsvarande 18 à 15 meter), ett par 40 fot – som med ett par undantag var ungefär den dubbla mot stadskärnans smågator på 7,5 à 10-11 meter, hade dimensionerats enligt normer för det utrymme fordonstrafiken ansågs behöva med hänsyn till respektive gatas funktion i gatusystemet.



Kommitterades plan föreslog varierade gatubredder i enlighet med stadsbyggnadsprojekt i nydanande kontinentala storstäder. Flera av de ordinära gatornas bredder kom inför reglering och verkställande att först minskas för större kvartersytor och senare ökas för större attraktionsvärde hos tomterna.

309. *En del av gatunätet på Hasselbladska ängen: öst-västliga genomfartsgator (Parkgatan 12 m., Storgatan 18 m., Vasagatan 36 m.), nord-sydliga huvud- och bostadsgator (Viktoriagatan 18 m., Karl Gustavs- och Erik Dahlbergsgatorna 15 m.), en lokal bakgata mot Haga (Bellmansgatan 12 m.).*

310. *Kristinelundsägorna med omgivande gatunät: nord-sydliga och öst-västliga huvud- och bostadsgator (avenyn från staden 27 m. – 45 m. mellan fasaderna – och alla ordinära gator 18 m.)*

Radialgatorna skulle utgöra pulsådror mellan stadskärnan och de nya stadsdelarna, utlagda solfjädersformigt i rak fortsättning av befintliga dåvarande huvudgator: Norra och Södra Hamngatorna österut – den senare på ny bro över vallgraven, Östra Hamngatan i en aveny åt sydost via befintlig bro, Korsgatan söderut via bro i befintligt läge och Magasinsgatan i samma riktning via ny bro, Rosenlundsgatan åt sydväst via bro i ändrat läge. Denna princip följde Strömbergs bidrag beträffande planområdet söder om Fattighusån. I framtiden kunde även Västra Hamngatan fortsättas i Karl Gustavsgatan emedan planen utformats så att dessa gators östra gränser linjerade med varandra. Senare påpekades inför regleringens genomförande att parallellgatorna mellan dessa radialförbindelser inte mer än i enstaka fall borde utmynna i Nya Allén så att denna inte i onödan blev avbruten med ökad risk för oönskad trafik i promenadstråket. Kungsportsavenyn planerades som promenadväg med bebyggelsen på ömse sidor försörjd från parallella bakgator – ett odelbart kvarter kunde istället för ses med en smalare ekonomigata. Detta uppslag, troligen från Richerts tävlingsbidrag, har säkerligen koppling till studiekamraten Edelsvärds idealplan 1859 och de några år äldre finska stadsplaner som den sistnämnde kommit i kontakt med (se *Den svenska stadsbyggnadsmodellen före 1860 och det finska esplanadsystemet* i kap. I B).

Ringgatorna som utanför den gamla staden följde parkbältets krökning utefter vallgraven var ämnade att förena förstäderna Haga, Masthugget och Stampen med de nya stadsdelarna. Närmast Nya Allén, söder om den utökade Kungsparken, skulle en promenadväg löpa framför parkkvarteren från Hagakyrkan till Fattighusån och bakom dessa kvarter en parallell försörjningsgata till husens gårdsingångar (blivande Park- och Storgatorna). Således tänkte man sig här en separering av nöjestratik och nyttotrafik enligt den princip som gällde för Londons förnämna terrassbebyggelse runt parkerna i West End – en tydligare parallell är

kransen av små palatskvarter kring Paris' mest monumentala plats, den cirkelrunda Place de l'Etoile, med en cirkulär bakgata till kvarterens ekonomisida.

Allégator med gångallé i mitten och körbanor på sidorna (typen kallad "esplanad" i finska byggnadsförordningen 1856) ansågs mer praktiska för såväl gående och körande som bebyggelsen och träden än när trädraderna planterades på sidorna utefter kvarteren. Dessa fördelar hade särskilt framhållits av Nerman i hans tävlingsbidrag, men även Forsberg och Damm hade prioriterat detta utförande i sina förslag.

Kvarterens hörn skulle för trafikens bekvämlighet konsekvent avskäras snett med lika vinklar eller vid förträdgårdar avrundas. Här fastställde staden vid regleringens genomförande från 1867 en formel som även var estetiskt betingad och bibehölls som standard seklet ut.

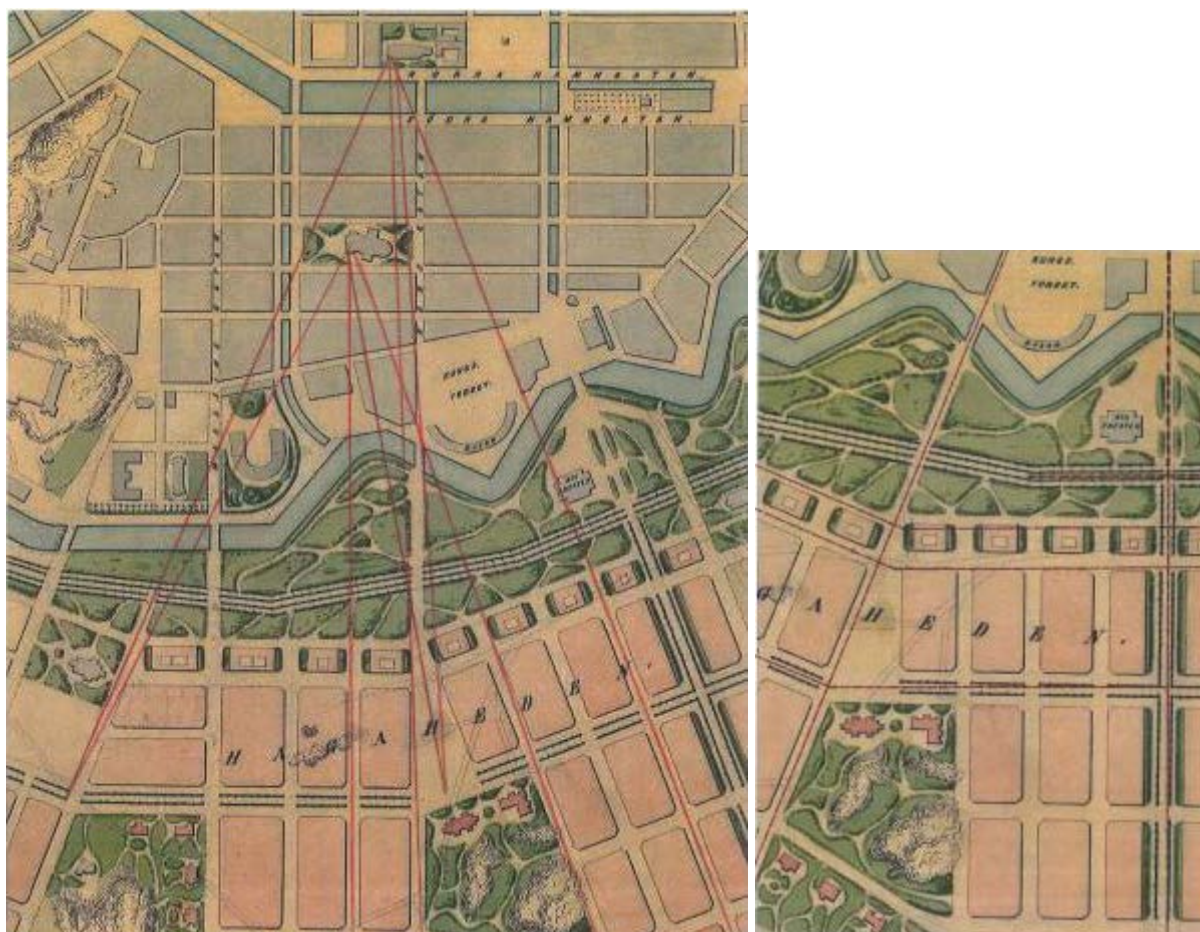
Estetiska aspekter

Den parisiska storstadsvision som genom plantävlingen fått fotfäste hos Kommitterade framträder tydligt i det avancerade gatusystemets utformning. Allégatornas riktningar och korsningspunkter var genomtänkta utifrån flera grundprinciper. Den breda raka gatan med dess praktiska och hygieniska förtjänster borgade samtidigt för att de höga krav som borde ställas på en större stads skönhet kunde tillgodoses genom en passande bebyggelse. De större normalgatornas ansevärda bredd, 18 meter, gav det fria utrymmets skönhet och vackra perspektiv – nota bene under förutsättning att omgivande bebyggelse uppfördes i tillräcklig höjd, minst två men helst tre våningar med 13,5 à 15 meter till taklisten (man kunde inte 1863 förutse 1870- och 80-talens uppdrivna exploatering). Allégatorna av olika typer med deras olika system av trädplantering skulle genom 27 à 36 meters bredd ge en perspektivisk effekt med monumental verkan, varvid man kanske ansåg esplanadens praktiska fördelar överväga.

Gatusträckningarnas läge, främst praktiskt betingade, erbjöd också möjligheter till vackra perspektiv, ibland med intressanta blickfång. I flera av de nord-sydliga gator, vars perspektiv strålade in mot det gamla stadsområdet men endast i några få fall hade broförbindelse över vallgraven, hamnade någon av stadens två största kyrkor – Domkyrkan och Tyska kyrkan – i siktlinjen. Enda verkliga nya radialgatan med denna effekt är Korsgatans fortsättning medan fyra gator utan fysiskt samband med innerstaden – två i öster och ytterligare två i väster – har samma estetiska effekt. Från två punkter på den öst-västliga stora allégatan, d.v.s. blivande Vasagatan – framför den öppna platsen i områdets mitt och vid Haga Kyrkogata i väster – blev båda kyrkorna synliga samtidigt. Den perspektiviska effekten hos de nya stråk som linjerades upp för att följa Nya Alléns sträckning efter vallgraven avsågs bli storslagen. Parkgatans brutna linje skulle under promenad tack vare parkkvarterens avsedda palatsgestaltning ge en monumental effekt och genom avvinklingar utefter parkbältet successivt infallande överraskningsmoment av liknande slag som längs Ringstrasse i Wien. Genom parkkvarterens ringa bredd blev Hagakyrkan ett blickfång i Storgatan västerut från Vasaplatsen – att kyrkan låg snett i perspektivet, kritiserat av stadsfullmäktigeledamoten lektor Blomstrand (se om planärendet nedan), betydde mindre.

Den stora allégatans brutna linje skulle bli arkitektoniskt mer verkningsfull som esplanad än som aveny eftersom allén i gatans mitt ansågs göra ett mer tilltalande intryck än om träden stod nära husfasaderna.

Vasagatans riktning från brytpunkten vid Vasaplatsen innebar under planarbetets diskussioner inom Kommittén en konflikt mellan oförenliga estetiska principer. Å ena sidan gällde parallella linjer och rätvinklighet som ett axiom vid utläggning av gator, kvarter och tomter, å andra sidan utgjorde monumentala blickfång ett starkt motiv. Prytz avslöjar i sina minnen²⁵⁴ att Kobb med hjälp av Melin fällt hans avvikande åsikt när han krävde konsekvent anpassning till Nya Allén och dess rätvinkliga korsning med den 1839 anlagda avenyn från Kungsportsbron. Kobb hävdade nämligen envist att "Stora Allégatan" måste riktas mot en rund plats i öster, vars läge fixerats av den kulle där pristagarna Damm och Forsberg förlagt en kyrka men Strömberg en park. Kobb ville ha kyrkan på denna höjd som fondbildande motiv i det ståtliga gatuperspektivet. Prytz ansåg att gatan i stället måste ligga parallell med Nya Allén för att avenyn, vid utläggning i rät vinkel mot Stora Allégatan, skulle kunna linjera med bron och teaterallén vilka i sin tur låg i linje med Kungsportsplatsens fasader. Den runda platsen måste då flyttas åt norr så att den tilltänkta kyrkan inte kunde förläggas på kullen. Prytz blev överröstad med påföljd att Stora Allégatans sträckning gav Kungsportsavenyn ett något snett läge i förhållande till dess äldre norra del mellan Nya Allén och Kungsportsbron.²⁵⁵ Enligt Prytz hade avenyns snedhet väckt allmän irritation. Kastanjealléns västra trädrad framför Stora Teatern fälldes enligt stadsfullmäktiges beslut hösten 1880 – troligen för fasadens friställande – och en ny plantering anlades i linje med den nyutlagda Kungsportsavenyn från Nya Allén söderut. Den tidigare räta vinkeln mellan allén och den äldre avenyn blev då något snedvriden och Stora Teaterns fasad inte fullt parallell med gatan. Den östra trädraden sparades och hade nu hamnat en aning snett mot västra sidan.²⁵⁶ Den nuvarande Kungsportsbron, invigd 1901, lades i linje med avenyns förändrade riktning och fick därigenom en något sned vinkel mot Kungsportsplatsen med dess flankerande fasader, parallella med varandra – avvikelserna 1,5 grad är dock inte möjlig att uppfatta i stadsbilden.



311. Siktlinjer i planens gatunät mot Gustavi och Christinae kyrktorn innanför vallgraven. Från allén i nuvarande Vasagatan är båda kyrktornen samtidigt synliga vid Vasaplatsen och Haga Kyrkoplan.

312. Planens tre nordliga ringgator vilkas mittlinjer öster om brytpunkten i Korsgatans fortsättning ritats parallella med Nya Allén och i rät vinkel mot avenyns gamla del norr om allén. När mittlinjen i avenyns norra del dras rakt söderut avslöjas den skeva riktning avenyns fortsättning fick i planen då den nya ringpromenaden (nuvarande Vasagatan) riktades mot en något sydligare punkt i öster.

Senare planändring flyttade Skånegatans läge och uteslöt den planerade kyrkplatsen. Kobbs envishet kan därmed förefalla förgäves. Faktum är emellertid att om Vasagatan hade blivit riktad efter Nya Allén och Dicksonska palatset, med samma brytpunkt i Vasaplatsen, skulle kvarterslängden mellan Vasa- och Storgatorna nu ha varit ca 14 meter kortare. Fastigheterna hade då behövt vara två färre i varje kvarter om inte tomterna skulle bli för små att bebygga med stora stenhus. Kobb passade år 1898 på att ta upp två nya fondmotiv i plandiskussionen angående utbyggnad söderut av 14:e rotens bergiga del: terrassbyggnader som avslutning av Kungsportsavenyn respektive en kyrka i Berzeliigatans fond åt väster (se *Visionen av Kungsportsavenyns avslutande fond och Byggnadsfrågan i Kungsparken och Vasaparken* i kap. IV B).

Förträdgårdar, ”terrassplanteringar”, skulle ge gatubilden ett luftigare och ståtligare utseende där detta ansågs lämpligt. Genom att låta sådana med 9 meters djup flankera byggnaderna i de små kvarteren mot parkbältet erhöles en vackrare stadsbild och parkkontakt för de inre större kvarteren, där hörnhusen härigenom blev framträdande från Kungsparken. Avenyn kunde med sådana planterade förgårdar framför husen få ett från arkitektonisk synpunkt bredare och luftigare, mer monumentalt utseende. Genom förgårdarna hölls gatuträden på avstånd från fasaderna utan risk att de på sikt kunde skymma och beskugga dessa samtidigt som de skulle få växa jämnt och högt – allt till fördel för gatuperspektivets skönhet (om diskuterade hushöjder vid allégatorna, se *Processen vid reglerna av gator och tomter* i kap. III A).

Normalkvarterens avskurna hörn, ett trafiktekniskt medel med skönhetsvärde, avsågs göra stadsbilden prydligare genom de platsbildningar som härigenom skapades i gatukorsningarna. Den rumsliga effekten av detta var naturligtvis särskilt påtaglig vid den minsta gatubredden 12 meter men obetydlig vid så breda gator som 18 meter eller däröver. Dock var effekten desto större på bebyggelsens arkitektur, vilken från 1870-talet kom att förhöjas genom antingen tornutsprång inom tomtgränsen eller hörnfasadernas prydnad med balkonger eller s.k. erker (”burspråk”) i övervåningarna.

Parkkvarterens gestaltning som palats skulle ge parkbältet en storstadsmässig karaktär inspirerad av liknande bostadsområden utomlands. Högaktuella var de nya förnåma ”terrace”-anläggningarna i Londons West End, de första nobelhyreshuskvarteren vid Ringstrasse i Wien och som ovan omtalats även kvarterskransen i frontlinjen runt Triumfbågen i Paris (se om förebilderna i kap. II A). En lokal ansats till ett sådant byggnadssätt hade man redan genom det 1861 färdiga Dicksonska palatset vid Nya Allén och östra pustervikskvarteret (se *Stenstadsutbyggnadens preludium* i kap. IV A). Den ringa bredden hos parkkvarteren kom att få konsekvenser för stadsbilden man inte från början avsett när hushöjder över tre våningar och byggnadernas planform föranledde öppningar till gårdarna i kvarterens inre åt söder. Den ordnande estetikens krav på sammanhängande husrader även åt bakgatan fick stå tillbaka för framsidans monumentalitet – den nämnda kransen av kvarter i Paris kunde i detta avseende tjäna som gott föredöme (om parkkvarterens reglering och gestaltning se kap. III A, IV A).

Göteborgs administrativa organisation under kommunallagen. Stadsfullmäktige (1863)

Kungl. Förordningen om kommunalstyrelse i stad den 21 mars 1862 trädde i kraft 1863. I enlighet med denna skulle stadens beslut fattas av stadsfullmäktige och under magistratens överinseende verkställas av drätselkammaren (f.d. drätselkommissionen) och särskilt tillsatta styrelser eller personer. Magistraten fanns kvar som statens lokala representant men dess makt blev avsevärt begränsad. Städernas invånare hade i praktiken med den s.k. kommunreformen fått oinskränkt självbestämmanderätt i gemensamma angelägenheter.

Stadsfullmäktiges ledamöter var till antalet först 50 men utökades från 1868 till 57 och på 1890-talet till 60. Den första uppsättningen ledamöter fick efter premiärårets mödosamma organisationsarbete planen för stadens utvidgning under behandling i februari 1864. Ordföranden grosshandlande Carl Fredrik Waern ledde en 50-hövdad församling bestående av 30 köpmän (varav 23 grosshandlande), fyra hantverksmästare, tre officerare, två ämbetsmän, två akademiker, två läkare, två apotekare, en jurist, en journalist, en brukspatron och en sjökapten. Dessa "stadens fäder" utgjorde vid denna tid, långt före partipolitikens tid, en illuster skara med starka personligheter. Man hängav sig "med liv och lust" åt det kommunala arbetet i den patriarkaliska anda som man ansåg bara hade stadens allmänna bästa för ögonen. Under 1800-talets senare del, Göteborgs mest dynamiska utvecklingsperiod, skapade åtskilliga av dem berömmelse åt sina namn och sin stad.

Sammanträdena, offentliga i likhet med den tidigare institutionen "allmän rådstuga", hölls i börs- och festivitetsbyggnadens lilla sal, men ärendena hade ofta förberetts under mer otvungna arbetsformer av en trängre krets i "enskildt sammanträde" på annat ställe. En träffpunkt tycks ha varit ledamoten advokat Aron Philipssons kontor. Beredningarna diskuterade sina ärenden på fullmäktiges informella kansli, arbetsrummet i sekreteraren häradshövding Drakenbergs bostad, där under "gemytliga och angenäma" sammanträden det kunde bjudas punsch och rökas cigarr.²⁵⁷

Planen för Göteborgs utvidgning och reglering av stadsområdet måste efter stadsfullmäktiges beslut för prövning underställas Kungl. Maj:t, som efter granskning av Överintendentsämbetet skulle ge sitt utslag genom "det kungliga brevet". Den följande detaljerade regleringen inom planens ram – gatornas exakta läge och kvarterens tomtindelning – liksom reglering av befintliga tomter skulle fastställas av "Konungens Befallningshafvande i länet", d.v.s. Länsstyrelsen. Denna myndighet behandlade även som första överinstans "besvär" (överklagande) anförda över stadsfullmäktiges beslut och om Länsstyrelsens beslut gick den klagande emot kunde Kungl. Maj:t avgöra ärendet med sitt "nådiga" utslag.

Drätselkammarens uppgifter var förvaltningen av stadens ekonomi (första avdelningen) och egendom som fastigheter (andra avdelningen). Stadskamrerarkontoret ansvarade för uthyrning av fastigheter inom vallgraven och arrenden på donationsjorden, där de många privata besittningsrätterna genom gammal hävd och ärvda avtal utgjorde en mycket dominerande andel och komplicerade arbetet med att förbereda planens genomförande. Inför varje reglering redovisade kontoret alla ingångna hyres- och arrendeavtal med förslag till de åtgärder som för staden innebar minsta förlust och besvär (se *Regleringarna för det nya Göteborg* i kap. III A).

Magistratens överinseende av byggnadsväsendet fortsatte enligt den gamla ordningen fram till utgången av 1874, då kungliga byggnadsstadgan för rikets städer trädde i kraft och en

nyinrättad byggnadsnämnd enligt stadgans anvisningar tog över arbetet rörande planer och regleringar av gator och kvarter samt tomternas bebyggande (om byggnadsstadgan se kap. II A, om *Byggnadsärendets behandling* se kap. III B).

När arbetet under kommunalförordningen började 1863 hade staden 11 särskilda styrelser, varav fem hade direkt befattning med stadens fysiska framåtskridande, nämligen "Kungl. Direktionen öfver Göteborgs hamn- och elfarbeten", "Vattenledningsdirektionen", "Sundhetsnämnden", "Styrelsen för Gullbergsvassens uttorkning" och "Kommitterade för gatornas omläggning, underhåll och belysning". Den sistnämnda blev 1864 sammanslagen med Skjuts- och Åkeristyrelsen till Gatu- och Vägförvaltningen, vilken självständigt eller tillsammans med stadens byggnadschef hade ett stort inflytande hos stadsfullmäktige i stadsplanernas genomförandeskede, inte minst då det handlade om de offentliga planteringarnas estetiska betydelse. Likaså fick inte så sällan drätselkammarens ekonomiska prioriteringar stå tillbaka för magistratens respektive byggnadsnämndens estetiska ambitioner.



313-315. Stadsfullmäktiges första 50 ledamöter 1863-65 leddes av ordföranden grosshandlande C. F. Waern d.y. (t.v.), vid hans frånvaro av vice ordföranden grosshandlande J. J. Ekman (t.h.) – protokollförare var häradshövding C. W. Drakenberg (mitten), vars hem blev ett trivsamt "kansli" för arbetsgrupper. **316-320.** Ledamöter som i olika avseenden skulle påverka gestaltningen av det nya Göteborg var (fr.v.) vice häradshövding Berger, grosshandlandena Francke och Levgren, advokat Philipsson – som ibland upplät sitt kontor till en trängre krets för "enskildt sammanträde" – och professor von Schoultz, Chalmersska Slöjdskolans föreståndare.



Utvidgningsplanen i stadsfullmäktige 1864-1866

Kommitterades plan granskad under lupp

Hagaheden, som borgerskapet redan 1857 ansett borde inom kort planeras för bebyggande, var som framgått av Kommitterades planbeskrivning 1863 utsedd som det för omedelbar exploatering mest lämpade området. Vi har också sett att detta bestämts mot bakgrund av den hastigt ökande inflyttningen och sociala segregationen med det förmögna borgerskapet i spetsen för samhällsomvandlingen. Planen hade formats efter nyaste stadsbyggnadsprinciper, vilka var sprungna ur den internationella propagandan för mer välordnade, sundare och vackrare städer. Tre valda representanter för Göteborgs maktelit utgjorde den kommitté som, efter det att tävlingsresultatet kungjorts, utarbetat ett eget förslag. Detta hade utformats i akt och mening att – utifrån tidsenliga begrepp om ”regularitetens princip” – en anspråksfullt mondän stadsmiljö för stadens besuttna invånare skulle skapas utefter stadens parkbälte. Man tänkte sig att de raka gatorna med varierande bredd skulle bli kantade av präktiga stenhus. Med denna förutsättning var det i praktiken uteslutet att ta någon som helst hänsyn till det oreglerade planområdets befintliga vägnät och bebyggelse. I stadsfullmäktiges handläggning höll liberalismens män – i denna för staden så vitala framtidsfråga ovanligt endräktigt med det konservativa lägrets flertal – beslutsamt samman kring sin storstadsvision. Fullmäktige biföll skyndsamt planens alla väsentliga delar utan närmare utredning trots att sådan begärdes. En svag men ihärdig konservativ opposition hade dock ett eldigt språkrör i lektor F. T. Blomstrand, som från våren 1864 och två år framåt in i det sista outtröttligt ingav kritik mot såväl det storvulna i Kommitterades plan som formen för ärendebehandlingen. Sålunda tvingades fullmäktige att sedan de avgörande besluten väl fattats ägna mycket tid åt Blomstrands detaljerade och uppenbarligen tröttande utläggningar – på Växjö-dialekt, kan man förmoda – med åtföljande diskussioner och omröstningar angående alternativa sätt att reglera Hagaheden. Slutligen avstyrde staten ett ingrepp man ansåg otillbörligt klåfingrigt.

Ärendets behandling av staden och Länsstyrelsen kan följas i stadsfullmäktiges handskrivna protokoll och tryckta handlingar från februari 1864 till april 1866. Som nedan berättas blev stadens avgörande beslut fattade redan i maj 1864. Den kungliga fastställelsen 23 november 1866 meddelades genom magistraten och infördes i protokollet först i februari 1867.

Forcerad beslutsgång och en kritik som vägrar låta sig tystas

När stadsfullmäktige i februari 1864 först tog upp planärendet presenterades de två alternativa förslag vilka utarbetats med anledning av de olika åsikter som framförts av Kommitterades båda tekniskt sakkunniga J. G. Richert och Nils Ericson, ”N:o 1” och ”N:o 2”, med respektive utan kanaler på Gullbergsvass (se *Omarbetningen av tävlingsförslagen* ovan). Man bestämde att alternativ 1 var det förslag som skulle behandlas och därför ”lithografieras” för utdelning till fullmäktiges ledamöter – denna kopia gjordes i mindre format.²⁵⁸ Vidare anmodades Kommitterade föreslå planens mest angelägna trafikleder och de områden som först borde bebyggas. Man beslöt samtidigt att förslag om tillsättande av fyra olika beredningar för granskning av planens huvuddelar, eller en större beredning ”så talrik, att den kunde dela sig i erforderliga sektioner” skulle avgöras senare. Sedan plankartan utdelats skulle man ”hålla ett enskildt sammanträde i ärendet” i närvaro av rådmän Melin, den ende av Kommitterade som inte var stadsfullmäktig.²⁵⁹ Vid överläggningen den 19 april inom lyckta dörrar, således utan pressen, fördes inget protokoll men troligen behandlade man det begärda yttrandet av

Kommitterade, vilket hade inlämnats fem dagar tidigare.²⁶⁰ På dagen en månad senare ansåg sig fullmäktigeförsamlingen mogen att gå till beslut.²⁶¹



321. Kommitterades alternativ "N:o 1" med kanaler på Gullbergsvass utvaldes av stadsfullmäktige som det huvudalternativ man skulle ta ställning till (se bild 298 s.219, alternativ "N:o 2": 301 s.221).

Under vice ordföranden J. J. Ekmans ledning avfärdade man den 19 maj förslag om en större beredning liksom ordinarie ordföranden C. F. Waerns förslag att tillsätta fyra beredningar. Majoriteten med James J. Dickson i täten var otålig att komma till beslut och avlog ledamoten Blomstrands yrkande om ytterligare utredning – denne hänvisade till anmärkningar mot planen som legat på bordet redan i slutet av februari (se nedan). I forcerat tempo antog man flertalet föreslagna gatusträckningar, parkkvarterens läge m.m. och beslöt att Dicksonska palatset och närliggande – det framhölls för stora kostnader uppförda – villor vid Nya Allén mittför Trädgårdsföreningen, på tomter upplåtna med ständig besittningsrätt, skulle lämnas orörda. Däremot nedröstades med 28 röster mot 7 ledamoten Philipssons yrkande att, såsom Blomstrand föreslagit, fullmäktige skulle utreda en begäran från sex arrendatorer vid Nya Allén mittför Kungsparken om planens justering för bevarande av deras villor och påkostade trädgårdar med arrendena löpande till 1888 (i kap. I A omtalas tillkomsten av villatomterna med 50-åriga avtal) – bland ägarna fanns ordförande Waern, som därför undvek att hamna i jäv under ärendets behandling. Planen hade i just denna del fått besk kritik från de drabbade villaägarna i en skrivelse den 28 januari 1864 med begäran om att såväl parkens tillökning söder om allén som den med allén parallella nya promenaden skulle uteslutas.²⁶² Philipsson yttrade att "erinringarna syntes förtjena noggrant öfvervägande", men dessa betraktades inte av majoriteten som ett formellt framställt förslag.²⁶³ I stället togs under fortsatt möte samma kväll fler delbeslut om planens viktigaste innehåll, bl.a. en yttre ringpromenad (Vasagatan) och gestaltungsprincipen för parkkvarteren. Angående den av Nils Ericson begärda spårdragningen från stambanan utefter Nya Alléns södra sida lämnade man denna fråga öppen, "beroende på framtida beslut". Lektor Blomstrand gav de klagande arrendatorerna sitt stöd genom en reservation mot beslutet att utsträcka Södra Allégatan över villatomterna.²⁶⁴



324-326. Hagahedens drabant lektor F. T. Blomstrand omgiven av två vedersakare, grosshandlande J. J. Dickson från plankommitténs "expertpanel" och den spirituelle GHT-redaktören S. A. Hedlund.

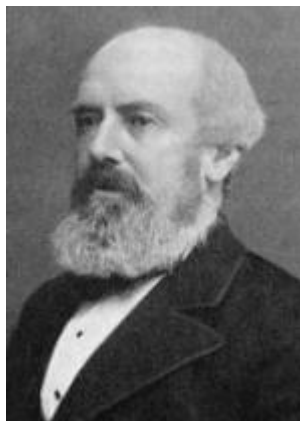
En vecka efter det första beslutssammanträdet, den 26 maj 1864, bestämde fullmäktige att enligt Kommitterades rekommendation Hasselbladskas ängen och den vidliggande Löndalaängen först skulle bebyggas. Drätselkammaren fick i uppdrag att vidta alla förberedande åtgärder inbegripande kostnadsberäkningar för utläggning av gator med erforderliga ledningar. Magasinsgatans fortsättning (nu Viktoriagatan) skulle verkställas "så snart ske kunde". Man tillsatte en särskild beredning bestående av Theodor Berger, Aron Philipsson och Julius Lindström "för vinnande af fastställelse å Kommitterades nu genomgångna förslag". På S. A. Hedlunds uppmaning uttalades en "tacksägelse för Kommitterades förtjenstfulla betänkande och förslag i ärendet".²⁶⁵ Under kvällssessionen behandlades två förslag av lektor Blomstrand, typiska för hans detaljengagemang i olika kommunala frågor – avsikten var helt uppenbart att få den statliga prövningen av stadens beslut uppskjuten genom splittring av majoriteten. Det ena förslaget, att staden vid tomternas upplåtande skulle ha färdigställt gatornas avlopp och beläggning inklusive trottoarer, remitterades till drätselkammaren.²⁶⁶ Det andra förslaget var att, "innan någon detaljerad plan definitivt godkännes eller i verklighet sättes till nya stadsdelars begagnande till boningsplatser och indelning i tomter", planens sanitära utgångspunkt för gatornas och kvarterens riktning skulle omprövas. Härvid borde som princip fastslås "att långgatorna och byggnadsqvarterens längsta sidor, så vidt som möjligt, böra ligga rakt i öster och vester, samt tvärgatorna, hvilka i afseende på trafiken ... blifva hufvudgatorna, så vidt som möjligt rakt i norr och söder, likasom tomternas längsta dimensioner". Denna princip, som förde vidare kvartersmönstret i staden inom vallgraven liksom i Masthugget och således bokstavligen gick på tvärs mot Kommitterades plan, hade flertalet tävlande följt – inte minst stadsarkitekt Strömberg, Blomstrands förtrogne. Förslaget remitterades till den särskilda beredning av sju personer, däribland flera läkare, som arbetade med ett tidigare av lektor Blomstrand och d:r Charles Dickson väckt förslag angående sundhetsnämnden – i beredningen ingick både Blomstrand och Dickson.²⁶⁷ Fullmäktiges bristande lyhördhet hade således väckt en kritik som inte bara

åsyftade villaområdets bevarande utan även därbakom en ny stadsdel med ett planmönster lämpat för tät, låg bebyggelse som ”mindre förmögna” göteborgare hade råd med.

Staden anhåller om fastställelse – oppositionen presenterar motförslag

Medan lektor Blomstrand sysslade med vetenskapliga fakta som stöd för ett närmare utvecklat resonemang, vilket dröjde till den 9 september 1864, lade beredningen som arbetat med sättet för planens fastställelse en dryg månad tidigare fram sin åsikt ”att, för beredande af laga kraft åt Stadsfullmäktiges beslut, hvarigenom ifrågavarande plan blifvit antagen, samma beslut bör underställas Kongl. Maj:ts Befallningshafvandes i länet /Länsstyrelsens/ pröfning” – det gällde huruvida donationsjorden fick användas till stadens beslutade utvidgning.²⁶⁸ När fullmäktige först den 29 september tog upp saken ville Blomstrand ha frågan uppskjuten för behandling i samband med hans eget ärende ”om bestämmelser i sanitärt hänseende vid reglering af nya tomtqvarter”. Emellertid misslyckades detta – den av Blomstrand begärda voteringen kunde inte genomföras eftersom de 33 närvarande ledamöterna inte utgjorde två tredjedelar av hela gruppen (två ledamöter som just hade gått bötfälldes) och sammanträdet uppsköts till kl. fem samma dag, då Blomstrand återtog sin begäran och stadsfullmäktige godkände beredningens förslag.²⁶⁹ Länsstyrelsen gav i januari 1865 staden klartecken att lägga fram planen för Kungl. Maj:ts granskning²⁷⁰ (se vidare avsnitt nedan).

Blomstrands sanitära synpunkter, vilka han lämnat vid sammanträdet den 26 maj och närmare utvecklat i en ny skrivelse den 9 september, gillades i det utlåtande den särskilda beredningen inhämtat av stadsarkitekten H. J. Strömberg och byggmästaren A. Krüger (en av de omdiskuterade villorna vid Nya Allén ägdes vid denna tid av Krüger). Att dessa såsom sakkunniga inte kommenterade att Blomstrand med stöd av solhöjdsberäkningar förutsatt minimimått för husens höjd, gators och gårdars bredd, kan förefalla märkligt – möjligen var storstadsvisionen som lett höga vederbörandes planarbete ännu inte deras. Beredningen förordade i sitt yttrande den 17 september 1864 ”att dessa åsigter, ej mindre vid pågående eller snart förestående anordningar af nya byggnadsqvarter och tomter, än vid hädanefter förekommande granskningar af för byggnader här i staden uppgjorda förslagsritningar, må, så snart ske kan, vinna förtjent afseende” (d:r Charles Dickson förklarade sig inte ha kunskap att tillstyrka annat än den sanitära frågans beaktande vid utläggning av gator och tomter – uttalandet stöddes av en annan ledamot).²⁷¹ Detta för oppositionen uppmuntrande yttrande torde ha väckt stort uppseende, för vid behandlingen i stadsfullmäktige den 6 oktober uppstod livlig diskussion. Avslag och revidering av byggnadsordningen var två av de yrkanden som kom. Frågan avgjordes dock så, ”att Herr Blomstrands och Beredningens ... framställningar förklarades för närvarande ej till åtgärd föranleda”.²⁷²



327-329. Lektor Blomstrands sanitära synpunkter utreddes av bl.a. d:r Charles Dickson (t.v.) med hjälp av stadsarkitekt H. J. Strömberg (mitten) och byggmästare August Krüger (t.h.).

Tydligt väl förberedd på denna motgång överlämnade lektor Blomstrand samma dag ett alternativt förslag till reglering av Hagaheden, sammanfattat i tre punkter avseende sanitära och ekonomiska aspekter, två punkter rörande kommunikationerna med Haga och Masthugget respektive Nya Allén, samt en sjätte punkt som gällde att man borde undvika att "rubba och förstöra" befintlig bebyggelse.²⁷³ Förslaget bordlades men var den 27 oktober avsevärt mer detaljerat i ett resonemang om de ekonomiska fördelarna för staden. Argumenten stöddes av yt- och kostnadsberäkningar för flera alternativa kvarter på Hasselbladiska ängen, jämförda med den beslutade regleringens förhållanden, samt en karta över "ett utkast till planläggning".²⁷⁴ Det ligger nära till hands att stadsarkitekt Strömberg ännu en gång välvilligt bistått lektorn med sin gediget gammaldags professionalitet. Ett senare inlägg av Blomstrand (12 april 1866, se nedan) antyder att hans generella 40 fots gatubredder och kvarteren riktade åt samma håll som inom vallgraven och i Masthugget, d.v.s. rakt motsatt principen i Kommitterades plan, i huvudsak överensstämde med Strömbergs tävlingsbidrag. Stadsarkitektens förslag hade samtidigt genom sina utstrålade långa, raka och breda avenyer med fondbildningar ett visst storstadsvisionärt tycke (se *Plantävlingen* ovan).

Blomstrands första genomarbetade motförslag remitterades omgående till en ny särskild beredning bestående av "Herrar Kommitterade" själva, d.v.s. Melin, Kobb och Prytz.²⁷⁵ Herrarna tog fem månader på sig att gå i svaromål. Under tiden lät stadsfullmäktige utarbeta förslag till "underdånig ansökan" med tillhörande karta, vilken med vissa justeringar skulle presentera planen för Kungl. Maj:t – bl.a. markerades kanalerna på Gullbergsvass som markreservat för sådana, vidare uteslöts alla byggnadskroppar som på Kommitterades karta illustrerade villakvarterens användningssätt, men som troligen ansågs riskera att låsa bebyggandet i detalj.²⁷⁶ Det sistnämnda skulle man ett kvartssekel senare få anledning att ångra (se kap. IV B om den rättsliga processen angående Bolanderska villatomtens styckning och bebyggande). Efter det i februari erhållna principiella klartecknet från Länsstyrelsen hade fullmäktige diskuterat huruvida ansökan skulle avsändas oförändrad eller i den av Blomstrand yrkade versionen att staden borde ha frihet att själv "besluta om indelning i byggnadsqvarter och tomter". I omröstning den 2 mars 1865 segrade beredningens förslag med 38 mot 2. Det uppdrogs åt Kommitterade – förstärkta med ordföranden C. F. Waern och sekreteraren C. W. Drakenberg – att upprätta förslag om planens fastställelse hos Kungl. Maj:t.²⁷⁷



Stadsfullmäktige hade den 20 april 1865 detta ärende på dagordningen direkt efter det begärda genmälet av beredningen på lektor Blomstrands motförslag.²⁷⁸ Beredningen anförde att då gatusträckningarnas och parkkvarterens läge redan hade blivit godkända fanns ingen anledning att kommentera det alternativa förslaget i dessa delar. Angående förslagets ekonomiska princip att gatorna generellt borde göras 40 fot breda för att göra kvarteren större och tomterna fler ifrågasatte man detta, "ty otvivelaktigt kommer tomt, belägen vid allégata,

annan större gata, eller vid torg att högre värderas, än tomt invid en smalare gata”. Det fanns också en estetisk aspekt att beakta: ”Såsom oeftergifligt vilkor för en vidsträcktare stadsplan, torde äfven böra ingå, att omvexling deri förefinnes; ty enformigt utdragna likartade gator kunna icke annat än gifva staden en prägelse af – tråkighet, som ingalunda uppväges af besparade kostnader vid dess anläggning”.²⁷⁹ Som vi minns hade Kommitterade valt bort åtskilliga tävlingsbidrag med enformiga gatumönster – exempelvis nr 5 (Ramsay), 8 (Prytz), 16 (Rudqvist) och 17 (Brandel) där trädplanterade gator saknades. Den stora allégatan från Haga österut hade godkänts med tre gånger större bredd än Blomstrands generella breddmått och flertalet övriga gator i området 10 à 20 fot bredare än det minimimått som Blomstrand hävdade var fullt tillräckligt eftersom fyra vagnar i bredd skulle kunna passera varandra. Beträffande alternativets smala och djupa mellantomter hade det förutsatts en hög exploatering – förutom mot gatan skulle de bebyggas på båda långsidorna med trånga gårdar som följd. Den gällande byggnadsordningen från 1830 föreskrev att smala tomter bara fick bebyggas på ena långsidan, två och två, med gårdarna vända mot varandra. ”Denna princip finner Beredningen vara den mest lämpliga vid bebyggandet af mindre tomter ... så som ... skett i ... förslag till tomtindelning å nu ifrågavarande område ...”. Systemet med s.k. kopplade gårdar innebar, påpekade beredningen, att tomterna kunde ligga i vilket väderstreck som helst – således ”böra deras långsidor ... vara vända mot ... väderstreck, från hvilka en byggnads förnämsta sida, eller gatufacaden, erhåller den fördelaktigaste solbelysningen”.²⁸⁰ Man noterar den stora vikt som ägnades estetiken. Med avslag på Blomstrands yrkande om remiss till annan beredning godkände stadsfullmäktige punkt för punkt beredningens utlåtande att det alternativa förslaget till indelning av Hagaheden till kvarter och tomter inte borde bifallas. Därefter godkändes även framställningen till Kungl. Maj:t.²⁸¹ Sålunda föreföll ärendet avgjort.



332. Den justerade versionen av Kommitterades plan enligt stadsfullmäktiges beslut 19 maj 1864. På Gullbergsvass är utrymme reserverat för framtida kanaler, vidare är villakvarterens byggnadssätt inte såsom i Kommitterades förslag närmare preciserat utan endast angivet med grön färg – detta visade sig decennier senare juridiskt ej hållbart. Efter ett års diskussioner och projekteringar beslöt staden 20 april 1865 att ansöka hos Kungl. Maj:t om fastställelse av denna plankarta.

Länsstyrelsens anmärkningar och lektor Blomstrands ”senare förslag”

Det visade sig under hösten 1865 att Länsstyrelsen funnit anledning till anmärkningar mot Kommitterades plan, varför Kungl. Maj:t hade begärt förklaring av staden. Lektor Blomstrand hade sedan motgången den 20 april rustat sig för en ny drabbning mot stadsfullmäktiges majoritet och vänt sig till Länsstyrelsen med klagomål över handläggningen och besluten. Den 16 november ingav han i fullmäktige ett utökat förslag till alternativ reglering av Hagaheden – åtta villaägare, däribland byggmästare A. Krüger och fullmäktiges ordförande C. F. Waern, erbjöd sig förhoppningsfullt att friköpa delar av sina arrendetomter efter reglering enligt Blomstrands förslag. Dagen därpå fattade magistraten sitt beslut att till staden överlämna Länsstyrelsens ”underdåniga memorial” med anmärkningarna mot planen. Eftersom drätselkammarens förslag till tomtindelning på ängarna vid Hagakyrkan sedan maj månad legat klart för behandling i stadsfullmäktige konstaterade Blomstrand att ”sista tiden således synes vara inne för framställandet af mera genomgripande ändringsförslag”. För sitt förslag till ”förbättrad anordning och indelning” åberopade han sina tidigare inlägg i maj och oktober 1864 samt ”ytterligare stöd af Landshöfdinge-Embetets, mot denna plan, framställda anmärkningar, införda i tidningen Göteborgsposten för den 26 Oktober detta år”.²⁸²



333-335. Villornas välskötta arrendeträdgårdar hade så förskönat stadens stora promenadstråk Nya Allén att de borde permanentas, inte offras för den nya planens ”park kvarter” – det hävdade lektor Blomstrand och menade att fler stora fristående byggnader som den nya teatern (ovan) snarare skulle förfula det vackra promenadområdet. Villa Mariero (t.v.) och Monkhouse’s stenvilla (t.h.), uppförda 1838 respektive 1861, representerade områdets inledande och avslutande utbyggnadsfaser.

Lektor Blomstrand hade i sin skrivelse till stadsfullmäktige utvecklat sina skäl i sju punkter:

1. "De nya Stadsdelarnas förbindelse med förstäderna Haga och Masthugget är i Kommitterades plan alltför mycket förbisedd och försummad". Deltagarna i pristävlingen hade "sökt åstadkomma en så fullständig förbindelse som möjligt emellan Haga och nu ifrågavarande nya Stadsdel; under det att Kommitterade synas hafva haft till sitt förnämsta ögonmärke att omöjliggöra all närmare förbindelse dessa förstäder emellan". Södra Allégatan skulle "sedan den väl hunnit förbi Hagakyrkan ... helt och hållet stängas för den egentliga trafiken och uteslutande förbehållas åt promenerande" medan övriga gator i Haga inte skulle fortsättas alls åt samma håll.
2. "Anordningarna af byggnadsplatserna närmast intill Hagakyrkan och ... nya Rosenlundsbron strida helt och hållet mot de principer, som vid dessas anläggning blifvit iakttagna". Eftersom kyrkan låg parallellt med gatorna i Haga och vinkelrätt mot Sprängkullsgatan och dess fortsättning över bron skulle de snett däremot lagda gatorna enligt Kommitterades plan "förstöra den regelbundna anordning, för hvilken man har offrat så mycket, och vid Hagakyrkan upprepa samma oförsvarliga misstag i arkitektoniskt hänseende, som så ofta blifvit öfverklagadt vid Domkyrkan, hvilken, efter gatuliniernas reguliera utstakning, blifvit anlagd i en derifrån afvikande sned riktning, rakt i öster och vester".
3. "Kommitterades plan har blifvit uppgjord med fullständigt förbiseende af de principer för byggnadsplatsers lämpligaste indelning i byggnadsqvarter och tomter, som ur sanitär synpunkt blifvit af särskild Beredning till förtjent afseende förordade".
4. "Kommitterades plan förutsätter borttagande eller tillintetgörande af alla de byggnader och anläggningar, som nu förefinnas å det ifrågavarande området". Vid Gamla Allén skulle allt "afrödjas och raseras, för utvidgande af – Exercisheden!"
5. "Kommitterades plan kan endast till en jembörelsevis ringa del /den disponibla ängen vid Hagakyrkan/, vare sig nu genast eller under närmaste framtid, sättas i verket". Då villatomterna och Flygarns Haga låg i vägen för flera stora förbindelseleder, men detta område inte skulle kunna regleras förrän arrendena löpt ut den 1 maj 1888, skulle "enskilda samhällsmedlemmar hafva stort men" och "samhället i sin helhet ... blifva derpå lidande, emedan alla de fördelar i afseende på lämpliga platser för Arbetarebostäder m.m., som genom Stadens utvidgning i denna riktning kunde vinnas, på det sättet skulle låta vänta på sig i nära ett fjerdedels sekel".
6. "Kommitterades plan skulle, i och med borttagandet af de nuvarande villorna vid Nya Alléen, helt och hållet tillintetgöra hvad som just på denna sida gjort densamma till en särdeles angenäm promenadplats; utan att någon ersättning derföre vinnes på annat håll". Beträffande de av Kommitterade särskilt beskrivna s.k. parkkvarteren, som skulle inta villornas plats, företrädde nämligen lektor Blomstrand en annan mening: "Det torde icke kunna förnekas, att äfven ett simpelt trähus, med ett icke alltför värdslösadt yttre, när det blott ligger omgifvet af grönskande planteringar, gräsmattor och hagtornshäckar, gör ett vida behagligare intryck på ögat, än äfven de grannaste stenkolossoer, på alla sidor stötande till öppna platser eller allmänna vägar och gator, som skulle kunna uppföras på Kommitterades s.k. Parkqvarter". Blomstrand såg inte Wien och Paris som föredömen. "Nya /Stora/ theatern är ett prof på hvad man har att vänta af en sådander, helt och hållet fristående, större byggnad, hvilket icke torde mana till efterföljd". Vidare kunde det anses klart att, när området blifvit färdigbyggt, detta skulle "inverka ytterst störande" på Nya Allén så som redan blifvit följden på sträckan mellan Haga och Pustervik. Detta kunde bara undvikas genom att "Nya Alléen skiljes från Stadsdelarna utom densamma genom sådana enskilda egendomar, som utåt Alléen förses med prydliga planteringar; men med den ändring i nuvarande förhållanden, att villorna, utåt den

med Alléen jemnlöpande hufvudgatan derbakom, såsom stadstomter bebyggas". Så hade även två av pristagarna i tävlingen resonerat, nämligen Richert och Forsberg i sitt förslag "N:o 2".

7. "Kommitterade hafva genom öfverflödiga och i intet hänseende ändamålsenliga gatubredder onödigtvis inskränkt det till husbyggnader användbara området och på samma gång föranledt en högst ansenlig utgiftstillökning för Stadskassan för gatornas anläggning, underhåll, belysning och renhållning". Detta gällde i synnerhet den strax utanför Nya Allén föreslagna parallella stora allégatan (nu Vasagatan) och förslaget "att, med borttagande af den nuvarande landsvägen, utanför Gamleport, och hela Gamla Alléen, i stället anlägga en ny körväg till staden något längre vesterut" (Kungsportsavenyn). Göteborg med sitt trånga utrymme mellan allétråket och bergen hade inte råd med sådant slöseri med mark och befintliga anläggningar. Staden var nämligen inget Paris. "Paris har två serier af Boulevarder, den ena utanföre den andra, hvar för sig motsvarande vår "Nya Allé" med dertill hörande planteringar (liksom denna utgörande lemningar efter raserade fästningsverk); men *deraf* följer icke, att Göteborgs Stad också skall hafva två "Nya Alléer", på mindre än 400 alnars inbördes afstånd". Man påminner sig här Knut Forsbergs prisbelönta tävlingsbidrag med två ringboulevarder utom Nya Allén – sannolikt uppfattat som det mest parisiska av de utvalda bidragen.



336. Lektor F. T. Blomstrands planmönster rekonstruerat av förf. på Kommitterades indelning – smala gator, små kvarter (röda linjer) i motsatt riktning. Plats för befintliga villaträdgårdar (gröna linjer) kunde erhållas genom Södra Allégatans raka förlängning till Magasinsgatans fortsättning. Blomstrands gatunamn anger deras tänkta fortsättning av äldre gator i Haga och egentliga staden.

Även detta Blomstrands senare alternativ till den redan i maj 1864 antagna planen tog således konsekvent fasta på befintliga förstads- och promenadanläggningar. Huvudpunkterna i kritiken mot Kommitterades plan var i koncentrat främst följande:

Göteborg behövde inte ytterligare en utrymmeskrävande promenadväg nära Nya Allén. Parkgatan – i fortsättning av den för allmän trafik använda Södra Allégatan men förbjuden för annat än promenadtrafik – skulle dras direkt söder om allén och därmed spolia de vackra trädgårdarna med sina villor.

Göteborg behövde inte en utvidgning av Kungsparken söder om Nya Allén. Här fanns redan de trädgårdsanläggningar vilka hade höjt alléns värde som promenadplats.

Göteborg var inte som Paris i behov av flera boulevarder. Den stora allégatan (nu Vasagatan) skulle löpa parallellt med Nya Allén på bara drygt 200 meters avstånd.

Gatorna borde inte göras bredare än trafiken i Göteborg krävde. Breda gator var dyra och tog utrymme från tomtmark, detta till stadens ekonomiska nackdel.

Kvarterens indelning missgynnade ett mindre dyrbart bebyggande. Hagahedens befolkning tvingades flytta till andra områden.

Göteborg behövde inte en bred aveny. Som ny huvudled söderut skulle denna bli en omväg och i onödan spoliera den befintliga landsvägen och den vackra anläggningen Gamla Allén. Det var främst denna synpunkt som vann gehör hos Länsstyrelsen.

Med dessa argument pläderade Blomstrand för en stadsutbyggnad som vände sig till såväl en konservativ borgerlig krets och anhängarna av den s.k. manchesterliberalismen som samhällets ”mindre förmögna”, vilka genom ett traditionellt byggnadssätt kunde beredas plats för bosättning på Hagaheden. Den för sitt nitiska kommunala engagemang ansedde herr F. T. Blomstrand, som belönats genom att bli invald i den första uppsättningen av stadsfullmäktige, hade i olika frågor hamnat i polemik med sin värste motståndare – den spirituelle S. A. Hedlund, som spefullt kallade sin antagonist ”den gode lektorn”. Blomstrand hade nu formulerat sitt alternativ till Hedlunds socialliberala idé att staden för att råda bot på nöden i de överbefolkade förstäderna skulle direktfinansiera uppförande av arbetarbostäder – den frågan var också under utredning men Hedlunds initiativ skulle tre år senare få ett grundskott av kritikerna med Blomstrand som talför representant.

Stadsplanering under turbulens

Göteborgs stad hade således hösten 1865 satt sig i en besvärlig position gentemot staten. Den kritik som framförts från villaområdet hade först väckt viss genklang inom stadsfullmäktige. Med ett fåtal högt respekterade medborgare i ryggen – främst stadsarkitekten Strömberg och chalmersprofessorn Edv. von Schoultz, men initialt även Frisell, Renström, E. G. Lindström, Philipsson, af Petersens (Boman, Lundström, Ahlin) och ett antal drabbade villaarrendatorer – satte ”den gode lektorn” all sin prestige från arbetet i Sanitära Kommittén (se *Den sanitära frågan* i kap. I B) och med sitt läroverksprojekt (se *Institutioner med nya lokalbehov* i kap. I B) på spel med krav på modifiering av den antagna storstadsplanen. Lektor Blomstrand tog från sin högkyrkligt akademiska Växjö-horisont sikte på ett mindre storvulet byggnadssätt som passade ett Göteborg från Carlbergs vördnadsfulla efterföljares tid under stadens svåra krisperiod. Men med rikedomens flödande allt ymnigare och den gamle klassicisten Kaufmann bortgången blåste nya friska vindar från kontinenten över Göteborg, som efter att ha grusat befästningarna hade börjat forma utvidgningen efter storslagnare ideal. Besjälade – i viss mån möjligen även berusade – av framtidsvisionen, vilken fötts ur stadens enorma ekonomiska uppsving sedan 1840-talets begynnande industrialisering, kände sig fullmäktige oförhindrade att under hand avvisa alla krav på fortsatt utredning och ändringar. Viljan att gestalta en storstad i paritet med metropolerna utomlands gav inte plats för några hänsyn till sådant som inte hörde hemma i det storslagna formatet utan, liksom Kungsposten 30 år tidigare, nu bara stod i vägen.

Återkommande dispyter hade rört argumenten för ett anspråkslösare stadsbyggnadsalternativ till förmån för Hagahedens arrendatorer, framförda av en krympande opposition. Denna formade sig redan tidigt till en enmansföreställning i flera akter där fullmäktigeförsamlingen tröttades av en ihärdig och ingående kritik med konstruktiva förslag, en kritik som sakligt till

stor del förfelade sitt mål eftersom de bärande hygieniska aspekterna kunde påvisas vara tillgodosedda i båda alternativen – dock på olika sätt med utgångspunkt från helt motsatta sociala grundidéer. Arkitektoniska och sociala aspekter, förenade i lektor Blomstrands motförslag, var uppenbarligen väl förankrade bland fackmän i stadens tjänst men hade inget gehör hos en förkrossande majoritet i stadens högsta beslutsorgan. Man vidhöll orubbligt planens uppsatta mål att på Hagaheden skapa ett nytt storstadsmässigt Göteborg för de välbärgade invånarna. Tanken att bibehålla Nya Alléns villaidyll och intill denna utbreda en förstad för mindre bemedlade var sedan en tid definitivt övergiven i toppskiktet. Oppositionens maning till fullmäktige att avstå från ett palatsartat byggnadssätt och underlätta ett bebyggande anpassat för Hagahedens småfolk klingade förgäves. Göteborg hade höga ambitioner för stadens gestaltning och avsåg att följa tidens internationella strömningar. Dessa pekade mot metropoler i Paris' efterföljd.



337-338. Före sammanträde i stadens högsta beslutsorgan fick ledamöterna ärendehandlingarna tryckta – vackert klotter (av tobaksfabrikör Boman?) tyder på att spänning rådde vid behandlingen av Länsstyrelsens anmärkningar mot fullmäktiges beslut med anledning av kollegan lektor Blomstrands skarpa kritik. 339. Landshövding Albert Ehrensvärd, som hade begärt stadens förklaring i ärendet.

Staden gör upp med staten och oppositionens argument smulas sönder

Kommitterades planbeskrivning hade inte omtalat hur man tänkte sig bebyggelsen inom de ordinära stadskvarteren vilka omfattade större delen av planområdet. Det var emellertid underförstått att dessa kvarter var avsedda för tätt bebyggande med stenhus. Genom de återkommande kritiska synpunkterna på planens moderna storstadsprinciper såg man sig tvungen att ta bladet från munnen och tala klarspråk. Det gällde för "Herrar Stadsfullmäktige" att bemöta Länsstyrelsens synpunkter och motförslaget av den egna ledamoten lektor Blomstrand i ett sammanhang eftersom den högre makten tagit intryck av kritiken avseende planens konsekvenser för villastråket och landsvägen med Gamla Allén, anläggningar av stort miljövärde. Myndigheten hade följaktligen särskilt fäst sig vid punkterna 4, 6 och 7 i Blomstrands skrivelse (se ovan). När den omfångsrika kritiken kom upp i stadsfullmäktige den 16 november 1865 uppstod tydligen förvirring – sammanträdet måste upplösas sedan sju ledamöter gått och endast 32 av 50 fanns på plats när man röstade om huruvida skrivelsen skulle besvaras av beredningen (d.v.s. de tre Kommitterade) med eller utan förstärkning.²⁸³ Vid återsamling den 14 december anförtroddes uppgiften åter beredningen, men utökad med två personer. Den förstärkta beredningen kom att helt och hållet bestå av de nyckelpersoner som deltagit i planarbetet efter pristävlingen: Melin, Kobb, Prytz samt J. J. Dickson och den sakkunnige J. G. Richert.²⁸⁴ Då fullmäktige nu från magistraten hade mottagit Kungl. Maj:t:s begäran om stadens förklaring över Länsstyrelsens anmärkningar mot planförslaget fick beredningen även detta uppdrag.²⁸⁵ Efter tre månader, den 13 mars 1866, kunde man leverera en utförlig argumentation mot anmärkningarna. Stort utrymme gav beredningen den

alternativa regleringsplanens påstådda sanitära och ekonomiska fördelar med hänsynstagande till befintliga bebyggelseförhållanden. Man fäste nu uppmärksamheten på den antagna planens syfte och konstaterade:²⁸⁶

Vid granskning af Herr Blomstrands förslag, befinnes detsamma hvila på andra hufvudprinciper än dem som ligga till grund för den regleringsplan Stadsfullmäktige godkänt, och hvilka genomgå hela sistnämnda plan.

Beredningen framhöll att eftersom alternativförslaget inte berörde områdena öster om Hagaheden och således inte kunde godkännas utan omarbetning av omgivningarna var frågan om Blomstrands förslag skulle anses ändamålsenligare än Kommitterades redan antagna plan. Angående de anmärkta förbisedda förbindelserna mellan Haga och den nya stadsdelen öster därom påpekades att:

plan för nya stora stadsdelars bebyggande icke lämpligen läser kunna grundas på belägenheten af en med trähus bebyggd, oansenlig, förstad, som, efter all sannolikhet, om den afbrinner, eller andra förhållanden dertill föranleda, framdeles kommer att omregleras.

Fullt tillräcklig förbindelse erhöles enligt planen ”dels öfver Haga torg, och dels genom Södra Allégatans utdragning, förbi Hagakyrkan, till en mindre öppen plats, på hvilken den s.k. Storgatan komme att utmynna”. Den föreslagna alternativa dragningen av Södra Allégatan, varigenom kvarteren närmast Nya Allén (parkkvarteren) måste flyttas norrut, skulle minska utrymmet på alléns utsida. Detta kunde inte accepteras då utrymmet borde reserveras för ett framtida järnvägsspår som förbindelse mellan bangården och Masthugget – förre chefen för ”Statens Jernvägsbyggnader” överste Nils Ericsons kapphäst kom således nu väl till pass.

Angående planens snett infallande gator mot Hagakyrkan påvisade beredningen att kyrkan just härigenom skulle bli fondbildande i Storgatan medan ingen av alternativets gatusträckningar medgav någon utsikt åt kyrkan.

Beredningen framhöll att alternativförslagets sanitärt motiverade riktning av kvarter och tomter med gårdarna i norr-söder var en dålig lösning eftersom den förutsatte att hela sju åttondelar av tomtytan skulle bebyggas, vilket skulle omöjliggöra högre hus än tre våningar. Beredningen ansåg att maximalt fyra femtedelar borde vara bebyggd yta (detta blev också såsom tidigare redovisats normen i Göteborgs byggnadsordning 1869 – se kap. II A).

Lektor Blomstrands alternativa plan utgick från att husägarna på Hagaheden skulle kunna flytta sina ”gamla och bofälliga trähus” till nya tomter i området, varigenom staden skulle undkomma stora kostnader för expropriation. Beredningen ironiserade över detta och yttrade:

Nu är emellertid förhållandet, att man ... utgått från det antagande, att den nya stadsdelen icke skulle bebyggas med sådana arbetarebostäder eller trähus, som de på Hagaheden nu befintliga, utan att större stenhus skulle komma att derstädes uppföras.

Därför skulle oavsett planens form ingen som helst trähusbebyggelse bli tillåten. Angående expropriationskostnader upplyste man att planen var ämnad att verkställas i den takt behovet så krävde. Dessa kostnader kunde då i stort sett betraktas som ”förskotter, dem staden genom tomtförsäljning återfår”. Man poängterade att staden hade beslutat inleda verkställigheten på de tillgängliga Hasselbladska och Löndalaängarna. Här påpekades eftertryckligt: ”meningen är att denna stadsdel skall bebyggas endast med prydliga och stora stenhus”.

En huvudpunkt i det alternativa förslaget var naturligtvis bibehållandet av villatomterna vid Nya Allén, ”orubbade till alla väsendtligare delar”. Härmed åsyftade Blomstrand ingalunda områdets konservering, däremot ett tillvaratagande av dess värde som förskönande element i promenadstråket. Detta skulle säkerställas genom att i analogi med de arrendevillkor som år 1838 upprättats för villaområdet föreskriva byggnadsförbud på 100 fots avstånd från allén med marken planterad ”till prydnad och ögonfägnad” samt genom att, ”vid bebyggande af den öfriga delen, noga tages i akt att facaderna, ej mindre mot Alléegatan /Parkgatan, i det föreslagna sydligare läget motsvarande Storgatan/ än mot Nya Alléen, erhålla ett prydligt utseende” – särskilt åt allén krävdes ”en för Villor passande Byggnadsstil”. Detta resonemang ställde sig beredningen frågande till – Blomstrands ordalag befanns nämligen oklara. I stället hävdade man den bekväma åsikten att:

det ej kan vara lämpligt att oansenliga villor med tillhörande uthus förläggas mellan den nya stadsdelen och allmänna promenadplatsen, helst i sådant fall uthusen måste, för att ej vanpryda alléen och parken, uppföras mot Storgatan, hvarigenom värdet af byggnadstomterna å andra sidan af denna gata betydligt skulle minskas.

Vid stadsfullmäktiges sammanträde den 12 april 1866 yrkade August Kobb att hans berednings yttrande skulle godkännas medan Blomstrand, som yrkade återremiss för vidare utredning, fick stöd av Boman – denne föreslog att en ny beredning skulle utreda ärendet. Efter begärd votering nedröstades förslaget om fortsatt utredning med 33 mot 5. Punkt för punkt godkände sedan fullmäktige beredningens argument för avvisande av planalternativet.



340-341. Länsstyrelsens allvarligaste anmärkning mot planen var – såsom oppositionen påpekat – att staden ville ta bort landsvägen och den ståtliga, parallellt därmed löpande Gamla Allén med dess 78-åriga träd för att ersätta dessa med avenyn. Länsstyrelsen fann dessutom avenyn omotiverad då den skulle ligga skevt mot stadens huvudstråk Östra Hamngatan. Plankartan t.v. fastställdes 1866 med allén och landsvägen bibehållna. Sex år senare hade byggnader uppförts i de nya kvarteren väster om Kungsportsavenyn enligt beslutad reglering. Robert Söderqvists karta 1872 t.h. visar hur staden för att få sin aveny hade tvingats justera den år 1864 beslutade planen enligt Länsstyrelsens anvisningar.

Den enda förändring i stadfullmäktiges antagna plan som beredningen föreslagit var motiverad av Länsstyrelsens synpunkter, nämligen:²⁸⁷

dels att Gamla Allén och Södra Landsvägen bibehållas; och dels att det område, vester om Södra Landsvägen, som å godkända planen utlagts till Exercisheden, indelas till byggnadsqvarter, med iakttagande deraf att den öster om den s.k. avenyen, paralelt med densamma, löpande gatan från nu varande Kalfgatan icke fortsättes längre, än till Stora Alléegatan.

Blomstrand yrkade utan framgång på att den nämnda parallellgatan (nu Lorensbergsgatan) skulle utgå – detta skulle ha inneburit att de östra avenykvarteren blivit mycket stora och inte kunnat få en lika praktisk tomtindelning som övriga kvarter. Beredningen fick nu i uppdrag att sätta upp ett förslag till de ”underdåniga påminnelser” rörande Länsstyrelsens anmärkningar som Kungl. Maj:t begärt från staden. Slutligen avtog stadsfullmäktige Blomstrands anhållan om ”godtgörelse ur Stadskassan” för sitt arbete – beredningen hade avstyrkt med den syrliga kommentaren att han ”icke ens till siffran” angivit sitt anspråk.²⁸⁸

I en reservation mot nyssnämnda beslut, ingiven den 26 april, tog lektor Blomstrand upp de anmärkningar mot plantävlingen och den följande handläggningen han anförte i en artikel publicerad i Göteborgs-Posten 11 april, dagen före beslutet. Han beklagade att ärendet varit mera politiskt än sakkunnigt behandlat av såväl Kommittéer som stadsfullmäktige och menade att man borde ha utnyttjat stadsarkitekt Strömbergs kompetens och personliga engagemang i stadens utformning i stället för att göra en fråga såväl Strömberg som de tävlande helt avvikande plan:²⁸⁹

Sedan Stadsarchitekten Strömberg, som allt från sitt inträde i Stadens tjänst med nit och intresse omfattat alla hithörande frågor och vid flera tillfällen med stor framgång tillhandagått Majornas kommun med utredandet af der ifrågakommande oftast ytterligt kinkiga gatu- och tomtregleringar, med sina af egen drift företagna arbeten för uppgörande af planer till Stadens utvidgande fortgått så långt att de i det allra närmaste omfattade alla de områden som för sådant ändamål stå till buds; inträdde för fem år sedan den tidpunkt då Stadens myndigheter sjelfva togo saken om hand genom utseende af de trenne Kommittéer, som efteråt vid sitt namn fästade den för närvarande godkända Stadsplanen. Då bland dessa Kommittéer fanns en (August Kobb?), som ställde så till att Stadsarchitekten blef den ene af de sakkunnige personer som af dem från början togos till råd, var härmed ingen skada skedd och utgången af Kommittéernas arbeten skulle helt visst ha blifvit annorlunda än den nu blifvit, om icke det olyckliga beslutet samtidigt fattats att täflingspris skulle utsättas för de mest förtjenstfulla förslagen till Stadens utvidgning.

Förhållandet är nämligen att ingen arkitektonisk fråga mindre lämpar sig till föremål för pristäfling (om ens någon sådan fråga rätteligen gör det) än uppgörandet af planen för ett bestämdt områdes bebyggande. Snart sagdt ingenting kan härvid bero på fritt val. Det ändamål som genom bebyggandet skall uppnås, den ordning derföre som genom tekniska och sociala förhållanden fastställas och betingas, byggnadsplatsens form, omgifningar och läge, samt terrainens beskaffenhet ge hvar för sig så många bestämmningar, att man högst sällan kan på ett

tillfredsställande sätt motsvara dem alla och den rätta, d.v.s. förnuftigaste lösningen af problemet kan oftast med matematisk noggrannhet uträknas. Enda rätta sättet att tillförsäkra sig om en verkligen god plan, är att till en början få ett utkast till en sådan uppgjort af en fullt sakkunnig person, i allt fall den mest sakkunnige man har, och derefter låta detta utkast bli föremål för den mest mångsidiga pröfning, de mest närgående anmärkningar, under tiden omgöra och åter omgöra det första utkastet och icke stanna förr än man är fullt säker att ingenting blifvit lemnadt ur sigte, som vid planens uppgörande kunnat böra i betraktande tagas.

Utgången visade också tydligt nog att täflingen i och för sig liten nytta gjorde. Belöningen utdelades för fyra täflingsplaner, men i Kommitterades plan igenfinner man knappast ett spår deraf. Stadsarchitekten Strömberg deltog icke i täflingen, emedan "hans förarbeten för en fullständig plan till Stadens utvidgning blifvit inför Kommitterade diskuterade och i samråd med dem i flera hänseenden modifierade"; den andre af Kommitterade tillkallade sakkunnige, sednast ledamot i Beredningen, tog andra priset /Blomstrand avser överingenjören J. G. Richert/.

I fullföljd af sitt uppdrag företog sig nu herrar Kommitterade att sjelfva uppgöra en plan till Stadens utvidgning, densamma som med särdeles omsorg uppritad och smakfullt kolorerad efteråt blifvit af stadsfullmäktige godkänd. Hvem som egentligen uppgjort planen i de delar, der densamma afviker från herr Strömbergs ursprungliga förslager och mina sednare ändringsförslag, har icke uppgifvits; men i alla händelser äro Kommitterade med afseende på denna plan att betrakta såsom en enda personlighet....

Denna kritiska sammanfattning av hur planärendet handlagts, bl.a. med uppgifter från ej protokollförda diskussioner, väckte uppenbarligen stort misshag och föranledde en mycket irriterad kommentar i protokollet.²⁹⁰ Dessförinnan hade – i Blomstrands tillfälliga frånvaro! – stadsfullmäktige godkänt beredningens inkomna förslag till underdånigt yttrande enligt uppdrag.²⁹¹ Vid nästa sammanträde klingade Blomstrands anmärkningar mot yttrandet ohörda – den som inte själv närvarat vid ett beslut hade enligt kommunalförordningen och stadsfullmäktiges arbetsordning inte rätt att klaga.²⁹² Skrivelsen återlämnades till Blomstrand, som då i stället än en gång vände sig till Länsstyrelsen med överklagande av båda besluten den 12 och 26 april. Detta fick emellertid ingen som helst verkan sedan staden i enlighet med ledamoten Aron Philipssons förslag avvisat påståendena om flera begångna formfel i en "skyndsam förklaring".²⁹³

Länsstyrelsens kommentarer och Kungl. Maj:ts nådiga brev

Stadens ansökan den 22 april 1865 hos "Konungens Befallningshafvande" – Länsstyrelsen – om fastställelse av den antagna planen omfattade 22 punkter, varav nio berörde regleringen av Hagaheden – punkterna nr 1-4 gällde förbindelserna radiellt med gamla stadsområdet, nr 12 parkkvarterens läge med omgivande ringgator, nr 13 ringboulevarden ett stycke utanför Nya Allén, nr 18 gestaltningen av parkkvarteren, nr 21 förträdgårdar och nr 22 gatubredder.²⁹⁴

Länsstyrelsen hade i sitt "Underdånigste Memorial" den 26 september 1865 "funnit ifrågavarande plan ... vara uppgjort med skickligt användande af de rika resurser, som den staden omgifvande trakt erbjuder". Emellertid gjorde myndigheten invändningar mot punkterna nr 4 angående avenyn och nr 12, som berörde villaägarnas klagan. Angående den senare anmärktes att stadsfullmäktige borde ha utrett lektor Blomstrands alternativa förslag – bland anförda skäl var Kungsparkens stora omfång norr om Nya Allén, som inte gjorde utvidgningen söder om allén nödvändig, vidare att parkkvarterens planterade förgårdar var en kvalitet som redan fanns genom villaträdgårdarna. Då Länsstyrelsen insåg att den lediga ängsmarken mellan Hagakyrkan och Magasinsgatans fortsättning inom kort skulle behöva

bebyggas hade man "icke ansett sig böra genom ett bestämdt afstyrkande af förslaget nu ifrågavarande del föranleda till någon vidare tidsutdrägt i hela ärendets afgörande...." Länsstyrelsen överlämnade till Kungl. Maj:t att avgöra huruvida planen borde omarbetas med anledning av denna anmärkning. Beträffande avenyn, som föreslagits i fortsättning av den allé som fanns utdragen mellan Kungsportsbron och Nya Allén, anmärkte Länsstyrelsen att den inte kunde stå i rak, eller ens direkt, förbindelse med landsvägen och innanför vallgraven måste sammanträffa med Östra Hamngatan i sned vinkel. Myndigheten ansåg stadens motiv för en så genomgripande förändring "något oklart", "då anblicken af staden för den söderifrån kommande icke skulle erbjuda något vidare för ögat än som redan å den nu befintliga väg sig framställer". Varken "den praktiska nyttan" eller "skönhetssinnets fordringar" gjorde denna aveny outhärlig.²⁹⁵ Som vi vet skulle inte heller huvudstaden lyckas förverkliga detta ideal. Det grandiosa Sveavägsprojektet med slottet – beläget i sned vinkel! – i fonden av en rak och mycket bred allé från Hagaparken, en idé som Lindhagenkommittén tillskrev Gustav III, var ett starkt ifrågasatt huvudmotiv i dess storstadsplan 1866.²⁹⁶ Handelskapitalismens Göteborg saknade emellertid alldeles Stockholms monumentala förutsättningar. Mot denna bakgrund motsatte sig Länsstyrelsen att "följden af avenuens anläggning skulle blifva raserandet af den nuvarande, nyligen, med tillämpning af alla nutidens uppfinningar och förbättringar i chaussé-anläggning, utförda vägen med derinvid stående gamla och prydliga träd". Avenyn som ny infart skulle – just så som lektor Blomstrand anmärkt – medföra den befintliga landsvägens (Södra Vägen) och Gamla Alléns försvinnande. Länsstyrelsen påpekade att härigenom skulle endast den fördelen uppstå vid eventuellt framtida bebyggande av Exercisheden att denna och kvarteren på dess västra sida blev rätvinkliga. Även om avenyn skulle komma till stånd borde landsvägen behållas, "ej mindre för prydlighetens skull, än ock för den betydliga rörelsen".²⁹⁷

Staden ställdes sålunda inför valet att antingen utesluta avenyn och som följd härav tvingas omarbeta planen eller att få planen fastställd med undantag av denna del. Innebörden av detta var klar: staden erbjöds hela planens fastställelse om man accepterade att landsvägen och Gamla Allén lämnades orörda. För stadens del tycks Länsstyrelsens ultimatum ha blivit en bekväm utväg för att planärendet skulle kunna gå i fullbordan utan ytterligare tidsförlust och besvärande omarbetningar. I enlighet med beredningens rekommendation i yttrandet den 13 mars över anförda anmärkningar medgav staden i sin förklaring den 26 april att Södra Vägen med Gamla Allén kunde bibehållas, varigenom nya kvarter skulle tillkomma mellan avenyn och landsvägen. Staden vidhöll nämligen bestämt att avenyn skulle ingå i planen – man menade att en lämplig kvartersindelning i annat fall blev försvårad och att en aveny skulle "utgöra en mera prydlig och passande fortsättning af Alléen mellan Kungsportsbryggan och Nya Alléen, än en vanlig gata, som dessutom, mindre än avenyen, skulle bidra till sundhet och trefnad i den nya stadsdelen". Med beredningens formuleringar avvisade stadens förklaring alla av Blomstrand begärda ändringar i övrigt.²⁹⁸

Stadens framställning vann omedelbar genklang i de högre instanserna. Kungl. Maj:ts "Nådiga Bref" den 23 november 1866 (**335**) fastställde planen med undantag av Exercisheden och angränsande områden norr om Korsvägen för vidare utredning avseende de föreslagna gatornas konsekvenser för hedens pågående användning som militärt övningsfält. Motförslag och besvär över stadens beslut förklarades "icke till någon åtgärd föranleda". Avslutningsvis meddelades att "... Vi ... pröfvat skäligen i Nåder gilla den uppgjorda planen för Göteborgs stads utvidgning, sådan densamma finnes upptagen å den företedda, enligt Stadsfullmäktiges beslut af den 19 Maj 1864 upprättade planritningen, jemförd med de af Fullmäktige i afseende å samma plan fattade beslut ...".²⁹⁹

1867. **Göteborgs** No 4.
Stadsfullmäktiges Handlingar.

Kongl. Majts Nådiga Bref den 23 November 1866, angående plan till utvidgning af Göteborgs stad och reglering af tomter, m. m., å det dertill afsedda område, samt angående Lektorn F. T. Blomstrands underdåniga besvär i ämnet.

Afskrift.

CARL, med Guds Nåde, Sveriges, Norges, Götas och Wendes Konung.

Vår främl och Nådiga beskjedet med Gud allsmäktig! Sedan Magistraten i Göteborg med Bergenskapets Äldste och Drätselkammarens ledamöter af Bergenskapet den 12 April 1861 uppdragit åt en kommitté af tre personer att,

Kommitterades plan för Göteborgs utvidgning i ett lokalthistoriskt perspektiv

Efter 200 års instängd tillvaro bakom fästningsverken med tätande bebyggelse och växande förstäder hade bojorna sprängts för stadens planerade utvidgning på fästningsmarken innanför en ringboulevard. Men bränder och långvarig kristid hade hållit byggnadsverksamheten inom vallgraven och innan staden där hunnit färdigbyggas med varaktigare större stenhus började man ett sundhetsförbättrande försköningsarbete med planteringar utefter vallgraven och den stora ringpromenaden. Sjöfartens hastigt tilltagande utveckling från seklets mitt med andelen skeppslaster på ångfartyg dubblerad 1854-64 övertygade stadens ledning om att man – såsom överingenjör Richert hade poängterat i samband med planarbetet för stadens utvidgning – måste planera även för stora dyrbara hamnanläggningar längs Masthuggets strand mellan Järnvågen och gränsen mot Majorna vid Stigberget. Denna frågas lösning inbegrep flyttning av trävaruhanteringen, som i över 200 år tagit Masthugget i anspråk, och kunde avgöras först efter närmare tio års utredningar (1874). Med handelns och industrins tillväxt gick utbyggnad av hamn och järnväg hand i hand med dramatisk ökning av såväl de mäktiga invånarnas förmögenhet som den inflyttande befolkningens antal. Så gjordes staden därigenom redo att utbreda sig över den ännu lantliga omgivning som hållits disponibel sedan grundandet – liksom fästningsgördeln transformerats till det storslagna parkbältet skulle donationsjorden uppfyllas av framtidens storstad som nu stod för dörren. Göteborg ville med tidsenlig funktion och representativitet skapa sig den rika handelsstadens tycke av europeisk metropol.



343. Den expanderande handeln under 1850-talet påkallade nya anläggningar mot älven i det framtida yttre hamnområdet. Fem år innan arbetet med utvidgningsplanen började hade dåvarande stadsbyggmästaren (1860 stadsarkitekt) H. J. Strömberg – i överensstämmelse med Nils Ericsons förslag 1855 till hamnplan – markerat ”tillämnade nya Anläggningar” på denna karta (1856): Tullpackhus och rader av magasinskvarter på kajerna längs en hamnbana från statens station, den senare i definitivt läge vid Drottningtorget men utformningen ännu inte bestämd (jfr bild 22/348).



Parallellt med stadens utvidgning på donationsjorden planerade man i mitten av 1860-talet en stor fortsatt utbyggnad av hamnen, den ekonomiska grundvalen för Göteborgs välstånd.

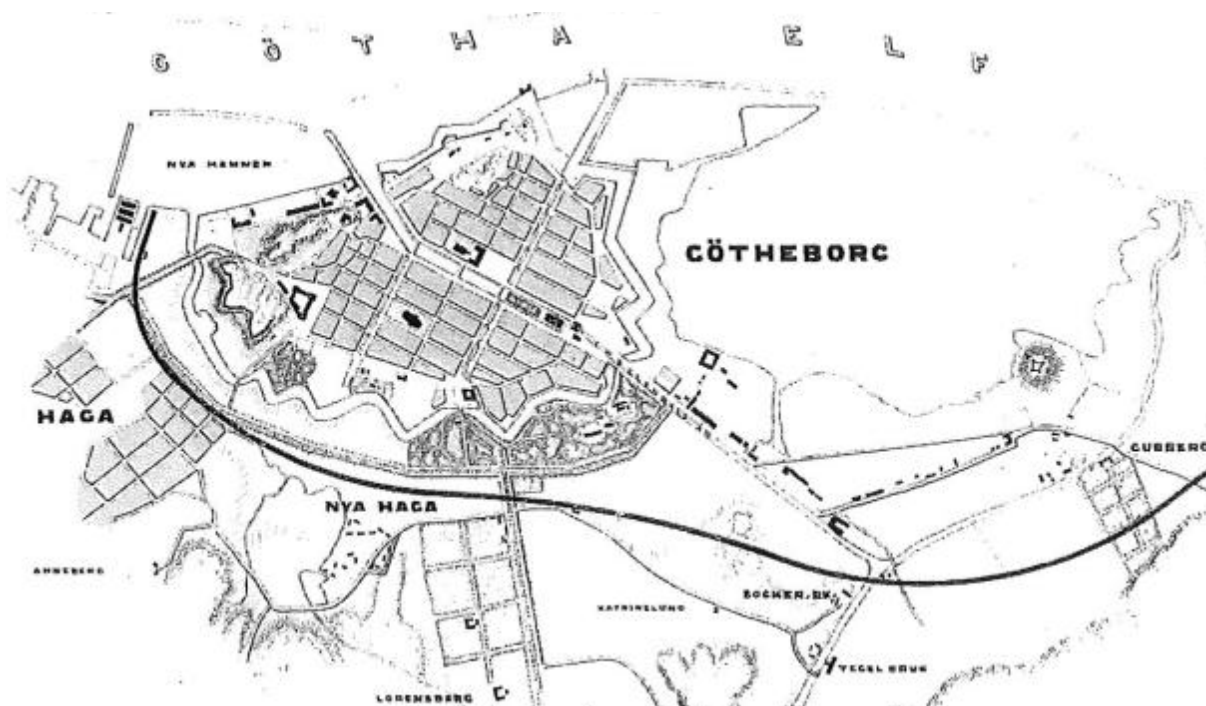
344. Den särskilda hamnberedning vilken 19 maj 1864 tillsatts för att utreda Kommitterades förslag till stadens utvidgning, vad avsåg Masthuggets hamnområde, inlämnade efter ett års arbete sitt förslag (jfr bild 302). Detta byggde vidare på Nils Ericsons plan 1855: sammanhängande kajsträckor med järnväg från stambanan västerut till örlogshamnen Nya Varvet och på hisingsidan (sträckan öster om Lindholmen ansågs vara ett med hänsyn till stadens bebodda delar tryggare och sundare läge för trävaruhandeln, som sedan 1600-talet hade upptagit Masthuggets strand) – man hade också följt Ericsons maning 1864 att planera en godsjärnväg längs Nya Allén till hamnbanan vid kajerna.

345. Utsikt från Christinae kyrkas torn över hamnen med resultaten av Nils Ericsons planering: på den nya kajen vid Stora Bommen står Tullpackhuset 1866 klart, nära 20 år sedan staden börjat utreda frågan. I förgrunden Packhusplatsen med hamnbanans järnvägsspår för godstrafik. Fartygens förtöjningsplatser i Göta älv skulle bli obehövlige när nya kajer anlagts på utfyllda vassområden.



Planen för det nya Göteborg befäste en tradition utmärkande för staden alltsedan dess tillkomst, nämligen medveten social segregation. Den välbärgade befolkningens begär till rymliga bostadsområden och promenadplatser hade blivit väl tillgodosedda i den gamla stadens närhet, formande en representationsmiljö värdig en europeisk handelsstad av rang. Behovet av bostäder för den stora massan invånare var ett omfattande samhällsproblem som planen likväl ägnade ett förstrött intresse – arbetarområden, tänkta att bebyggas med trähus och som sådana väl åtskilda, kunde omge de centrala stadsdelarna av anspråksfulla stenhus. Handelstidningen framförde redan några månader före planens presentation skarp kritik mot segregationstanken med uppmaningen till de bättre lottade att låta arbetarfamiljerna bo i övervåningarna eller gårdarna till deras hus – ”tillsen och vården dem och de skola förädlas och älska eder”.³⁰⁰ Liknande ordalag hade trädgårdsarkitekten Knut Forsberg använt när han i Paris författade den ovanligt livfulla beskrivningen till sitt bidrag i plantävlingen ett år tidigare (jfr avsnittet *Pristagarna – ingenjörerna och arkitekten ovan*).

Kosmopoliten Forsbergs esplanadsystem och plädering för rikliga planteringar av olika slag – ”Växtligheten är ju en stads lungor!” – hade fått stort genomslag i Kommitterades plan. Den pensionerade banbyggnadschefen Nils Ericson, anlitad som sakkunnig i planfrågan, yttrade efteråt att Trädgårdsföreningen och de öppna parkytorna vid den blivande kvarterstaden bildade ”en högst nyttig del i Göteborgs lungsystem”.³⁰¹ Som tidigare nämnts (kap. I A-B) hade Ericson redan på 1830-talet som vattenbyggnadsingenjör (”mechanicus”) engagerats för frågor om såväl vattencirkulation som hamnbyggnaden i Göteborg och då föreslagit parker vid vallgraven till befolkningens nytta och stadens förskönande – ingenting mindre än en klarsynt stadsplanerares insats, direkt efter hans plan för det nedbrunna Vänersborg 1834.



346. Förslag 1846-47 till Västra Stambanans inledande i Göteborg utefter Nya Allén – stationen och bangården skulle förläggas direkt vid hamnen mellan Rosenlunds kanalens utlopp och Järnvågen, men inför järnvägsbygget lyckades banbyggnadschefen Nils Ericson 1855 få stadens gehör för sin lösning.

Våren 1855 avstyrde överste Nils Ericson – nyutnämnd chef för Statens Jernvägsbyggnader – att Västra Stambanan drogs söder om staden till en station med bangård vid hamnen intill Järnvågen. Han påpekade i ett utförligt utlåtande till staden³⁰² att detta alternativ innebar stora

praktiska nackdelar för trafiken, varuhanteringen och handeln genom bl.a. det begränsade utrymmet. Vidare framhöll han att söder om staden "smaken och omtanken redan gjort och sannolikt kommer att göra ännu mer till stadens försköning". En järnväg ansåg han "alldeles oförenlig med den frid som i en park, på en promenad ... sökes".³⁰³ Nils Ericsons starka argumentation övertygade staden om att stambanans slutpunkt måste läggas öster om staden, intill Gullbergsvassen där en bangård kunde utvecklas fritt i stadens omedelbara närhet och läget gagnade såväl person- och lättare godstrafik för själva staden som tyngre godstrafik mellan järnvägen och hamnen. Två år efter Västra Stambanans invigning kunde Ericson i promemorian 1864 konstatera att den utarbetade planen "synes både vacker och, med hänsigt till såväl handelns fordringar som innebyggarnes trefnad, särdeles ändamålsenlig".³⁰⁴



- 347.** Förslag 1852 till nya hamnanläggningar med järnvägsspår mellan Gullbergsåns utlopp och Pustervik. Märk stambanans och stationens läge på utfyllnad av vassen för god kontakt med kajerna!
348. Staden bearbetade 1856 Nils Ericsons förslag året före till hamnanläggningar med järnväg och byggnader (jfr bild 343). Några magasinskvarter utgick för utrymme åt Packhusplatsens bangård.



Den för sina samhällsnyttiga tjänster åt nationen adlade Nils Ericson hade alla skäl att vara nöjd – mellan raderna anar man att han bortåt 30 år efter uppdraget som sanitär rådgivare – och alla senare insatser som statlig expert på hamn och järnväg – konstaterade att cirkeln var sluten. Göteborg hade efter sin nästan fullt genomförda omdaning av fästningsområdet tagit den av Ericson förutsedda gestalten av en parkernas stad av första rangen, detta tack vare för denna sak hängivna krafter inom borgerskapet. Göteborg hade tack vare Ericsons arbete för sjöfartens bekvämlighet mellan Väneren och havet en blivande storhamn med godsjärnväg från stambanan till kajen. Plantävlingen innebar en seger för tidens unga samhällsbyggare med både teknisk och konstnärlig ackuratess – bland pristagarna ingick ingenjörerna Nerman och Richert i den riksbekante arkitekten och stadsplaneraren Edelsvärds bekantskapskrets. Staden hade antagit en storartad planidé för fortsatt utbyggnad, vari samhällsplaneraren Nils Ericson försäkrat sig om en effektiv sammankoppling av riksintressena järnväg och hamn genom statsbanans framtida förbindelse med kajerna – det är ett märkligt förhållande att han inte tycks ha låtsat om den uppenbara intressekonflikten mellan det parkbältets miljövärde han vid flera tillfällen under årens lopp själv ivrigt bekant sig till i sina goda råd och den godstågslinje han nu önskade vid Nya Allén. Detta förslag till spårdragning skulle dock inte komma till utförande. Staten hade välsignat Göteborgs initiativ att rusta sig för framtiden, redo att steg för steg förverkliga sin storstadsvision. Emellertid skulle de samhällsförändringar som väntade begränsa visionens någorlunda konsekventa genomförande till Hagaheden.

¹³⁹ Josephson 1918. Ahnlund 1984. Hall 1984/1997c. Eriksson 1997.

¹⁴⁰ "Bauordnung" i *Wasmuths Lexikon der Baukunst* I, 1929.

¹⁴¹ Baeckström 1923. Lilienberg 1928. Ahnlund 1984.

¹⁴² *Byggnads-Ordningar för Göteborgs Stad* 1908 (1803-74 med ändringar 1885-88).

¹⁴³ BO 1830 §17, fotnot.

¹⁴⁴ Innehållet följer i huvudsak Hall (1997a), som endast behandlar huvudstäder. Närmare fakta från Stübben 1890/1907 redovisas i det följande – förf:s kommentarer ang. Göteborg avser att belysa stadens storslagna planambitioner i akt och mening att bli en skandinavisk metropol jämbördig med kontinentens storstäder.

¹⁴⁵ Améen 1972 s.22-25.

¹⁴⁶ *Mémoires du baron Haussmann* III 1893, citerad i Hall 1997a s.345. Förf:s översättning efter engelska.

¹⁴⁷ Om denna och dess bakgrund se Bjur 1984 s.193-194 (även s.181-184).

¹⁴⁸ Mollik & Reining & Wurzer 1980, citerad i Hall 1997a s.368-369 (not 8) och Hall 1986 s.340. Förf:s översättning från engelska resp. tyska.

¹⁴⁹ Om "terrace building" i London: Olsen 1964 och 1976. Om kvarteren runt Triumfbågen: Pinkney 1958 s.63.

¹⁵⁰ Se Pinkney 1958 ("From Plans to Pavements").

¹⁵¹ Gejvall 1954 kap. I belyser skillnaden mellan brittiska och kontinentala storstadsmiljöer p.g.a. de av tradition olika bostadsvanorna.

¹⁵² Betr. Paris se Pinkney 1958 s.92-93.

¹⁵³ Stübben 1890/1907 och Baumeister 1876. Se Collins & Collins 1986 kap 3 om Baumeister och Stübben.

¹⁵⁴ Stübben 1890 s.68 – gator: typer/mått/riktningar s.61-76, raksträckor/lutningar s.77-80, sektioner s.80-106.

¹⁵⁵ Se not 152. Wulz 1979 s.51-53.

¹⁵⁶ Stübben 1890 s.69-70. Baumeister 1876 kap. 15.

¹⁵⁷ Om kvarter: Stübben 1890 s.54-61.

¹⁵⁸ Stübben 1890 s.58-60 beskriver konsekvenserna för husens planlösning och stadsbilden.

¹⁵⁹ Se Stübben 1890 s.190-192 om den historiska bakgrunden. Baumeister 1876 s.96-99.

¹⁶⁰ Se närmare Lilienberg 1928 s.96-97.

¹⁶¹ A.a. s.175-176.

¹⁶² A.a. s.259-262,274-278. Betr. Paris se även Josephson 1943 s.41-44,52-58.

¹⁶³ Nolin 1999 s.48-58 och 74-75.

¹⁶⁴ Conway 1991 s.47-49, om Paxtons design s.85,88,89. (Jfr bild 245 i detta kap. och bild 60 i kap. I A.)

¹⁶⁵ Pinkney 1958 s.100-102. Hobhouse 2004 s.273. Stübben 1890 s.500 om parkernas blomsterfattigdom i England men överdådiga franska blom- och bladrikedom, vilken han fann extrem i Parc de Monceaux.

¹⁶⁶ Hennebo 1974. Schmidt 2004 s.107-110 sammanfattar den tyska landskapsparkens rumsdifferentiering.

¹⁶⁷ Stübben 1890 s.74-75 ang. raka gators proportioner. Om krökta gators estetik s.75-76.

- ¹⁶⁸ Hall 1997a s.324-325 och Hall 1986 s.312 o. 314 (not 1). Förf:s översättning från engelska resp. tyska.
- ¹⁶⁹ Pinkney 1958 s.63, 92-93.
- ¹⁷⁰ Collins & Collins 1986 kap. 2 om konflikten mellan teknik, juridik o. estetik s. 40-41 + not 38.
- ¹⁷¹ A.a. – författarna citerar Baumeister och Stübgen, men anger även flera äldre exempel.
- ¹⁷² Sitte 1889 – verket ingår i Collins & Collins 1986 med ingående kommentarer av författarna.
- ¹⁷³ Se Bjur 1984 s.73-82.
- ¹⁷⁴ Lindahl 1965. Hall 1984. Eriksson 1997.
- ¹⁷⁵ *Underdånigt betänkande angående Städernas Byggnads-, Brand- och Hamn-Ordningar, ... af nådigst förordnade Komiterade ... Stockholm den 31 December 1859.*
- ¹⁷⁶ Se föreg. not.
- ¹⁷⁷ Eriksson 1997. Ahnlund 1984 – om J. E. Carlbergs estetik s.82-84. SFS 1842:44.
- ¹⁷⁸ Lindahl 1965. Hall 1984. Lilienberg 1912. Linden 1923. Selling 1970 utjämnar fotmåttet (10 fot = 3 m.).
- ¹⁷⁹ RB: *Samling af Plakater, Förordningar, Manifest och Påbud, samt andre allmänna handlingar hwilka i Storfurstendömet Finland sedan 1808 års början ifrån trycket utkommit /del 16/ 1856-1857 (tryckt 1862).*
- ¹⁸⁰ *Byggnads-Ordningar för Göteborgs Stad*, 1908. SFS 1842:44 och SFS 1870:27.
- ¹⁸¹ Kungörelse som tillägg i BO 1830, undertecknad ”Borgmästare och Råd”.
- ¹⁸² SFS 1870:27. Jfr SFS 1842:44.
- ¹⁸³ Selling 1970. Hall 1984. Eriksson 1997.
- ¹⁸⁴ SFS 1874:25.
- ¹⁸⁵ Plan- och bygglagen (PBL) 1987 införde beteckningen ”Översiktsplan”.
- ¹⁸⁶ ”Förgård” är den juridiska termen i BS för ett tomtområde mellan en i stadsplan fastställd, från gatan indragen byggnadslinje och gatulinjen.
- ¹⁸⁷ *Byggnads-Ordningar för Göteborgs Stad*, 1908.
- ¹⁸⁸ Formuleringen följer så här långt BS §12.
- ¹⁸⁹ Denna passus gällande inhägnad av område mellan byggnad och det som numera kallas allmän platsmark motsvarar BS §26 mom. 2.
- ¹⁹⁰ RA/GLA: DKp 31/8 1852 §6, Mpp 4/2 1853 §62.
- ¹⁹¹ Göteborg 1923 s.278-279. Janson 1988 s.24. Enhörning 2006 s.164 – om upplåtelseformer s.117-122.
- ¹⁹² RA/GLA: Mpp 10/7 1857 §642, bilaga XYZ.
- ¹⁹³ Se föreg. not.
- ¹⁹⁴ Se föreg. not.
- ¹⁹⁵ Arealuppgifterna bygger på Janson 1988.
- ¹⁹⁶ RA/GLA: Mpp 12/4 1861 §304.
- ¹⁹⁷ Se föreg. not.
- ¹⁹⁸ RSG: karta F Ia 104 som här avbildas omfattar 12:e roten väster om Exercisheden, bl.a. Hagaheden.
- ¹⁹⁹ Kommitterades berättelse i GSH 1864:5.
- ²⁰⁰ RA/GLA: Magistratens protokollsutdrag 22/11 1861 i Drätselkammaren, div. handl., EX 285 ”Handlingar rörande Göteborgs Stads Utvidgning 1861-1864”. GSH 1864:5.
- ²⁰¹ Se not 195.
- ²⁰² GSH 1864:5. GHT 30/8 1862.
- ²⁰³ GHT 30/8 1862, berörda planritningar i RSG och SBK. RA/GLA: Drätselkammaren, div. handl., EX 285. Se *Litteratur och källor*. Förf. har identifierat tre okända tävlingsritningar och upphovsmännen till två kända.
- ²⁰⁴ GSp 26/4 1866 §12 bilaga F (Blomstrands reservation avseende beslutssammanträdet 12/4).
- ²⁰⁵ RA/GLA: karta B 0007 – beskrivningen som enligt påskriften av Prytz ”finnes i min portfölj”, saknas.
- ²⁰⁶ GHT 30/8 1862.
- ²⁰⁷ RSG: karta E 18 och G VI:36.
- ²⁰⁸ RSG: karta E 11 och G VI:38. Rudqvist framstår som tävlingens ”katt bland hermelinerna” med ett tragiskt öde. Han hade 1861 fått en månads fängelse för de obetalda böter – 50 riksdaler – han året innan blivit ådömd för olagligt utförda skorstenar i Haga. De tre minsta av fyra barn hade dött inom ett år sedan familjen flyttat till Göteborg. Efter misslyckandet i tävlingen flyttade han till Amerika utan hustru och dotter (RA/GLA: Mpp 10/8 1860 §732 och 19/4 1861 §337 samt mantalsuppgifter 1860-64).
- ²⁰⁹ RSG: karta E 14 och G VI:42.
- ²¹⁰ Lindahl 1965 s.43-46, om Karlstadsplanen s.66-73.
- ²¹¹ Lindahl i brev 26/2 2013 till förf. efter granskning av färgkopior i A3-format. Således kan P. G. Sundius’ ”karriär” som planarkitekt anses inledd 1862 med Göteborgstävlingen, tre år tidigare än man hittills trott.
- ²¹² RSG: karta E 17 och G VI:39.
- ²¹³ Dessa projekt utformades av Georg Löwegren som 1859 lämnat sin anställning vid slottet Herrenhausen i Hannover för att leda Trädgårdsföreningens utveckling. *Trädgårdsföreningen ... 2006/2007* s.51-57.
- ²¹⁴ Enligt GHT 30/8 1862 och beskrivningen i RA/GLA – ritningen ej påträffad.

-
- ²¹⁵ RSG: karta E 16 och G VI:41.
- ²¹⁶ RSG: karta E 13 och G VI:40.
- ²¹⁷ GSH 1864:5.
- ²¹⁸ RSG: karta E 15 och G VI:35 – ritningen är osignerad men kunde identifieras av förf. 2009 då den stämmer med både den likaså osignerade beskrivningen i RA/GLA och referatet i GHT 30/8 1862.
- ²¹⁹ Endast beskrivningen i RA/GLA.
- ²²⁰ RSG: karta E 9 och G VI:34 – den enda prisbelönta ritning som hittills varit känd, beskrivningen i RA/GLA.
- ²²¹ SBK: karta F Ia 9393 är ”N:o 2” – ritningen identifierad av förf. i dec. 2009 (Nolin 2009 uppger att inget av Forsbergs förslag bevarats). Beskrivningen i RA/GLA (nr 14) är gemensam för båda förslagen.
- ²²² Utan beskrivning – en påträffad och av förf. identifierad odaterad och osignerad kolorerad kartsbild var troligen ett underlag för en detaljerad planritning som tävlingsbidrag. RSG: karta G VI:66.
- ²²³ Skissen bekräftar i sin tur referensen till Strömbergs plan i lektor Blomstrands reservation i stadsfullmäktige den 26 april 1866 (se *Utvidgningsplanen i stadsfullmäktige* nedan i detta kapitel). Blomstrand var som tidigare framgått inte minst genom elementarläroverksbygget en varm anhängare av Strömberg (se kap. I B).
- ²²⁴ Se beskrivningarna nr 1 och 14 i RA/GLA: Drätselkammaren, div. handl., EX 285.
- ²²⁵ GHT 30/8 1862.
- ²²⁶ Se föreg. not.
- ²²⁷ RSG: karta G VI:66.
- ²²⁸ GHT 30/8 1862.
- ²²⁹ Beskrivning nr 1 i RA/GLA: Drätselkammaren, div. handl., EX 285.
- ²³⁰ GHT 30/8 1862.
- ²³¹ Se föreg. not. GSH 1864:5.
- ²³² Johan (Jonny, Jan) Damms far tillhörde en köpmanssläkt i Göteborg. Personalia till förf. av Lars Berggrund.
- ²³³ Beskrivning nr 14 i RA/GLA: Drätselkammaren, div. handl., EX 285.
- ²³⁴ GHT 30/8 1862.
- ²³⁵ Se föreg. not.
- ²³⁶ Se föreg. not.
- ²³⁷ GSH 1864:5.
- ²³⁸ Joneborg 1961.
- ²³⁹ GUB: Handskriftsamlingen, C. G. Prytz: ”Minnen och anteckningar ... ” (Häfte II 1874), s.77-78.
- ²⁴⁰ GSH 1864:5.
- ²⁴¹ GSp 26/4 1866 §12, bilaga F.
- ²⁴² RSG: karta G VI:44 (Kommitterade), karta G VI:66 (Strömberg). SBK: karta F Ia 9393 (Forsberg ”N:o 2”).
- ²⁴³ Bilaga i GSH 1864:5.
- ²⁴⁴ GSH 1864:5 (Bihang).
- ²⁴⁵ SBK: karta F Ia 112.
- ²⁴⁶ SBK: karta F Ia 113.
- ²⁴⁷ GSH 1864:5 (Bihang).
- ²⁴⁸ RSG: karta G VI:33.
- ²⁴⁹ GSH 1864:5.
- ²⁵⁰ Se föreg. not.
- ²⁵¹ Se föreg. not.
- ²⁵² Se föreg. not.
- ²⁵³ Se föreg. not.
- ²⁵⁴ GUB: Handskriftsamlingen, C. G. Prytz: ”Minnen och anteckningar ... ” (Häfte II 1874), inlaga till s.76-77.
- ²⁵⁵ Avvikelsen blev ca 1,5 grad enligt förf:s mätning på regleringskartan 1867, ritad i skala 1:2000.
- ²⁵⁶ Detta framgår av stadsingenjörskontorets senare kartor, se t.ex. kartverket 1923, blad 55 (rev. tryck 1945).
- ²⁵⁷ Elliot 1930 s.75-77.
- ²⁵⁸ RSG: karta G VI:44.
- ²⁵⁹ GSp 11/2 1864 §4.
- ²⁶⁰ GSH 1864:19.
- ²⁶¹ GSp 19/5 1864 §§9 och 11.
- ²⁶² GSH 1864:8.
- ²⁶³ GSp 19/5 1864 §9.
- ²⁶⁴ GSp 19/5 1864 §11.
- ²⁶⁵ GSp 26/5 1864 §3.
- ²⁶⁶ GSp 26/5 1864 §9 med bilaga C.
- ²⁶⁷ GSp 26/5 1864 §10 med bilaga D – förslaget även i GSH 1864:31.
- ²⁶⁸ GSH 1864:30 nr 2.

-
- ²⁶⁹ GSp 29/9 1864 §§5-6.
- ²⁷⁰ GSp 16/2 1865 §10.
- ²⁷¹ GSH 1864:31.
- ²⁷² GSp 6/10 1864 §11.
- ²⁷³ GSp 6/10 1864 §17 med bilaga E.
- ²⁷⁴ GSp 27/10 1864 §9. GSH 1865:18 nr 2.
- ²⁷⁵ GSp 27/10 1864 §9.
- ²⁷⁶ RSG: karta F IIaa 121.
- ²⁷⁷ GSp 2/3 1865 §1. GSH 1865:18 nr 1.
- ²⁷⁸ GSp 20/4 1865 §§6-7.
- ²⁷⁹ GSH 1865:18 nr 2.
- ²⁸⁰ Se föreg. not.
- ²⁸¹ GSp 20/4 1865 §§6 och 7.
- ²⁸² GSH 1866:4 (Bihang).
- ²⁸³ GSp 16/11 1865 §7.
- ²⁸⁴ GSp 14/12 1865 §3.
- ²⁸⁵ GSp 14/12 1865 §4.
- ²⁸⁶ GSH 1866:4.
- ²⁸⁷ GSp 12/4 1866 §5.
- ²⁸⁸ Se föreg. not.
- ²⁸⁹ GSp 26/4 1866 §12 med bilaga F.
- ²⁹⁰ GSp 26/4 1866 §12.
- ²⁹¹ GSp 26/4 1866 §2.
- ²⁹² GSp 3/5 1866 §2.
- ²⁹³ GSp 11/6 1866 §2.
- ²⁹⁴ GSH 1866:4.
- ²⁹⁵ Se föreg. not.
- ²⁹⁶ Selling 1970 (om Lindhagenplanen s.11-14 samt teckning s.47) påvisar att Albert Lindhagen, drivande kraft i kommittén, blev stämplad inom Stockholms stadsfullmäktige som en fantast – den år 1867 offentliggjorda planen fick bl.a. omdömet ”alltför storartad”; t.ex. ansågs den stora avenyn Sveavägen, framdragen till 70 m. bredd genom tätt bebyggda kvarter, ofantligt kostsam till ringa nytta. Denna Stockholms motsvarighet till Unter den Linden i Berlin och Boulevard de Sebastopol i Paris förblev en orealiserad dröm. Av stort intresse i göteborgsperspektiv är att en av de hårdaste kritikerna 1867 var den kände trädgårdsarkitekten Knut Forsberg, som propagerade mot för långa raka och breda gatusträckningar. Att Forsberg även sade sig ogilla alléer är desto märkligare, då hans egna tävlingsbidrag i Göteborgs plantävling fem år tidigare – tveklöst de mest spektakulära, för att inte säga fantastiska förslagen i denna tävling – har ett sannskyldigt esplanadsystem av breda alléer i olika riktningar som karaktärsskapande stadselement.
- ²⁹⁷ Se föreg. not.
- ²⁹⁸ Se föreg. not. GSp 26/4 1866 §2. GSH 1867:4.
- ²⁹⁹ GSH 1867:4.
- ³⁰⁰ GHT 22/8 1863, citat i Christenson 2009 s.26.
- ³⁰¹ GSH 1864:5 (Bihang).
- ³⁰² Berggrund & Bårström 2014 s.167-169 refererar och citerar Nils Ericsons utlåtande 30/4 1855.
- ³⁰³ Nils Ericsons utlåtande 30/4 1855 (väl villigt till författarens förfogande av Lars Berggrund).
- ³⁰⁴ GSH 1864:5 (Bihang).

Förkortningar

BNb = Byggnadsnämndens brevböcker

BNp = Byggnadsnämndens protokoll

BNs = Byggnadsnämndens tjänsteskrivelser

BO = Byggnadsordning (BO:G = Göteborg, BO:S = Stockholm)

BS = Byggnadsstadga för rikets städer

BÄp = Borgerskapets Äldstes protokoll

DKp = Drätselkommissionens / Drätselkammarens protokoll

FK = Fastighetskontorets arkiv

GHT = Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning

GP = Göteborgs-Posten

GRM = Göteborgs Rådhusrätt och Magistrat

GSH = Göteborgs stadsfullmäktiges handlingar (tryckta)

GSHp = Göteborgs stadsfullmäktiges handlingar. Bihang: protokoll (tryckta, 1873-)

GSp = Göteborgs stadsfullmäktiges protokoll (handskrivna, 1863-72)

GSh = Göteborgs stadsfullmäktiges inneliggande handlingar (ej i protokollen)

Mpp = Magistratens politieprotokoll

RA/GLA = Riksarkivet, Göteborgs Landsarkiv

RB = Riksdagsbiblioteket

RSG = Region- och Stadsarkivet i Göteborg

SAK = Stadsarkitektkontoret

SBK = Stadsbyggnadskontoret

SIK = Stadsingenjörskontoret

SFS = Svensk Författningssamling

TFp = Trädgårdsföreningens protokoll

Källor

Göteborgs Universitets Bibliotek (GUB):
Handskriftsamlingen (C. G. Prytz).

Riksarkivet/Landsarkivet i Göteborg (RA/GLA):
Maja Kjellins arkiv (A 424, E:1).
Göteborgs Drätselkammare. Drätselkommissionens protokoll (DKp).
Göteborgs Drätselkammare (div. handl., nr 285). Handlingar rörande Göteborgs stads
utvidgning 1861-64.
Göteborgs Rådhusrätt och Magistrat. Magistratens politieprotokoll (Mpp).

Region- och Stadsarkivet Göteborg (RSG):
Göteborgs stadsfullmäktiges arkiv. Stadsfullmäktiges protokoll (GSp) 1863-1872.

Litteratur

Ahnlund, Henrik (1984) *Johan Eberhard Carlberg, Stockholms stads arkitekt 1727-1773*.
Stockholmsmonografier utgivna av Stockholms kommun. Stockholm: Liber Förlag.

Alin, Johan, & Hofstedt, Lars (1913) *Ur Göteborgs och dess omgivningars historia*. Göteborg:
Wettergren & Kerber.

Almqvist, Helge (1929, 1935) *Göteborgs historia – grundläggningen och de första hundra åren*, I-II.
Göteborgs Jubileumspublikationer.

Améen, Lennart (1972 / 1985) *Stadens gator och kvarter – stadsmiljöns geografiska grunddrag*.
Malmö: Liber Förlag.

Anrick, Carl-Julius, Lindhagen, Arthur och Stenberger, Mårten (red.) (1931) *En bok om Göteborg*
(Sverigeböckerna, 2). Stockholm: Svenska Turistföreningen.

Attman, Artur – Boberg, Stig – Fahl, Magnus – Wåhlstrand, Arne (1963, 1971) *Göteborgs*
stadsfullmäktige 1863-1962, 1-3. Göteborg: Elanders Boktryckeri AB och Wezäta.

Baeckström, Arvid (1923) *Studier i Göteborgs byggnadshistoria före 1814*. Stockholm: Nordiska
Museet.

Baumeister, R. (1876) *Stadt-Erweiterungen in technischer, baupolizeilicher und wirtschaftlicher*
Beziehung. Berlin: Ernst & Korn.

Bedoire, Fredric (1998) *Ett judiskt Europa – kring uppkomsten av en modern arkitektur 1830-1930*.
Stockholm: Carlssons Bokförlag.

Benevolo, Leonardo (1980) *The History of the City*. London: Scolar Press.

- Berger, C. G. och Messman, L. (1859-62) *Göteborg med dess omgifningar, framställt i taflor*. Göteborg: Meyer & Köster.
- Berggrund, Lars och Bårström, Sven (2014) *De första stambanorna – Nils Ericsons storverk*. Gävle: Sveriges Järnvägmuseum.
- Bjur, Hans (1984) *Stadsplanering kring 1900 med exempel från Göteborg och Albert Lilienbergs verksamhet*. Diss. Göteborg: Chalmers Tekniska Högskola.
- Bjur, Hans (1988a) "Göteborgs stadsutveckling", i *Göteborg – Årsbok ArkitekturMuseet 1988*. Stockholm: Arkitekturmuseet.
- Bjur, Hans (1988b) *Vattenbyggnadskonst i Göteborg under 200 år*. Göteborg: Hans Bjur och Göteborgs VA-verk.
- Bournon, Fernand (1900) *Paris-Atlas*. Paris: Librairie Larousse.
- Briggs, Asa (red.) (1970) *The Nineteenth Century – the Contradictions of Progress*. London: Thames and Hudson.
- Bühlmann, Josef (1896) "Die Bauformenlehre". *Handbuch der Architektur* (utg. Josef Durm m.fl.) I:2. Darmstadt: Verlag von Arnold Bergsträsser.
- "Byggnads-Ordningar", i *Underdånigt betänkande och förslag angående en ordnings-stadga för rikets städer, samt underdånigt betänkande angående städernas byggnads- brand- och hamnordningar, afgifna af nådigst förordnade Komiterade* (1859). Stockholm.
- Byggnads-ordningar för Göteborgs stad* (1908) (Utfärdade av Kungl. Maj:t 29 mars 1803 och 28 maj 1830. Fastställda av Länsstyrelsen 19 nov. 1869; 16 mars 1874; 22 december 1874 med ändringar 14 mars 1885). Göteborg: Joh. Olssons Boktryckeri.
- "Byggnadsordning för Göteborgs stad enligt Stadsfullmäktiges beslut den 14 och 21 Februari 1895", i *Stadsfullmäktiges Handlingar och Protokoll 1895* (Bilaga till protokollet 21/2 §2).
- Byggnads-Ordning för Stockholms Stad, Kongl. Maj:ts i Nåder förnyade. Gifven Stockholms Slott den 5 November 1842*. Svensk Författnings-Samling (SFS) 1842, N:o 44.
- Byggnads-Ordning för Stockholms stad, Kongl. Maj:ts förnyade nådiga. Gifven Stockholms Slott den 12 Maj 1870*. Svensk Författnings-Samling (SFS) 1870, N:o 27.
- Byggnadsstadga för rikets städer, Kongl. Maj:ts nådiga. Gifven Stockholms Slott den 8 Maj 1874*. Svensk Författnings-Samling (SFS) 1874, N:o 25.
- Byggnadsstadgan för rikets städer och Stockholms Byggnadsordning, jämte utdrag af Helsovårdsstadgan för rikets städer* (utg. Moritz Rubenson 1876). Stockholm: K. L. Beckman.
- Byggnadsstadgan för rikets städer, Kongl. Maj:ts nådiga kungörelse angående ändringar i; gifven Stockholms slott den 18 april 1884*. Svensk Författnings-Samling (SFS) 1884, N:o 26.
- Carlén, Octavia (1970/1869) *Göteborg – beskrifning öfver staden och dess närmaste omgifningar: Ny handbok för resande utarbetad efter tillförlitligaste källor*. Stockholm: Oscar L. Lamms förlag. (Exakt facsimileupplaga utgiven av Bokförlaget Rediviva, Stockholm)
- Christensen, Jan (2009) *Liberalernas stad – fattigvård och kulturdonationer i artonhundratalets Göteborg*. Göteborg: Bokförlaget Daidalos AB.

- Collins, George R. & Collins, Christiane Crasemann (red., övers.) (1986) *Camillo Sitte: The Birth of Modern City Planning* (Sitte, *City Planning According to Artistic Principles*, 1:a uppl. 1889). New York: Rizzoli International Publications Inc.
- Conway, Hazel (1991) *People's Parks – the Design and Development of Victorian Parks in Britain*. Cambridge University Press.
- Dickson, Charles (1858) *Om allmänna helsotillståndet i Göteborg, och om möjligheten af dess förbättring genom införande af sanitära reformer*. Göteborg: D. F. Bonnier.
- Elliot, A. O. (1930) *Minnen från det gamla Göteborg*. Stockholm: Wahlström & Widstrand.
- Eneroth, Olof (1859) "Om Göteborgs Trädgårdsförening och trädgårdsodlingen i dess omgifningar", i *Svenska Trädgårdsföreningens Års-Skrift 1859*. Stockholm.
- Enhörning, Gunilla (2006) *Landerierna i Göteborgs stadsbyggande*. Diss. Göteborg: Arkitektur, Chalmers tekniska högskola.
- Eriksson, Karin (1997) "Byggnadsordningar och stadsgestaltning", i *Den svenska staden. Planering och gestaltning – från medeltid till industrialism* (red. Thomas Hall & Katarina Dunér). Stockholm: Sveriges Radios Förlag.
- Forsberg, Knut (1862) *Tidskrift i Naturförskönnings-Konsten* (2:a avd.: "Om anläggning af Parker och Lustträdgårdar ..."). Stockholm: Typografiska Föreningens Boktryckeri.
- Fredberg, Carl Rudolf A:son (1919-22/1977) *Det gamla Göteborg – lokalhistoriska skildringar, personalia och kulturdrag*, 1-3. Lund: Ekstrand.
- Fritz, Martin (1996) "Från handelsstad till industristad". *Göteborgs historia – näringsliv och samhällsutveckling*, II. Stockholm: Nerenius & Santérus Förlag.
- Fröding, Hugo (1903) *Det forna Göteborg – biografiska och kulturhistoriska studier*. Stockholm: P.A. Norstedt & Söners Förlag.
- Fröding, H. (1924) *Berättelser ur Göteborgs historia under nyare tiden*. Göteborg: Medéns Bokhandels AB.
- Gejvall, Birgit (1954) *1800-talets stockholmsbostad – en studie över den borgerliga bostadens planlösning i hyreshusen*. Monografier utgivna av Stockholms Kommunalförvaltning. Stockholm: Almqvist & Wiksell.
- Grimberg, Carl (1923) *Svenska folkets underbara öden*, VIII. Stockholm: P. A. Norstedt & Söners Förlag.
- Gulin, Sven (red.) (1975) *Pustervik, Rosenlund, Järntorget – en vandring genom tiden från Göteborgs grundläggning till nuvarande tid efter ett utkast av Dr Maja Kjellin*. Göteborg: Eric Lindgrens Boktryckeri AB.
- Gärde, A. (1923) *Bostadsfrågan i Göteborg – några anteckningar och reflexioner*. Göteborg: AB John Antonsons Boktryckeri.
- Göransson, Jonas, Lagerqvist, Gunilla, Sjömar, Peter & Werne, Finn (1985) *Stadsbildens förändringar – med exempel från Göteborg*. Göteborg: Chalmers tekniska högskola, Arkitekturens teori och historia, 1985:1.

- Göteborg – en översikt vid trehundraårsjubileet 1923 över stadens kommunala, kulturella och sociala förhållanden samt viktigaste näringsgrenar.* Göteborgs Jubileumspublikationer, XX. Göteborg: Elanders Boktryckeri AB.
- Göteborgs Centralstation – dess historiska utveckling och ombyggnad under åren 1927-1930.* Stockholm: Kungl. Järnvägsstyrelsen 1930.
- Hahr, August (1927) *Nordeuropeisk renässansarkitektur* (Bonniers konsthistoria, utg. Erik Blomberg). Stockholm: Albert Bonniers Förlag.
- Hall, Thomas (1984) "Stadsplanering i vardande – kring lagstiftning, beslutsprocess och planeringsidéer 1860-1910", i *Städer i utveckling*. Stockholms Universitet, Stadshistoriska institutionen – Svensk stadsmiljö.
- Hall, Thomas (1986) *Planung europäischer Hauptstädte – zur Entwicklung des Städtebaues im 19. Jahrhundert*. Stockholm: Almqvist & Wiksell International.
- Hall, Thomas (1997a) *Planning Europe's Capital Cities – Aspects of Nineteenth-Century Urban Development*. Stockholm: Almqvist & Wiksell International.
- Hall, Thomas (1997b) "Det europeiska perspektivet: Från Hippodamos till Howard – stadsplanering och stadsideal ur ett historiskt perspektiv", i *Den svenska staden. Planering och gestaltning – från medeltid till industrialism* (red. Thomas Hall och Katarina Dunér). Stockholm: Sveriges Radios förlag.
- Hall, Thomas (1997c) "Den moderna planeringens genombrott – lagstiftning, beslutsprocess och planeringsvisioner 1860-1910", i *Den svenska staden. Planering och gestaltning – från medeltid till industrialism* (red. Thomas Hall och Katarina Dunér). Stockholm: Sveriges Radios förlag.
- Hallman, P. O. m.fl. (1898) "Bebyggda orter och därtill hörande anläggningar: Planläggning och bebyggande; Allmännyttiga anläggningar i moderna städer", i *Uppfinningarnas bok, ny fullständigt omarbetad upplaga* (utg. A. Berglund). Del I: "Byggnadskonst och dekorativ konst". Stockholm: AB Hiertas Bokförlag.
- Hasselberg, Gösta (1944) *Vänersborgs historia 1834-1944*. Göteborg: Oscar Isacsons Boktryckeri AB.
- Hedlund, S. A. & Berg, Anton (1970/1857) *Göteborgs kalender för 1857*. Göteborg: Hedlund & Lindskog (Facsimileupplaga. Stockholm: Bokförlaget Rediviva).
- Hennebo, Dieter (1974) "Der Stadtpark", i *Die deutsche Stadt im 19. Jahrhundert – Stadtplanung und Baugestaltung im industriellen Zeitalter* (red. Ludwig Grote). Studien zur Kunst des neunzehnten Jahrhunderts, Band 24. München: Prestel-Verlag.
- Herklint, Mats, Sedenmalm, Staffan & Lind, Olle – efter en förlaga av Gudrun Lönnroth (1992) *Göteborg: Kulturmiljöer av riksintresse*. Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län.
- Hjern, Kjell (1961) *Göteborg i konsten*. Göteborg: Wezäta Förlag.
- Hobhouse, Penelope (2004) *Trädgårdskonstens historia 3000 år*. Natur och Kultur/Fakta.
- Holmström, Richard, & Flygare, Arvid (1952) "En handelsstads historia", i *Göteborg – ett bildverk*. Malmö: Allhems Förlag.

- Janson, Esbjörn (1988) *Donationsjorden i Göteborg och vissa närstående kameralistiska institut*. Stencil. Göteborgs Fastighetskontor.
- Joneborg, Olov (1961) "Den första stadsplanetävlingen i Sverige – ett hundraårsminne", i *sar:s tävlingsblad*, 5/1961.
- Jonsson, Oscar och Wilske, Gustaf (1963) *Det gamla Göteborg – historiskt längdsnitt* (utg. Göteborgs Allmänna Skolstyrelse). Göteborg: Elanders Boktryckeri AB.
- Josephson, Ragnar (1918) *Stadsbyggnadskonst i Stockholm intill år 1800*. Stockholm: Nordiska bokhandeln.
- Josephson, Ragnar (1943) *Kungarnas Paris*. Stockholm: Bokförlaget Natur och Kultur.
- Kirkland, Stephane (2013) *Paris Reborn – Napoleon III, Baron Haussmann and the Quest to Build a Modern City*. New York: St Martin's Press.
- Kjellin, Maja (1950) *Göteborg genom tre sekler*. Stockholm: Forum.
- Kjellin, Maja (1953) "Kronologiska anteckningar (1618-1953) om viktigare händelser i staden från dess grundläggning", i *Antologia Gothoburgensis – Göteborg genom tiderna* (red. Folke Persson och Agne Rundqvist). Göteborg: Rundqvists Boktryckeri.
- Kjellin, Maja, "Romantisk arkitekt – Hans Jakob Strömberg", i *Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning (GHT)*, 18/7 1953.
- Kjellin, Maja, "Nya Alléns tillkomst och betydelse", i *Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning (GHT)*, 11/2 1955.
- Kjellin, Maja (1972) *Engelska kvarteret i Göteborg* (utg. Göteborgs Köpmannaförbund). Göteborg: Rundqvists Boktryckeri.
- Klasen, Ludwig (1884) "Grundriss-Vorbilder von Wohn- und Geschäftshäusern". *Grundriss-Vorbilder von Gebäuden aller Art*, 1. Leipzig: Baumgärtner's Buchhandlung.
- Ladd, Brian (1990) *Urban planning and civic order in Germany, 1860-1914*. Cambridge och London: Harvard University Press.
- Lag angående Sundhetsförhållandenas ordnande i Riket, Förslag till, i underdånighet afgifvet den 17 Juni 1859 af den för ändamålet i nåder förordnade Kommitté*. Stockholm: P. A. Norstedt & Söner.
- Lagerberg, Carl (1902) *Göteborg i äldre och nyare tid – bilder samlade och beskrifna af Carl Lagerberg*. Göteborg: Wald. Zachrissons Förlag.
- Lagerberg, Magnus (1913-1914) *Göteborgare*, I-II. Göteborg: Åhlén & Åkerlunds Förlag.
- Larsson, Ursula (1979) *Landshövdingehusens Göteborg*. Stockholm: LiberFörlag.
- Lichtenberger, Elisabeth (1970) *Wirtschaftsfunktion und Sozialstruktur der wiener Ringstrasse*. Graz: Verlag Hermann Böhlau Nachf.
- Lilienberg, Albert (1912) "Svenska stadsanläggningskonsten under de senaste 50 åren", i *Minnesskrift utgiven av Svenska Stadsförbundets Tidskrift till 50-årsdagen av förordningens om kommunalstyrelse i stad utfärdande den 21 mars 1862*. Stockholm: Oskar Eklunds Boktryckeri.

- Lilienberg, Albert (1928) *Stadsbildningar och stadsplaner i Göta älvs mynningsområde från äldsta tider till omkring 1800*. Göteborgs Jubileumspublikationer, VII.
- Lilienberg, Albert & Romdahl, Axel (red.) (1913) *Vår stad* (utg. Föreningen för Göteborgs förskönande). Göteborg: Wald. Zachrissons Boktryckeri AB.
- Lindhahl, Göran (1965) "Karlstad 1865. Stadsbyggande för hundra år sedan", i *En bok om Karlstad efter branden 1865* (utg. Värmlands Museum, Karlstad). Uppsala: Appelbergs Boktryckeri AB.
- Lindhahl, Göran (1974) *Mönsterstäder – stadsplanering i 1800-talets Sverige och i kejsarnas Ryssland och Finland*. Stockholm: Sveriges Arkitekturmuseum.
- Lindberg, Harry (1942) *Från Segerlindska Ängen till Trägår'n – Göteborgs Trädgårdsförening 1842-1942*. Göteborgs Trädgårdsförening.
- Linde-Bjur, Gunilla (1999) *Arkitekt vid industrialismens genombrott: Adolf Edelsvärd – en yrkesbiografi*. Konstvetenskapliga institutionen, Göteborgs Universitet.
- Linden, Gustaf (1923) "Städernas planläggning och lagstiftning i samband därmed efter 1850", i *Internationella stadsbyggnadsutställningen i Göteborg 1923*. Jubileumsutställningen i Göteborg.
- Lindgren, Erik (1884) "Trädgårdsanläggningskonst", i *Handbok i svenska trädgårdsskötseln* (utg. Erik Lindgren, Axel Pihl och Georg Löwegren), VIII. Stockholm: Sigfrid Flodins Förlag.
- Lindgren, Gustaf (1897) "Stockholms enskilda byggnader", i *Stockholm – Sveriges hufvudstad skildrad med anledning af allmänna konst- och industriutställningen 1897* (utg. E. W. Dahlgren), II. Stockholm: J. Beckmans Förlag.
- Lindgren, G. (1898) "Byggnadskonstens teknik", i *Uppfinningarnas bok, ny fullständigt omarbetad upplaga* (utg. A. Berglund), I: Byggnadskonst och dekorativ konst. Stockholm: AB Hiertas Bokförlag.
- Lindstam, Carl Sigfrid (1962) *Göteborgs gatunamn* (2: a uppl.). Göteborgs Gatunamnsberedning.
- Ljungberg, Valdemar (1924) *Göteborgs befästningar och garnison*. Göteborgs Jubileumspublikationer, VIII.
- Lundberg, Erik (1956) "Sengotiken samt renässansen utanför Italien, 1420-1540". *Arkitekturens formspråk – studier över arkitekturens konstnärliga värden i deras historiska utveckling*, VI. Stockholm: Nordisk Rotogravyr.
- Lundin, Claes (1890) *Nya Stockholm*. Stockholm: Hugo Gebers Förlag.
- Lönnroth, Gudrun (red.) *Vasastaden-Lorensberg i Göteborg*. Rapport 4, Bebyggelsehistoriska undersökningar i Västsverige 1973.
- Lönnroth, Gudrun (1999) *Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse i Göteborg – ett program för bevarande*, I. Göteborg: Stadsbyggnadskontoret.
- Mankell, O. A. (1884) *Göteborg: Aqvarelle Lithografier* (20 st). Stockholm: Central-Tryckeriet.
- Milde, Kurt (1981) *Neorenaissance in der deutschen Architektur des 19. Jahrhunderts – Grundlagen, Wesen und Gültigkeit*. Dresden: VEB Verlag der Kunst.

- Mohlin, Torgil och Holmberg, Olof (2008) *Georg Theodor Polychron Chiewitz – grundare av Stockholms Byggnadsförening*. Stockholms Byggnadsförening.
- Mollik, Kurt & Reining, Hermann, & Wurzer, Rudolf (1980) *Planung und Verwirklichung der wiener Ringstrassenzone*, 2 vol. Wiesbaden: Franz Steiner Verlag.
- Müller, Daniel (2:a uppl. 1858) *Trädgårdskonst – anvisning att anlägga och underhålla trädgårdar*. Stockholm: Albert Bonniers Förlag.
- Nolin, Catharina (1999) *Till stadsbornas nytta och förlustande – den offentliga parken i Sverige under 1800-talet*. Diss. Stockholm: Byggeförlaget.
- Nolin, Catharina (2009) "Trädgårdsarkitekten som stadsplanerare: exemplet Knut Forsberg", i *Stad, hus, rum* (red. Lempi BorgWik m.fl.). Konstvetenskapliga institutionen, Stockholms universitet.
- Nordberg, Berndt (1961) "Landshövdingehusen – ett stycke göteborgsk byggnadshistoria", i *Göteborgs Musei Årstryck 1961*. Göteborg: Elanders Boktryckeri AB.
- Olsen, Donald J. (1976) *The Growth of Victorian London*. London: B. T. Batsford Ltd.
- Olsen, Donald J. (1986) *The City as a Work of Art – London, Paris, Vienna*. New Haven & London: Yale University Press.
- Paulsson, Gregor (red.) (1950-53) *Svensk stad: Liv och stil i svenska städer under 1800-talet*, I-II. Stockholm: Albert Bonniers Förlag.
- Pinkney, David H. (1958) *Napoleon III and the Rebuilding of Paris*. Princeton University Press.
- Prytz, C. G. (1898) *Kronologiska anteckningar rörande Göteborg*. 2:a tillök. uppl. Göteborg: Wald. Zachrissons Boktryckeri.
- Ramm, Axel (1921) "Göteborg under de senaste etthundra åren", i *Sveriges städer*, IV. Albin Roosval (red.). Stockholm: P. A. Norstedt & Söner.
- Romdahl, Axel L. (1921) "Den gamla stadsbilden", i *Sveriges städer*, IV. Albin Roosval (red.). Stockholm: P. A. Norstedt & Söner.
- Samling af Plakater, Förordningar, Manifeste och Påbud, samt andre allmänna handlingar hwilka i Storfurstendömet Finland sedan 1808 års början ifrån trycket utkommit. Sextonde delen, 1856-1857*. Helsingfors: Kejserliga Senatens för Finland tryckeri, 1862.
- Schmidt, Erika (2004) "Abwechslung im Geschmack" – *Raumbildung und Pflanzenverwendung beim Stadtparkentwurf, Deutschland 19. Jahrhundert*. Stiftung "Fürst-Pückler-Park" Bad Muskau, Verlag Graphische Werkstätten Zittau.
- Schnitler, Carl W. (1917) *Trädgårdskonstens historia i Europa*. Stockholm: Hugo Gebers Förlag.
- Schönbeck, Gun (1991) *Victor von Gegerfelt, arkitekt i Göteborg – en yrkesman och hans verksamhetsfält 1841-1896*. Diss. Västra Frölunda: G. Schönbeck.
- Sedenmalm, Staffan (1998) "Vasastaden-Lorensberg – en borgerlig 1800-talsmiljö av riksintresse", i *Göteborg förr och nu*. Göteborgs Hembygdsförbunds skriftserie, XXVII.

- Sedenmalm, Staffan (2008) "Skönhetsriket mitt i den bullrande staden – 'Trädgården' för hundra år sedan", i *Göteborg förr och nu*. Göteborgs Hembygdsförbunds skriftserie, XXXII.
- Selling, Gösta (1970) *Esplanadsystemet och Albert Lindhagen – stadsplanering i Stockholm åren 1857-1887*. Stockholm: Handbokskommittén.
- Sinclair, George (2009) *Historic Maps and Views of Paris*. New York: Black Dog & Leventhal Publishers.
- Sjögren, Otto (1917) "F. Th. Blomstrand", i *Göteborgs Latinläroverks historia. Minnesblad åren 1865-1900*. Göteborg: Elanders Boktryckeri AB.
- Stanford, Edward (1863/2013) *Four Very Detailed Maps of Victorian London 1863*. London: Old House.
- Stübgen, J. (1890/1907) *Der Städtebau* (Handbuch der Architektur, IV:9). 1:a uppl. Darmstadt: Verlag von Arnold Bergsträsser. 2:a uppl. Stuttgart: Alfred Kröner Verlag.
- Suneson, Torbjörn (2000) "Knut Forsberg (1829-95)", i *Svensk trädgårdskonst under fyrahundra år* (red. T. Andersson, T. Jonstoj, K. Lundqvist). Stockholm: Byggeförlaget.
- Svedberg, Olle (1994) *Arkitekternas århundrade. Europas arkitektur – 1800-talet*. Stockholm: Arkitektur Förlag AB.
- Södergren, A. (1923) *Historiskt kartverk över Göteborg, upprättat för Jubileumsutställningen i Göteborg 1923*. Göteborg: Wald. Zachrissons Boktryckeri AB.
- Söderling, Eliza (1995) *Från befästning till park – uppkomst av Göteborgs gröna bälte och dess historiska förankring*. Göteborg: Göteborgs Fritidsförvaltning, Park- och Naturavdelningen.
- Thulin, Otto (red.) (1948) *Göteborg*. Svenska stadsmonografier (huvudred. Paul Harnesk). Göteborg: Förlags AB Religion och Kultur.
- Trädgårdsföreningen: Vårdprogram. Antaget av Park- och naturnämnden 2006-02-23. Reviderat 2007*. Länsstyrelsen Västra Götaland och Göteborgs Stad.
- Westergren, Jan (1998) *Robert Dicksons Stiftelse – dess byggnadshistoria 1856-1998*. Göteborg: Robert Dicksons Stiftelse.
- Wien – konst och arkitektur* (1999) (Red. Rolf Toman). Köln: Könemann Verlagsgesellschaft.
- Wirsin, Ingrid & Rosvall, Jan (red.) (2004) *Göteborgs Stenstad*. Göteborg: Tre Böcker Förlag AB.
- Wittlop, Gabrielle, & Wittlop, Justus Franz (1978) *Paris, Prisma einer Stadt – eine illustrierte Kulturgeschichte*. Zürich: Atlantis Verlag AG.
- Wulff, Fredrik (1926) *Vid åttio år – ett Göteborgsbarns hågkomster 1845-1865*. Göteborg: Elanders Boktryckeri AB.
- Wulz, Fritz (1979) *Wien – en arkitekturpolitisk studie av en stad i förändring 1848-1934*. Byggeforskningsrådet.
- Wurzer, Rudolf (1974) "Die Gestaltung der deutschen Stadt im 19. Jahrhundert", i *Die deutsche Stadt im 19. Jahrhundert – Stadtplanung und Baugestaltung im industriellen Zeitalter* (utg. Ludwig Grote). Studien zur Kunst des neunzehnten Jahrhunderts, Band 24. München: Prestel-Verlag.

Bildkällor

Bildnr inom parentes anger del av bild med nr före parentes eller inom samma parentes.

Arkiv etc.

Bildnr i kursiv fetstil anger bild producerad eller bearbetad av författaren.

Göteborgs Stadsbyggnadskontor (SBK):

Nr 1, 8, 11, 13/165, 16, 39, 67, 78, 90 (101), 113, 115, 116, 169, 172, 173, 175, **177**, 282 (286, 291, 294), 301 (306, 308-310, **311**, **312**), 321, 344 (302).

Göteborgs Stadsmuseum (GSM):

Nr 2, 6, 9, 10, 12, 14, 15, 23, 25, 26, 28-30, 32-36, 41, 42, 44, 47-56, 62, 63/295, 70, 71, 75-77, 80-82, 86-89, 91, 93, 98, 100, 102, 105-107, 109-112, 118/325, 119, 120, 121 (328), 123, 125 (170), 126, 128, 129, 134, 153, **164**, 169, 171, 174, 176, 296, 297, 313-320, 324, 326, 327, 329, 333-335, 337, 345.

Göteborgs Universitets Bibliotek (GUB):

Nr 18 (43), 146.

Göteborg Vatten (GV):

Nr 85, 104.

Kungliga Biblioteket (KB):

Nr 192.

Köpenhamns Stadsarkiv (KSA):

Nr 158, 160.

Liverpool Record Office, Liverpool Libraries (LRO/LL):

Nr 60, 245.

Länsstyrelsen Västra Götaland (LVG):

Nr **A**, **B**, 261, **304**, **336**.

Region- och Stadsarkivet Göteborg (RSG) / ***Staffan Sedenmalm (foto)***:

Nr 21, 22, 37, 38, 58 (61, 66), 68, 79, 83, 84, 103, 114, 124, 166-168, 263 (45), 265, 266 (293), 267-269, **272**, 275 (288), 276 (285, 289, 292), 283 (287, 290), 284, 298, 303, 332 (340), 341, 343 (57), 347, 348.

Riksarkivet, Helsingfors (RAH):

Nr 155, 157.

Riksarkivet/Krigsarkivet (RA/KA):

Nr 7 (236), 17, 185, 186.

Riksarkivet/Landsarkivet i Göteborg (RA/GLA) / ***Staffan Sedenmalm (foto)***:

Nr **40**, **64**, **65**, **92**, **94-96**, 264 (307), 273, 277-281.

Riksdagsbiblioteket (RB):

Nr 259.

Stadsarkitektkansliet i Mariehamn, Åland (SAKM):

Nr 156.

Stockholms Stadsarkiv (SSA):

Nr 163a-b.

Sveriges Järnvägmuseum (SJM):
Nr 24, 99 (300), 131, 299.

Vänersborgs Museum (VM):
Nr 151.

Litteratur

Benevolo 1980:
Nr 138, 188, 201-203, 223.

Briggs 1970:
Nr 189.

Conway 1991:
Nr 249, 250.

Göransson m.fl. 1985:
Nr 72-74.

Göteborgs Centralstation 1930:
Nr 346.

Hall 1997b:
Nr 140, 186, 187, 237.

Hobhouse 2004:
Nr 247, 248.

Janson 1988:
Nr 19.

Jonsson och Wilske 1963:
Nr 20a-b.

Kirkland 2013:
Nr 190.

Mollik & Reining & Wurzer 1980:
Nr 144, 183, 184, 199, 200, 205.

Olsen 1986:
Nr 143, 147, 148, 150, 178-180, 182, 193, 197, 198, 204.

Sinclair 2009:
Nr 139, 196 (305).

Stanford 1863/2013:
Nr 59, 135.

Wien, 1999:
Nr 141, 142, 191.

Wittlop & Wittlop 1978:
Nr 181, 194.

Äldre litteratur

Ansichten von Berlin (u.ä.):
Nr 254.

Berger & Messman 1859-62:
Nr 3, 4, 27, 31, 69, 117, 122, 262.

Bournon (1900):
Nr 136, 137, 238, 253.

Dickson 1858:
Nr 97.

Google:
Nr 260, 274.

Göteborgs Stadsfullmäktiges Handlingar:
Nr 270, 271, 322, 323, 330, 331, 338, 342.

Illustrerad Tidning:
Nr 161.

Illustreret Tidende:
Nr 159.

Klasen 1884:
Nr 149, 228, 229.

Lagerberg 1913:
Nr 339.

Lindgren 1884:
Nr 133.

Mankell 1884:
Nr 108.

Mémoires du baron Haussmann (II, 1890):
Nr 195.

Sitte 1889 (Collins & Collins 1986):
Nr 255-258.

Stübgen 1890, **1907**:
Nr 127, 132, 145, 206-216, **217**, 218-222, 224-227, 230-232, **233**, 234, 235, 239-244, 246, 251, **252**.

Tidskrift för Byggnadskonst och Ingeniörvetenskap:
Nr 152, 154, 162.

Tidskrift för trädgårdsskötsel, 1854:
Nr 46, 130.

Bildförteckning

Sida 20

Karta A: Vasastaden-Lorensberg – bebyggelse av sten och trä (befintlig/riven). *Länsstyrelsen, Kulturmiljöenheten/Staffan Sedenmalm*.

Sida 21

Karta B: Vasastaden-Lorensberg – bebyggelsens tillkomst 1867-1911. *Länsstyrelsen, Kulturmiljöenheten/Staffan Sedenmalm*.

Sida 37

Nr 1 (Karta 1): Ur Lilienberg 1928. Befästningsverken och nuvarande kvartersindelning. *SBK*.
Nr 2 (Bild 1): Litografi av O. A. Mankell 1871.

Sida 38

Nr 3 (Bild 2): Ur Berger & Messman 1859-62.
Nr 4 (Bild 3): Ur Berger & Messman 1859-62.

Sida 39

Nr 5 (Bild 4): Oljemålning av K. S. Graffman 1829. *GSM*.

Sida 40

Nr 6 (Karta 2): Sjö- och stapelstaden Göteborg (Christ. Hillerström 1782). *GSM*.

Sida 41

Nr 7 (Karta 3): Göteborgs fästningsverk (Carl W. Carlberg 1771). *RA/KA*.

Sida 42

Nr 8 (Karta 4): Del av karta 1790/1921 i Södergren 1923.
Nr 9 (Bild 5): Foto ca 1900. *GSM*.
Nr 10 (Bild 6): Målning. *GSM*.

Sida 43

Nr 11 (Karta 5): Del av karta (Carl W. Carlberg 1777) i Södergren 1923.
Nr 12 (Bild 7): Akvarell av Elias Martin 1787. *GSM*.

Sida 44

Nr 13 (Karta 6 – även Nr 165): Ur Lilienberg 1928. *SBK*.
Nr 14 (Bild 8): Målning 1793 av Justus Weinberg. *GSM*.
Nr 15 (Bild 9): Akvarell ca 1820 (1818?) av J. F. Löwegren. *GSM*.

Sida 46

Nr 16 (Karta 7): *SBK*: karta F Ia 3178 (Carl W. Carlberg 1807). *SBK*.
Nr 17 (Karta 8): *RA/KA*: Sverige, stads- och fästningsplaner, Göteborg 290d (Carl W. Carlberg 1807).
SBK/GSM: "Charta öfver Sjö- och Stapel Staden Götheborg. Med Planritningar öfver de förändringar som upkomma genom förstöringen af Fästnings-werket" (J. Arnoldson 1810). Retuscherad.

Sida 47

Nr 18 (Karta 9): *GUB*.
Nr 19 (Karta 10): Ur Janson 1988. *FK*.

Sida 49

Nr 20a-b (Karta 11a-b): Ur Jonsson och Wilske 1963.

Nr 21 (Karta 12): RSG: karta Hamnen nr 1164 (O. Åqvist 1843). Retuscherad. *RSG*.

Nr 22 (Karta 13): RSG: karta Hamnen nr 674 (O. Åqvist 1856).

Nr 23 (Bild 10): Foto ca 1870? *GSM*.

Nr 24 (Bild 11): Nils Ericson, chef för Statens Jernvägsbyggnader 1855-62. Beskuret medaljongporträtt. *SJM*.

Sida 50

Nr 25 (Bild 12): Foto 1871?. *GSM*.

Nr 26 (Bild 13): Foto 1871?. *GSM*.

Sida 51

Nr 27 (Bild 14): Ur Berger & Messman 1859-62.

Sida 52

Nr 28 (Bild 15): Teckning av L. Messman slutet av 1850-talet. *GSM*.

Nr 29 (Bild 16): Foto slutet av 1800-talet. *GSM*.

Nr 30 (Bild 17): Litografi 1850-talet. *GSM*.

Sida 53

Nr 31 (Bild 18): Ur Berger & Messman 1859-62.

Nr 32 (Bild 19): Panorama över vallgraven och staden. Litografi början av 1860-t. *GSM*.

Nr 33 (Bild 20): Foto 1890-talet?. *GSM*.

Nr 34 (Bild 21): Detalj av foto 1863. *GSM*.

Sida 55

Nr 35 (Bild 22): Målning. *GSM*.

Nr 36 (Bild 23): Litografi?. *GSM*.

Sida 56

Nr 37 (Karta 14): RSG: karta G I 61:84 (H. Hallberger 1827). *RSG*.

Nr 38 (Karta 15): RSG: karta A 12527 (H. Hallberger 1827). *RSG*.

Sida 57

Nr 39 (Karta 16): Detalj. Ur Lilienberg 1928. *SBK*.

Nr 40 (Bild 24): Ur RA/GLA: Mpp 19/1 1838 §42, bilaga GGE. Foto förf. *RA/GLA*.

Sida 59

Nr 41 (Bild 25): Ur *Suecia Antiqua et Hodierna* (Erik Dahlberg). *GSM*.

Nr 42 (Bild 26): Ur *Suecia Antiqua et Hodierna* (Erik Dahlberg). *GSM*.

Sida 60

Nr 43 (Karta 17 – jfr Nr 18): Detalj.

Nr 44 (Bild 27): Litografi? *GSM*.

Sida 61

Nr 45 (Karta 18 – jfr Nr 263): Del av RSG: karta F Ia 104 (H. W. Brandel 1861). Retuscherad.

Nr 46 (Ritning 1): Ur *Tidskrift för trädgårdsskötsel*, 1854.

Sida 62

Nr 47 (Bild 28): Foto u.å. *GSM*.

Nr 48 (Bild 29): Foto u.å. *GSM*.

Nr 49 (Bild 30): Foto u.å. *GSM*.

Nr 50 (Bild 31): Gravyr?. *GSM*.

Nr 51 (Bild 32): Foto u.å. *GSM*.

Sida 63

Nr 52 (Bild 33): Foto u.å. *GSM*.

Nr 53 (Bild 34): Foto ca 1910. *GSM*.

Nr 54 (Bild 35): Foto u.å. *GSM*.

Sida 64

Nr 55 (Bild 36): Foto ca 1870?. *GSM*.

Nr 56 (Bild 37): Foto ca 1890?. *GSM*.

Nr 57 (Karta 19 – jfr Nr 343): Del av RSG: karta G VI:27 (H. J. Strömberg 1856).

Sida 65

Nr 58 (Karta 20): RSG: karta G VI:29 (C. J. Nyström 1857). *RSG*.

Sida 66

Nr 59 (Karta 21): Del av kartblad "London 1863 North West", i Stanford 1863/2013.

Nr 60 (Karta 22): Del av ritning över parken i Birkenhead (Joseph Paxton 1843). *LRO/LL*.

Nr 61 (Karta 23 – jfr Nr 58): Del av RSG: karta G VI:29 (C. J. Nyström 1857).

Nr 62 (Bild 38): Foto u.å. *GSM*.

Nr 63 (Bild 39 – även Nr 295): Foto u.å. *GSM*.

Sida 67

Nr 64 (Bild 40): Ur RA/GLA: Mpp 8/5 1857 §440, bilaga B. Foto förf. *RA/GLA*.

Nr 65 (Bild 41): Ur RA/GLA: Mpp 10/7 1857 §642, bilaga XYZ. Foto förf. *RA/GLA*.

Sida 68

Nr 66 (Karta 24 – jfr Nr 58): Del av RSG: karta G VI:29 (C. J. Nyström 1857).

Nr 67 (Karta 25): SBK: karta F Ia 79 (C. J. Nyström & H. Kaufmann 1855). *SBK*.

Nr 68 (Karta 26): SBK: karta F Ia 95 (H. W. Brandel 1860). *SBK*.

Sida 69

Nr 69 (Bild 42): Ur Berger & Messman 1859-62.

Sida 70

Nr 70 (Karta 27): Del av "Plan öfver Göteborg. Utarbetad och Lithografierad på C. Petersens Förlag 1861. *GSM*.

Nr 71 (Bild 43): Foto 1880-t?. *GSM*.

Sida 71

Nr 72 (Karta 28): Ur Göransson m.fl. 1985. *CTH*.

Nr 73 (Karta 29): Ur Göransson m.fl. 1985. *CTH*.

Nr 74 (Karta 30): Ur Göransson m.fl. 1985. *CTH*.

Nr 75 (Bild 44): Gravyr 1880-t?. *GSM*.

Nr 76 (Bild 45): Gravyr 1880-t?. *GSM*.

Sida 72

Nr 77 (Bild 46): Ur Holmström/Flygare 1952. Målning på vikskärm av trä. *GSM*.

Sida 73

Nr 78 (Karta 31): Del av karta ca 1820 i Södergren 1923.

Sida 74

Nr 79 (Karta 32): RSG: karta G VI:24 (H. Kaufmann 1852). *RSG*.

Sida 75

Nr 80 (Bild 47): Ur Westergren 1998. Målning 1897. *GSM*.

Nr 81 (Bild 48): Ur Westergren 1998. Kaponjärgraven (teckning av O. A. Mankell 1868). *GSM*.

Nr 82 (Bild 49): Ur Westergren 1998. Akvarell av A. W. Edelsvärd. *GSM*.

Sida 76

Nr 83 (Ritm. 2): Akvarell av Victor von Gegerfelt 1851. *RSG*.

Sida 77

Nr 84 (Karta 33): RSG: karta G I 61:109 (C. J. Nyström 1857). *RSG*.

Sida 78

Nr 85 (Karta 34): Del av "Karta öfver Göteborgs vattenledning från Kallebäck" med stadens vattenposter (H. W. Brandel 1865). *GV*.

Sida 81

Nr 86 (Bild 50): Foto u.å. *GSM*.

Nr 87 (Bild 51): Foto u.å. *GSM*.

Nr 88 (Bild 52): Foto u.å. *GSM*.

Nr 89 (Bild 53): Foto u.å. *GSM*.

Nr 90 (Karta 35): SBK: karta F Ia 55 (Gustaf Liunggren 1855). *Beskuren. SBK*.

Sida 83

Nr 91 (Bild 54): Foto u.å. *GSM*.

Sida 84

Nr 92 (Bild 55): Ur RA/GLA: Mpp 30/5 1835 §434, bilaga DC. Foto förf. *RA/GLA*.

Nr 93 (Bild 56): Foto u.å. *GSM*.

Sida 85

Nr 94 (Bild 57): Ur RA/GLA: Mpp 30/5 1835 §434, bilaga DC. Foto förf. *RA/GLA*.

Nr 95 (Bild 58): Ur RA/GLA: Mpp 30/5 1835 §434, bilaga DC. Foto förf. *RA/GLA*.

Sida 86

Nr 96 (Bild 59): Ur RA/GLA: Mpp 30/5 1835 §434, bilaga NE. Foto förf. *RA/GLA*.

Nr 97 (Bild 60): Dickson 1858 (titelsida). *GUB*.

Sida 88

Nr 98 (Bild 61): Foto u.å. *GSM*.

Nr 99 (Bild 62 – även Nr 300): Foto mitten av 1860-t. *SJM*.

Nr 100 (Bild 63): Foto u.å. *GSM*.

Sida 89

Nr 101 (Karta 36 – jfr Nr 90): Del av SBK: karta F Ia 55 (Gustaf Liunggren).

Nr 102 (Bild 64): Foto 1869 (pågående ombyggnad av huset Ö. Hamng. 26-28 bifallen 15/1 1869). *GSM*.

Sida 90

Nr 103 (Karta 37): RSG: karta G VI:67 (troligen H. J. Strömberg ca 1860). *RSG*.

Sida 91

Nr 104 (Karta 38): Plan över ny vattenledning i Göteborg från Delsjön (J. G. Richert 1866). *GV*.

Sida 92

Nr 105 (Bild 65): Foto ca 1870. *GSM*.

Nr 106 (Bild 66): Foto ca 1890. *GSM*.

Sida 93

Nr 107 (Bild 67): Ur Hjern 1961. Oljemålning av Ludvig Messman 1860. *GSM*.

Nr 108 (Bild 68): Ur Mankell 1884.

Sida 95

Nr 109 (Bild 69): Foto 1870-t. *GSM*.

Nr 110 (Bild 70): Foto 1870-t. *GSM*.

Sida 97

Nr 111 (Bild 71): Foto 1864. *GSM*.

Sida 98

Nr 112 (Bild 72): Foto ca 1870?. *GSM*.

Sida 99

Nr 113 (Karta 39): SBK: karta F Ia 81 (C. J. Nyström 1856). *SBK*.

Nr 114 (Karta 40): RSG: karta G VI:28 (H. Kaufmann, H. J. Strömberg 1856). *RSG*.

Sida 101

Nr 115 (Karta 41): SBK: karta F Ia 92 (H. Kaufmann 1858). *SBK*.

Sida 102

Nr 116 (Karta 42): SBK: karta F Ia 92 (C. J. Nyström 1859). *SBK*.

Sida 103

Nr 117 (Bild 73): Ur Berger & Messman 1859-62.

Nr 118 (Bild 74 – även Nr 325): Foto u.å. *GSM*.

Nr 119 (Bild 75): Foto u.å. *GSM*.

Nr 120 (Bild 76): Foto u.å. *GSM*.

Nr 121 (Bild 77): Foto u.å. *GSM*.

Sida 105

Nr 122 (Bild 78): Ur Berger & Messman 1859-62.

Nr 123 (Bild 79): Foto 1880-t?. *GSM*.

Sida 107

Nr 124 (Ritn. 3): RSG: F III a 19:3, "Projecter till Planteringar å Gamla Jernvågs Platsen" (J. Hagberg 1822).

Nr 125 (Bild 80): Foto 1870-t?. *GSM*.

Nr 126 (Bild 81): Foto österut från Slusskvaren före dess rivning 1872. *GSM*.

Sida 109

Nr 127 (Ritn. 4): Ur Stübben 1890 (Fig. 836, s.495).

Nr 128 (Ritn. 5): Ur Baeckström 1923. *SBK*.

Nr 129 (Bild 82): Foto u.å. *GSM*.

Nr 130 (Ritn. 6): Ur *Tidskrift för trädgårdsskötsel*, 1854.

Nr 131 (Bild 83): Foto av porträttmålning (ca 1840?). *SJM*.

Nr 132 (Ritn. 7): Ur Stübben 1890 (Fig. 843).

Nr 133 (Ritn. 8): Ur Lindgren 1884.

Sida 110

Nr 134 (Bild 84): Foto ca 1870. *GSM*.

Sida 111

Nr 135 (Karta 43): Del av kartblad "London 1863 North West", i Stanford 1863/2013.

Sida 112

Nr 136 (Bild 85): Ur Bournon 1900. Foto 1890-talet.

Nr 137 (Bild 86): Ur Bournon 1900. Foto 1890-talet.

Sida 113

Nr 138 (Bild 87): Ur Benevolo 1980 (Fig. 1154). Gravyr 1863.

Nr 139 (Karta 44): Ur Sinclair 2009. Kolorerad gravyr tillskriven baron G. E. Haussmann.

Sida 114

Nr 140 (Karta 45): Ur Hall 1997b (Mollik & Reining & Wurzer 1980). Del av Wien med förstäder 1858.

Nr 141 (Karta 46): Ur *Wien* 1999. "Allerhöchst genehmigter Plan der Stadterweiterung", 1860.

Sida 115

Nr 142 (Bild 88): Ur *Wien* 1999. Panorama över det utbyggda Wien. Teckning av Gustav Veith 1873.
Nr 143 (Bild 89): Ur Olsen 1986 (Pl. 4). Grabengasse. Akvatint av Erwin Pendl.
Nr 144 (Bild 90): Ur Mollik & Reining & Wurzer 1980 (Abb. 71). Schottenring i Wien. Foto ca 1905.

Sida 116

Nr 145 (Karta 47): Ur Stübgen 1890 (Fig. 496, s.251). Omgestaltning av Bremens befästningar (Chr. Ludwig Bosse 1802) – se Mollik & Reining & Wurzer 1980.
Nr 146 (Karta 48): Göteborg med offentliga byggnader (detalj). Göteborgs Litografiska AB 1901. *GUB*.

Sida 117

Nr 147 (Bild 91): Ur Olsen 1986 (Pl. 1). Westbourne Terrace, Hyde Park. Litografi av G. Hawkins ca 1850-55.
Nr 148 (Ritn. 9): Ur Olsen 1986 (124). Fasad vid Rue de la Victoire, i *Revue générale de l'architecture* år 1858.

Sida 118

Nr 149 (Ritn. 10): Ur Klasen 1884 (Fig. 107, s.126). "Kärnthnerhof" i Wien (från Förster's *allgemeine Bauzeitung* 1877) – tillämpning av 1860-talets fasadsystem.
Nr 150 (Bild 92): Ur Olsen 1986 (38). Hotel Metropole vid den år 1858 öppnade Franz Josefs-Kai.

Sida 119

Nr 151 (Karta 49): "Underdånigt project till ny planläggning af Wenersborgs stad" (N. Ericsson 1834). *VM*.
Nr 152 (Ritn. 11): Ur Paulsson 1950 (från *Tidskrift för Byggnadskonst och Ingeniörvetenskap*, 1859).
Nr 153 (Bild 93): Foto u.å. *GSM*.
Nr 154 (Ritn. 12): Ur Paulsson 1950 (från *Tidskrift för Byggnadskonst och Ingeniörvetenskap*, 1859).

Sida 121

Nr 155 (Karta 50): Ur Hall 1997c. Detalj av "Plan för staden Nikolaistad" (länsarkitekt C. A. Setterberg 1855, fastställd 1856) – Setterberg var före flyttningen till Finland länsbyggmästare i Gävleborgs län. *RAH*.
Nr 156 (Karta 51): Ur Mohlin o. Holmberg 2008. Detalj av "Plan till reglering af staden Mariehamn på Åland" (Chiewitz 1859, fastställd 1860). *SAKM*.
Nr 157 (Karta 52): Ur Mohlin o. Holmberg 2008. Detalj av "Karta öfver Nystad, enligt den af hans Kejsarliga Majestät i Nåder stadfästade plan ..." (Chiewitz 1855, fastställd 1856). *RAH*.

Sida 122

Nr 158 (Karta 53): Förslag till Köpenhamns utbyggnad på vallarna (Conrad Seidelin 1857). *KSA*.

Sida 123

Nr 159 (Karta 54): Alternativ till Köpenhamns utbyggnad (Ferdinand Meldahl 1865). Ur Axel Holm & Kjeld Johansen, *Köbenhavn 1840-1940*. Nyt Nordisk Forlag 1941 (från *Illustreret Tidende* 1866). Beskuren.
Nr 160 (Karta 55): Alternativ till Köpenhamns utbyggnad (Borgar-representationen 1866). Beskuren. *KSA*.

Sida 124

Nr 161 (Karta 56): Ur Selling 1970 (från *Illustrerad Tidning* 1860). *SSA*.

Sida 125

Nr 162 (Karta 57): Ur Paulsson 1950 (från *Tidskrift för Byggnadskonst och Ingeniörvetenskap*, 1864).

Sida 127

Nr 163a (Karta 58a): Ur Selling 1970. *SSA*.
Nr 163b (Karta 58b): Ur Selling 1970. *SSA*.

Sida 132

Nr 164 (Karta 59): Ur Baeckström 1923 (C. W. Carlberg 1807, bearb. av förf.). Orig. *SBK*.

Sida 133

Nr 165 (Karta 60 – även Nr 13): Ur Lilienberg 1928. *SBK*.
Nr 166 (Ritn. 13): *RSG*.
Nr 167 (Ritn. 14): *RSG*.

Nr 168 (Ritn. 15): *RSG*.

Sida 134

Nr 169 (Ritn. 16): Ur Baeckström 1923. *SBK/GSM*.

Nr 170 (Bild 94 – jfr Nr 125): Del av foto ca 1870.

Nr 171 (Bild 95): Del av foto, ca 1870?. *GSM*.

Sida 136

Nr 172 (Karta 61): Ur Lilienberg 1928 (C. W. Carlberg 1803). *SBK*.

Sida 137

Nr 173 (Karta 62): Del av karta ca 1820 i Södergren 1923.

Nr 174 (Bild 96): Foto ca 1900. *GSM*.

Nr 175 (Karta 63): Del av karta ca 1820 i Södergren 1923.

Sida 138

Nr 176 (Bild 97): Detalj av foto 1864. *GSM*.

Nr 177 (Karta 64): Del av karta 1860 i Södergren 1923 (bearb.). Ur Westergren 1998. Vidare bearb. av förf.

Sida 139

Nr 178 (Bild 98): Ur Olsen 1986 (15).

Sida 140

Nr 179 (Bild 99): Ur Olsen 1986 (4).

Nr 180 (Bild 100): Ur Olsen 1986 (5).

Sida 141

Nr 181 (Bild 101): Ur Wittlop & Wittlop 1978.

Nr 182 (Bild 102): Ur Olsen 1986 (16). Foto Lauros-Giraudon.

Sida 142

Nr 183 (Bild 103): Ur Mollik & Reining & Wurzer 1980 (Abb. 39).

Nr 184 (Bild 104): Ur Mollik & Reining & Wurzer 1980 (Abb. 8).

Sida 143

Nr 185 (Karta 65): *RA/KA*.

Nr 186 (Karta 66): Ur Hall 1997b. *RA/KA*.

Sida 144

Nr 187 (Bild 105): Ur Hall 1997b. Gravyr tillskriven Piranesi.

Sida 145

Nr 188 (Bild 106): Ur Benevolo 1980 (Fig. 1161). Gravyr för världsutställningen 1889.

Nr 189 (Karta 67): Ur Briggs 1970.

Sida 146

Nr 190 (Bild 107): Ur Kirkland 2013.

Nr 191 (Bild 108): Ur *Wien* 1999. Målning av Franz Xaver Wintehalter.

Nr 192 (Bild 109): Ur Selling 1970. *KB*.

Sida 147

Nr 193 (Bild 110): Ur Olsen 1986 (142).

Sida 148

Nr 194 (Bild 111): Ur Wittlop & Wittlop 1978.

Nr 195 (Bild 112): Ur Haussmann (II). *Google*.

Sida 149

Nr 196 (Bild 113): Ur Sinclair 2009. Gravyr av Bertrand (arkitekt) c.1868.

Sida 150

Nr 197 (Karta 68): Ur Olsen 1986 (26 övre). Från *Transactions* (1888), Royal Institute of British Architects.
Nr 198 (Karta 69): Ur Olsen 1986 (26 nedre). Från *Transactions* (1888), Royal Institute of British Architects.
Nr 199 (Bild 114): Ur Mollik & Reining & Wurzer 1980 (Abb. 9).
Nr 200 (Bild 115): Ur Mollik & Reining & Wurzer 1980 (Abb. 158).

Sida 153

Nr 201 (Ritn. 17): Ur Benevolo 1980 (Fig. 1038-1040).
Nr 202 (Ritn. 18): Ur Benevolo 1980 (Fig. 1041).
Nr 203 (Bild 116): Ur Benevolo 1980 (Fig. 1165). Gravyr 1853.

Sida 155

Nr 204 (Bild 117): Ur Olsen 1986 (39). Parkring och Kolowratring (nuv. Schubertring) 1873.
Nr 205 (Bild 118): Ur Mollik & Reining & Wurzer 1980 (Abb. 76).

Sida 156

Nr 206 (Ritn. 19): Ur Stübben 1890 (Fig. 100, s.81).
Nr 207 (Ritn. 20): Ur Stübben 1890 (Fig. 100, s.81).
Nr 208 (Ritn. 21): Ur Stübben 1890 (Fig. 101, s.81).

Sida 157

Nr 209 (Ritn. 22): Ur Stübben 1890 (Fig. 137, s.90).
Nr 210 (Ritn. 23): Ur Stübben 1890 (Fig. 138, s.90).
Nr 211 (Ritn. 24): Ur Stübben 1890 (Fig. 124, s.87).
Nr 212 (Ritn. 25): Ur Stübben 1890 (Fig. 125, s.87).
Nr 213 (Ritn. 26): Ur Stübben 1890 (Fig. 132, s.90).
Nr 214 (Ritn. 27): Ur Stübben 1890 (Fig. 133, s.90).

Sida 158

Nr 215 (Ritn. 28): Ur Stübben 1890 (Fig. 166, s.97).
Nr 216 (Ritn. 29): Ur Stübben 1890 (Fig. 179, s.98).
Nr 217 (Ritn. 30): Ur Stübben 1907 (Fig. 141, s.89).

Sida 159

Nr 218 (Ritn. 31): Ur Stübben 1890 (Fig. 122, s.87).
Nr 219 (Ritn. 32): Ur Stübben 1890 (Fig. 150, s.92).
Nr 220 (Ritn. 33): Ur Stübben 1890 (Fig. 145, s.92).
Nr 221 (Ritn. 34): Ur Stübben 1890 (Fig. 148, s.92).
Nr 222 (Ritn. 35): Ur Stübben 1890 (Fig. 785, s.461).

Sida 160

Nr 223 (Karta 70): Ur Benevolo 1980 (Fig. 1152).
Nr 224 (Karta 71): Ur Stübben 1890 (Tafel zu s.253).

Sida 161

Nr 225 (Ritn. 36): Ur Stübben 1890 (Fig. 1, s.5).
Nr 226 (Ritn. 37): Ur Stübben 1890 (Fig. 11-14, s.10).

Sida 162

Nr 227 (Ritn. 38): Ur Stübben 1890 (Fig. 345, s.145).
Nr 228 (Ritn. 39): Ur Klasen 1884 (Fig. 104, s.121).

Sida 163

Nr 229 (Ritn. 40): Ur Klasen 1884 (Fig. 99, s.117).
Nr 230 (Ritn. 41): Ur Stübben 1890 (Fig. 15, s.10).

Sida 164

Nr 231 (Ritn. 42): Ur Stübben 1890 (Fig. 48, s.23).
Nr 232 (Ritn. 43): Ur Stübben 1890 (Fig. 17, s.10).
Nr 233 (Ritn. 44): Ur Stübben 1907 (Fig. 84, s.58).
Nr 234 (Ritn. 45): Ur Stübben 1890 (Fig. 344, s.145).
Nr 235 (Ritn. 46): Ur Stübben 1890 (Fig. 343, s.145).

Sida 165

Nr 236 (Karta 72 – jfr Nr 7): Detalj.
Nr 237 (Karta 73): Detalj. Ur Hall 1997b.

Sida 166

Nr 238 (Bild 119): Ur Bournon 1900.
Nr 239 (Karta 74): Ur Stübben 1890 (Fig. 401, s.169).

Sida 167

Nr 240 (Karta 75): Ur Stübben 1890 (Fig. 371, s.156).
Nr 241 (Karta 76): Ur Stübben 1890 (Fig. 372, s.156).
Nr 242 (Ritn. 47): Ur Stübben 1890 (Fig. 817, s.479).
Nr 243 (Karta 77): Ur Stübben 1890 (Fig. 361, s.153).
Nr 244 (Karta 78): Ur Stübben 1890 (Fig. 364, s.153).

Sida 169

Nr 245 (Karta 79): Ritning över Prince's Park i Liverpool (Joseph Paxton 1842). *LRO/LL*.
Nr 246 (Karta 80): Ur Stübben 1890 (Fig. 835, s.483).

Sida 170

Nr 247 (Bild 120): Ur Hobhouse 2004. En park med ovanligare växtmaterial (J. C. Loudon 1838).
Nr 248 (Bild 121): Ur Hobhouse 2004. Exotiska växter som konkurrensmedel i Battersea Park, London (John Gibson, 1860-talet).

Sida 171

Nr 249 (Bild 122): Ur Conway 1991. Huvudingången till den stora parken i Birkenhead, England.

Sida 172

Nr 250 (Bild 123): Ur Conway 1991. Båthuset i Birkenhead Park, England.
Nr 251 (Ritn. 48): Ur Stübben 1890 (Fig. 820, s.482). En lokal park av typen engelsk "square".
Nr 252 (Ritn. 49): Ur Stübben 1907 (Fig. 967, s.594). Tysk "Innenpark" i ett byggnadskvarter.

Sida 175

Nr 253 (Bild 124): Ur Bournon 1900.
Nr 254 (Bild 125): Ur *Ansichten von Berlin*.

Sida 177

Nr 255 (Bild 126): Ur Sitte 1889.
Nr 256 (Bild 127): Ur Sitte 1889.
Nr 257 (Bild 128): Ur Sitte 1889.
Nr 258 (Bild 129): Ur Sitte 1889.

Sida 185

Nr 259 (Bild 130): Titelsidan till den finska dokumentsamling som innehåller 1856 års byggnadsförordning för storfurstendömet Finlands städer. *RB*.
Nr 260 (Bild 131): Foto u.å. *KB*.
Nr 261 (Bild 132): Ur SFS 1874 (nr 25). *LVG*.

Sida 194

Nr 262 (Karta 81): Ur Berger & Messman 1859-62.

Sida 197

Nr 263 (Karta 82): RSG: karta F Ia 104 (H. W. Brandel 1861). Något beskuren. Retuscherad. RSG.

Sida 200

Nr 264 (Karta 83): RA/GLA: karta B 0007 (C. G. Prytz 1862). Beskuren. RA/GLA.

Nr 265 (Karta 84): RSG: karta G VI:38 (O. Rudqvist 1862). Något beskuren. RSG.

Sida 201

Nr 266 (Karta 85): RSG: karta G VI:42 (Motto: "Det storartade är ej alltid ändamålsenligt", troligen av P. G. Sundius, 1862). RSG.

Nr 267 (Karta 86): RSG: karta G VI:39 (Motto: "Göteborg vår fädernestad", okänd förf. 1862). RSG.

Sida 202

Nr 268 (Karta 87): RSG: karta G VI:41 (Motto: "Quot homines, tot sententiae", okänd förf. 1862). RSG.

Nr 269 (Karta 88): RSG: karta G VI:40 (L. Nordenfelt 1862). RSG.

Sida 204

Nr 270 (Bild 133): Ur *Stadsfullmäktiges Handlingar 1864* (nr 5).

Nr 271 (Bild 134): Ur *Stadsfullmäktiges Handlingar 1864* (nr 5).

Nr 272 (Bild 135): RSG: GSh 1864. Foto förf.

Sida 205

Nr 273 (Bild 136): Ur beskrivningen till bidrag nr 14 i RA/GLA: DK, div. handl., EX 285.

Nr 274 (Bild 137): Foto u.å. *Google*.

Sida 206

Nr 275 (Karta 89): RSG: karta G VI:35 (namnsedel: G. Nerman 1862). RSG.

Nr 276 (Karta 90): RSG: karta G VI:34 (J. Damm 1862). RSG.

Sida 207

Nr 277 (Bild 138): Ur beskrivningen till bidrag nr 1 i RA/GLA: DK, div. handl., EX 285.

Nr 278 (Bild 139): Ur beskrivningen till bidrag nr 10 i RA/GLA: DK, div. handl., EX 285.

Sida 208

Nr 279 (Bild 140): Ur beskrivningen till bidrag nr 14 i RA/GLA: DK, div. handl., EX 285.

Nr 280 (Bild 141): Ur beskrivningen till bidrag nr 11 i RA/GLA: DK, div. handl., EX 285.

Nr 281 (Bild 142): Ur beskrivningen till bidrag nr 11 i RA/GLA: DK, div. handl., EX 285.

Sida 209

Nr 282 (Karta 91): SBK: karta F Ia 9393 (Knut Forsberg 1862). Retuscherad och rättvänd (orig. ritat med söder uppåt). SBK.

Nr 283 (Karta 92): RSG: karta G VI:66 (osignerad, troligen H. J. Strömberg 1862). Beskuren. RSG.

Nr 284 (Karta 93): RSG: karta G VI:32 (underlag av H. J. Strömberg 1861 – blyertslinjer förtydligade av förf.). Beskuren. RSG.

Sida 214

Nr 285 (Karta 94 – jfr Nr 276): Del av RSG: karta G VI:34.

Nr 286 (Karta 95 – jfr Nr 282): Del av SBK: karta F Ia 9393. Retuscherad.

Nr 287 (Karta 96 – jfr Nr 283): Del av RSG: karta G VI:66.

Nr 288 (Karta 97 – jfr Nr 275): Del av RSG: karta G VI:35.

Sida 215

Nr 289 (Karta 98 – jfr Nr 276): Del av RSG: karta G VI:34.

Nr 290 (Karta 99 – jfr Nr 283): Del av RSG: karta G VI:66.

Nr 291 (Karta 100 – jfr Nr 282): Del av SBK: karta F Ia 9393. Retuscherad.

Nr 292 (Karta 101 – jfr Nr 276): Del av RSG: karta G VI:34.

Nr 293 (Karta 102 – jfr Nr 266): Del av RSG: karta G VI:42.

Nr 294 (Karta 103 – jfr Nr 282): Del av SBK: karta F Ia 9393. Retuscherad.

Sida 219

Nr 295 (Bild 143 – även Nr 63): Foto u.å. *GSM*.

Nr 296 (Bild 144): Foto u.å. *GSM*.

Nr 297 (Bild 145): Foto u.å. *GSM*.

Nr 298 (Karta 104): RSG: karta G VI:44 (Kommitterades förslag till plan 1863). *RSG*.

Sida 221

Nr 299 (Bild 146): Nils Ericson på krönet av sin karriär i statens tjänst som kanal- och stambanebyggare.

Målning av Uno Troili. *SJM*.

Nr 300 (Bild 147 – även Nr 99): Foto u.å. *SJM*.

Nr 301 (Karta 105): SBK: karta F Ia 113 (Kommitterades planalternativ 2, 1863). *SBK*.

Sida 222

Nr 302 (Karta 106 – jfr Nr 344): Del av SBK: karta F Ia 133.

Sida 223

Nr 303 (Karta 107): Del av RSG: karta G VI:33 (namnsedel: C. M. Ramsay 1862). *RSG*.

Sida 224

Nr 304 (Karta 108): Karta av förf.

Sida 228

Nr 305 (Bild 148 – jfr Nr 196): Ur Sinclair 2009 (detalj). Gravyr av Bertrand c.1868.

Nr 306 (Karta 109 – jfr Nr 301): Del av SBK: karta F Ia 113.

Sida 229

Nr 307 (Karta 110 – jfr Nr 264): Del av RA/GLA: karta B 0007.

Sida 231

Nr 308 (Karta 111 – jfr Nr 301): Del av SBK: karta F Ia 113.

Sida 232

Nr 309 (Karta 112 – jfr Nr 301): Del av SBK: karta F Ia 113.

Nr 310 (Karta 113 – jfr Nr 301): Del av SBK: karta F Ia 113.

Sida 234

Nr 311 (Karta 114 – jfr Nr 301): Del av SBK: karta F Ia 113. Bearb. av förf. *SBK/LVG*.

Nr 312 (Karta 115 – jfr Nr 301): Del av SBK: karta F Ia 113. Bearb. av förf. *SBK/LVG*.

Sida 237

Nr 313 (Bild 149): Foto u.å. *GSM*.

Nr 314 (Bild 150): Foto u.å. *GSM*.

Nr 315 (Bild 151): Foto u.å. *GSM*.

Nr 316 (Bild 152): Foto u.å. *GSM*.

Nr 317 (Bild 153): Foto u.å. *GSM*.

Nr 318 (Bild 154): Foto u.å. *GSM*.

Nr 319 (Bild 155): Foto u.å. *GSM*.

Nr 320 (Bild 156): Foto u.å. *GSM*.

Sida 239

Nr 321 (Karta 116): SBK: karta F Ia 112 (Kommitterades planalternativ 1, 1863). *SBK*.

Sida 240

Nr 322 (Bild 157): Ur *Stadsfullmäktiges Handlingar 1864* (nr 8).

Nr 323 (Bild 158): Ur *Stadsfullmäktiges Handlingar 1864* (nr 31).

Nr 324 (Bild 159): Foto u.å. *GSM*.

Nr 325 (Bild 160 – även Nr 118): Foto u.å. *GSM*.

Nr 326 (Bild 161): Foto u.å. *GSM*.

Sida 241

Nr 327 (Bild 162): Foto u.å. *GSM*.

Nr 328 (Bild 163 – jfr Nr 121): Foto u.å.

Nr 329 (Bild 164): Foto u.å. *GSM*.

Sida 242

Nr 330 (Bild 165): Ur *Stadsfullmäktiges Handlingar 1865* (nr 18:1).

Nr 331 (Bild 166): Ur *Stadsfullmäktiges Handlingar 1865* (nr 18:2).

Sida 243

Nr 332 (Karta 117): RSG: karta F IIaa 121 (stadsfullmäktiges plan 1864). Retuscherad. *RSG*.

Sida 244

Nr 333 (Bild 167): Del av foto 1869 från domkyrkans torn. *GSM*.

Nr 334 (Bild 168): Foto 1860-talet. *GSM*.

Nr 335 (Bild 169): Foto 1870-talet. *GSM*.

Sida 246

Nr 336 (Karta 118): Karta av förf.

Sida 248

Nr 337 (Bild 170): Foto u.å. *GSM*.

Nr 338 (Bild 171): Ur *Stadsfullmäktiges Handlingar 1866* (nr 4). Titelsida överst namnad "----man" (beskuren).

Kopia av numera makulerat exemplar i *RSG*.

Nr 339 (Bild 172): Ur Lagerberg 1913. Foto u.å.

Sida 250

Nr 340 (Karta 119 – jfr Nr 332): Del av RSG: karta F IIaa 121. Retuscherad.

Nr 341 (Karta 120): Del av RSG: karta G VI:76 (Robert Söderqvist 1872). *RSG*.

Sida 254

Nr 342 (Bild 173): Ur *Stadsfullmäktiges Handlingar 1867* (nr 4).

Nr 343 (Karta 121 – jfr Nr 57): Del av RSG: karta G VI:27. Retuscherad. *RSG*.

Sida 255

Nr 344 (Karta 122): SBK: karta F Ia 133 (Hamnberedning 1864-1865). *SBK*.

Nr 345 (Bild 174): Del av foto 1869 västerut från Tyska kyrkans torn (W. Ranch). *GSM*.

Sida 256

Nr 346 (Karta 123): Ur *Göteborgs Centralstation 1930*.

Sida 257

Nr 347 (Karta 124): Del av RSG: karta G VI:23 (O. Åqvist 1852). *RSG*.

Nr 348 (Karta 125): RSG: karta Hamnen nr 674 (O. Åqvist 1856). *RSG*.



LÄNSSTYRELSEN
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN