

# Ingen vanlig turistbroschyr

## Årsskrift med oväntat innehåll

**Kan en årsskrift från Svenska turistföreningen under första världskriget med realism säga något om samhället? Ja, 1917 års upplaga ger faktiskt en förträfflig lägesrapport om de geografiska och ekonomiska förhållandena i landet i krigets skugga. Dessutom en intressant teori om sambandet mellan hur känsliga växter och människan valt samma vägar för sin kolonisation av Sverige efter inlandsisen. Thomas Garoff har fördjupat sig i de olika bidragen.**

Världskriget rasar. England och Frankrike har grävt ner sig i ointagliga skyttegravsställningar i de nordvästra delarna av Frankrike och gör fruktlösa utfall mot de likaså nedgrävda tyska ställningarna varifrån tyskarna gör motsvarande resultatlösa anfall mot de engelska och franska linjerna. Kulsprutan och artilleriet dominerar i de dagliga striderna. Man har lärt sig att använda klorgas, ammoniak och senapsgas. Flyg och pansarfordon har tagit sig in på slagfälten samtidigt som kavalleriet börjar höra till historien.

Och vid sidan av allt detta lever Sverige vidare i fredliga och harmoniska förhållanden. Kriget märks visserligen, men inrikespolitiskt koncentrerar man sig på rösträttsfrågan som är det allt överskuggande politiska samtalsämnet. Året är 1917 och socialdemokraterna tar sig in i regeringen och en regeringskris är från första början överhängande. Och mitt under allt detta ger Svenska turistföreningen ut sin årligen återkommande publikation där ett land i total frid, fred och lycka brukar målas upp. Låt oss ta en titt på boken.

### **Förträfflig lägesrapport**

Förvåningen blev stor då recensenten hade väntat sig klatschiga beskrivningar av trevliga hotell och pensionat nära ärevärdiga katedraler och adelsborgar eller intill spektakulära naturformationer. Boken visade sig istället innehålla ett stort antal välskrivna översiktsartiklar om de geografiska, historiska, ekonomiska och samhällsliga förhållandena i olika delar av landet. Boken skulle, då den utkom, utan vidare ha passat som ypperlig bredvidläsningslitteratur för gymnasieelever som ville fördjupa sig i samhällsekonomiska frågor. Nu, hundra år senare ger boken en förträfflig lägesrapport om de förhållandena som rådde 1917 samt också vissa inblickar i hur första världskriget påverkade vardagssituationen i Sverige. Boken förtjänar några kommentarer. Sixten Strömbom ger en fin historisk överblick av Göteborgs historia från och med att Sten Sture d. ä. flyttar svearnas gamla handelsplats, Lödöse vid Göta älv till en plats närmare kusten där Nya Lödöse fortsätter att fylla västhandelns behov. Men en riktig stad får vi först då Gustav II Adolf år 1621 grundar Göteborg och staden får en riktig stadsplan 1644. Till en början domineras staden av holländska köpmän som i mångt och mycket kopierar stadsplanen från sina hemtrakter. Så länge Bohuslän och Halland tillhörde Danmark hade Göteborg sin självskrivna plats som Sveriges "andningshål" mot väster men under 1700-talet fick staden en ny central roll i och med att Ostindiska handelskompaniet grundades och organisationen använde Göteborg som sin främsta importhamn.

### **Nytt liv i hamnen**

Men ingenting varar för alltid som Sigurd Hansson framhåller i sitt artikelbidrag: "Göteborg som storhamn". Kompaniet dominerade under hela 1700-talet men på 1800-talet kom ny teknik in i bilden och Göteborg började alltmera tappa terräng i konkurrensen om den internationella sjöfarten. Läget blev så brydsamt att staden beslöt utlysa en arkitektävling om hur man kunde gjuta nytt liv i hamnen. Det vinnande förslaget under mottot "Feste Brücke", inkom från professor J. G. Richter från Aktiebolaget Vattenbyggnadsbyrån i Stockholm. Professorn lyckades till fullo identifiera den springande punkten som förklarade hamnens tillbakagång.

Den tekniska utvecklingen hade lett till att största delen av de internationella transporterna skedde med ångbåtar som hade *reguljära* ruttor. Dessa oceangående fartyg fordrade djupare hamnar vilket hade lett till att de stora hamnstäderna i Tyskland samt Köpenhamn och London kom att dra till sig den internationella sjöfarten, varifrån mindre båtar sedan förde varorna vidare till olika delar av Sverige. I slutet av 1800-talet hade Göteborg således degraderats till en lokal hamn som anlätades enbart för att förse själva staden med sitt uppland med importvaror. Någon internationell hamnstad var det inte längre frågan om. Resultatet av undersökningen var att staden beslöt att göra en storsatsning på att bygga ut djuphamnskapaciteten och därigenom få med staden i konkurrensen om utrikeshandeln.



Ångbåtar i linjetrafik förändrade sjöfarten under början av 1900-talet. Bland annat Malmö-Köpenhamnsområdet fick en ökad betydelse medan Göteborg tappade terräng. Postkort från Malmö hamn den 8 september 1912. Släkten Garoffs familjearkiv/Bokebacken.

### Göteborgs genombrott

Investeringarna var stora och dyra men djuphamnskajer på mellan 6 och 8 meter började rätt snart dra till sig av de stora oceanångarna. Vad som slutgiltigt förändrade läget till Göteborgs fördel var att Första världskriget bröt ut den 28 juli 1914. Den ömsesidiga blockaden som uppstod mellan ententen och axelmakterna förhindrade all fartygstrafik till de nordtyska städerna och till Köpenhamn. Hela södra Östersjön från Öresund var i praktiken under ett så starkt militärt hot att civil sjöfart inte var säker. Detta betydde ett kraftigt uppsving för Göteborg som låg tillräckligt långt norrut för att anses vara en trygg import- och exporthamn. Och ju längre kriget led, dess centralare blev Göteborgs betydelse. Som målande exempel kan följande siffror delges: 1913 anlände 4 400 fartyg och avgick 4233 fartyg till och från Göteborg i utrikestrafik införande 2 119 469 ton importgods, respektive utförande 2 182 449 ton exportgods. Under 1915 steg motsvarande siffror till respektive 4 514 och 4 340 med ett tontal av respektive 2 459 809 och 2 326 514. Skillnaden är kanske inte så stor men då måste man ta i beaktande att totalimporten till Sverige sjönk under samma period. Stadens betydelse för hela landet framgår ännu bättre om man ser till hur järnvägstrafiken ökade under samma period. Över Göteborgs stationer expedierades 1913, 477 380 ton och 1915, 870 548 ton resp. Hur det skulle gå i framtiden, det visste man inte 1917. Att kriget

förr eller senare skulle ta slut var uppenbart men om Göteborg skulle kunna bevara sin ställning som Sveriges ledande hamnstad efter detta var det ingen som kunde ge ett svar på..

### **Kvävefabrik mot brödköer**

I Sigurd Hanssons artikel tas också upp mjölbristen i Sverige som lett till att det uppstått brödköer 1916/1917. Tre olika orsaker hade lett till detta; begränsad import av spannmål på grund av kriget, dåligt skörderesultat sommaren 1916 och begränsning av importmöjligheterna av konstgödsel, också på grund av kriget. De två sistnämnda orsakerna hänger samman emedan ökad användning av konstgödsel kan eliminera missväxt även om sommaren är kylig eller extrem torra råder. Detta skulle man råda bot på genom en ny metod: "En ny industri, av vilken man väntar sig mycket, har också hemortsrätt i Göteborg, fast den bosatt sig uppe i Bohus; den nya anläggningen man där ser har syfte att utvinna luftens kväve enligt en ny, av ingenjör Th. Thorsell uppfunnen genial metod, som skall sätta oss i stånd att undvara både Chile- och Norgesalpeter och under nästa världskrig befria oss från behovet att anlita brödkort. Det huvudsakligen av göteborgare grundade Aktiebolaget Kväveindustri står här som initiativtagare och ägare." \*

### **Vägen in till Sverige**

L. A. Jägerskiöld ger en förträfflig geografisk beskrivning av Bohusläns flora och fauna. Utan att gå närmare in på alla detaljerna i hans analys kan man här dock lyfta fram en intressant teori som författaren kommer fram med. Han studerar nämligen utbredningsområdena för känsliga växter och kan ur detta utläsa ett klart mönster. De mest känsliga täcker västra delen eller bara Skånes kust. Nästa kategori förekommer längs kusten nästan ända upp till Göteborg. Följande i ordningen av känsliga växter har ett utbredningsområde som täcker alla de föregående men nu också in mot Västergötland. Han drar slutsatsen att mönstret måste bero på ett speciellt gynnsamt klimat och att på basen av detta man kan anta att detta också överensstämmer med den väg människan har använt sig av då hon vandrat in i Sverige.

### **Rasrenhet**

Som en pendang till Jägerskiölds teori kan man läsa Sune Lindqvists artikel om Bohusläns fornminnen. Lindqvists studium är en lysande fin översikt av hur stenåldern, bronsåldern och järnåldern kan utläsas på basen av hur gravskicket ändrats. Han inför här också ett nytt förhistoriskt utvecklingsskede som människan genomgått, den så kallade benåldern som föregår stenåldersstadiet. Dessa "benåldersmänniskor" skulle ha vandrat längs "Jägerskiölds väg" in i landet genast efter att inlandsisen dragit sig tillbaka cirka 10 000 till 9 000 år f. Kr. När man läser avsnittet om ursprungsbefolkningen frapperas man dock av hur fritt man rörde sig 1917 med rasbiologiska termer: "Det ligger nära att antaga att denna befolkning ... är en utgrening av den [benålders befolkning] som lämnat så märkliga minnen i de sydfranska grottorna. Märkligt nog tillhör den senpaleolitiska befolkningen i Frankrike och Sydtyskland en utpräglad, långskallig ras, som står huvudmassan av den nutida svenska befolkningen nära. Vi ha därför vissa skäl att framställa den förmodan, att vårt lands första bebyggare voro våra förfäder i fullaste mening. Redan före benålderns slut blev emellertid den nordiska urbefolkningen uppblandad genom delar av den väldiga våg av kortskalliga folkelement, som någon gång efter den egentliga paleolitiska tidens slut synes ha vället fram ur kontinentens inre och nått Atlantens stränder mellan Öresund och Seine. Två rasrena rester skonade denna folkvåg dock, den ena, som efter stenålderns slut gick sin undergång till mötes, i sydvästra Frankrike, den andra, ännu bestående, på den Skandinaviska halvön, fränsett dess sydvästliga del, där samma rasblandning konstaterats förekomma alltsedan stenåldern som på västsidan Öresund. Om även Bohuslän mottagit stänk av denna folkvåg kan ännu ej avgöras."

### **Sillen pulserar**

K. A. Andersson diskuterar i sitt bidrag hur fisket utvecklats som näringsfång i Bohuslän. Alla har i tiderna i historieundervisningen fått veta att Bohusläns sillen var er av de tre strategiska bulkvarorna som utgjorde basen för Hansaorganisationens tillkomst, det vill säga sillen, säden och saltet. Och

sillen, den kom just från Bohuslän. Men författarens undersökningar visar också att sillbeståndet vid kusten varierat så att tillgången varit riklig 30–60 år men sedan kan den ha försvunnit för 60-70 år. Detta har betytt perioder av rikedom, som sedan följts av perioder av fattigdom och svår armod. Senare har fiskarna dock blivit mera rörliga då bättre båtar har stått till förfogande så att man nu kan bedriva ett bestående fiske genom att söka sig dit fisken har förflyttat sig. Kriget har starkt påverkat inkomstmöjligheterna från fisket. Som jämförelse kan sägas att om 4 299 sillfiskare under perioden 1912-1913 fångade 663 461 hektoliter sill som inbringade 3 600 000 kr så var motsvarande siffror för perioden 1915-1916 bara 427 660 hektoliter men inkomsten 12 340 000 kronor.

### **Blåbär och Karl XII**

Ester Lindgren beskriver hur man redan 1916 organiserade bärplockning genom att erbjuda mindre bemedlade stadsbor att i grupper om tio personer erbjuda arbete i form av bärplockning.

Omkostnaderna för resa, kost och logi var 50 kronor/person och detta skulle täckas av inkomsterna från bärplockandet som var 20 öre per kilo. Deltagarna skulle sålunda plocka minst 200 kilo blåbär under en tvåveckors period för att få budgeten att gå ihop. Skribenten konstaterade att ibland lyckades man uppnå målet men semestermöjligheten var dock det viktigaste orsaken att folk ställde upp.

Oswald Kuylenstierna ger en lokalt förankrad skildring av Karl XII:s krigsförberedelser mot Norge 1716-1718 i Klevmarken i Dalsland, där han beskriver en förunderlig ”formationsrodd” som konungen skulle ha ordnat längs sjön Stora Le mot den norska sidan av sjön. Han skulle den 21 april 1718 ha samlat ihop 27 roddbåtar, ställt dem i en rät linje bredvid varann, tagit plats i den mittersta och placerat ut hela sitt befäl i de andra båtarna och sedan låtit roddarna ro linjeeskadern längs sjön mot den norska sidan. Under natten hade de dock tagit i land på en holme och sedan vänt om. Vad som var Karl XII:s syfte med denna roddbåtdemonstration förblev oklart för alla.

### **Skurubron**

Skurubron nära Stockholm blev färdig 1915. Den byggdes av AB Arcus i armerad betong och har en längd på 284 meter och högsta brospannet ger en frihöjd över vattenytan på 32 meter. Då den blev färdig var den Skandinaviens största bro. Byggnadstiden var rekordkort, bara 1 år och 5 månader, med hänsyn till brons kolossala dimensioner ett toppresultat. Det största spannet som har en vidd på 72 meter har krävt mycket avancerade tekniska lösningar för att kunna byggas. Denna nyhet visar att trots det pågående världskriget så kunde Sverige lugnt utveckla sin infrastruktur under normala fredliga förhållanden.

I flera av artikelbidragen oroar man sig över att gamla fina stadsmiljöer vandaliseras genom att modern stadsplanering kräver nya trafikarrangemang och kommersiella intressen kräver uppförandet av höga byggnader mitt i historiskt känsliga miljöer. Bland annat framförs dessa åsikter i Lindhagens, Strömboms och Lilienbergs artiklar. Tanken att tillmäta kulturellt värdefulla stadsmiljöer ett egenvärde framom kommersiella intressen har tydligen varit lika aktuellt för hundra år sedan som det är i dag.

THOMAS GAROFF

\*Metoden beskrivs i korthet i Teknisk Tidskrift nr 3/1939. Man utnyttjar så kallade etage-ugnar där olika råvaror får reagera med gaser. För att fixera kväve används kalciumkarbid. Denna införs upptill och upphettas till nödvändig reaktionstemperatur av strålningen från en ljusbåge samt rakas sedan ned från hylla till hylla i motström mot kvävgasen, som införs nedtill. Slutprodukten är kalkkväve, kalciumcyanamid, en förening av kalcium, kväve och kol, som används som gödningsmedel, ogräsmiddel och s k sätthårdning av stål.