

Places for People och Göteborgs 350 år

December 2021

Text: Sanja Peter, Göteborgs stadsmuseum

Dokumentärfilmen Places for People gjordes under stadens firande av 350-årsjubileet. Filmen kan ses som en spegel för rekordåren (1945–75) eftersom den presenterar några av de viktigaste konturerna som profilerade Göteborg under rekordåren.

Upptäckten av ett tidsdokument – filmen Places for People



En ruta ur filmen Places for People 1972.

I en intervju med arkitekten Arne Nygård i början av 2000-talet, mindes han ett utländskt tv-team som i början av sjuttioalet åkte runt i Göteborg och filmade nya stadsdelar och bostadsområden under uppbyggnad. Småningom återupptäcktes den filmen inom Stadsarkivets väggar i Otterhällan. Där förvarades ett 16 millimeters filmband i plåtkassett med etiketten *Places for People – An expanding town in Sweden*, BBC Enterprises. I en liknande kassett låg *Modelle von Morgen – Stadterweiterung in Schweden*, Fernsehen NDR. Det visade sig vara samma film. Det var två utländska tv-team som samarbetade för att dokumentera Göteborgs utbyggnad vid stadens 350-årsjubileum 1971.

Det som byggdes under de femtio rekordåren satte Sverige på kartan på olika sätt. Begreppet den *Svenska modellen* är kanske det mest internationellt kända och återger byggandet av en bekvämare och jämlikare framtid. 1

Göteborgs förändring mellan 1921 och 1971 var sammantaget större än vad det kom att bli under de nästkommande 50 åren. Nästan all infrastruktur byggdes ut enligt generalplanen från 1959. Miljonprogrammets och rekordårens bebyggelse var färdigställd och ännu anades inte riktigt energikrisen. 1970-talet var slutet för rekordåren. Det var bara något decennium innan även den sedan trettioalet uppbyggda välfärden började skaka i grunden.

Internationella influenser efter andra världskriget



Kung Gustaf VI Adolf besöker Lyktan på Gregorianska Gatan i Kortedala 1957. Han möter Lyktans dåvarande butiksägare Inga Hernebrand och i skuggan bakom står stadssekreterare Torsten Henriksson. Fotograf

okänd. <https://samlingar.goteborgsstadsmuseum.se/carlotta/web/object/627390>

Rekordåren i Sverige hade både internationella föregångare och efterträdare. Samtida artiklar i arkitekturtidningar ger en uppfattning om internationella influenser från The South Bank Exhibition i London 1951 och Interbau i Berlin.

I Europa pågick olika utbyggnadsprogram för återuppbyggnad efter kriget. Utvecklingen i Storbritannien intresserade svensk arkitektkår genom olika varianter på New Towns i Harlow, Cumbernauld och Hook.

Omvänt, stadsdelar med **grannskapsenheter**, som i Norra Guldheden 1945, blev internationellt kända och ofta besökta. Julianska och Gregorianska gatorna i Kortedala var ett nationellt och internationellt uppmärksammat exempel på **folkhemsbyggande** och fick tvillingar i bland annat Storbritannien på grund av det nydanande bostadstänkandet. **Miljonprogrammet** med Skolspåret, Gårdsten och Masthugget dokumenterades av internationella tv-team i filmen

Places for People. Helhetstänkandet och detaljrikedomen i den tidens rationella byggplanering för framtidens moderna boende prisades.

Göteborgska särdrag

Svenska särdrag i 1900-talets omvandlingsprocess var att landet fick en sen industrialisering och att det inte direkt drabbades av världskrigen. Speciellt göteborgska egenskaper var enligt Kent Olsson, i hans volym om Göteborgs historia under 1900-talet (1996 s. 415), att stadens industrialisering kom i slutet av den svenska utvecklingen. Till de göteborgska särdragen hörde också ställningen som näst största staden i riket. Positionen stärktes också av att Göteborg genom sitt läge var landets ledande hamnstad. Göteborgs hamn var inriktad på industrivaror, medan Stockholms hamn var en konsumtionshamn med en omfattande import främst för stadens egna behov.

Efter andra världskriget byggdes Göteborg ut i rekordfart med hjälp av en expansiv konjunktur och snabb industrialisering och urbanisering. En omfattande bostadsprojektering var både en förutsättning för och en konsekvens av de stora industrietableringarna. I Göteborg är denna omständighet särskilt tydlig därför att verkstadsindustrierna hade lagt grunden till en snabb stadstillväxt. De stora arbetsplatserna på Hisingsidan kompletterades av de likaledes stora bostadsområdena öster om älven. För att säkra marktillgången för industri, bostäder och andra samhällsfunktioner genomfördes en successiv införlivning av kranskommuner.

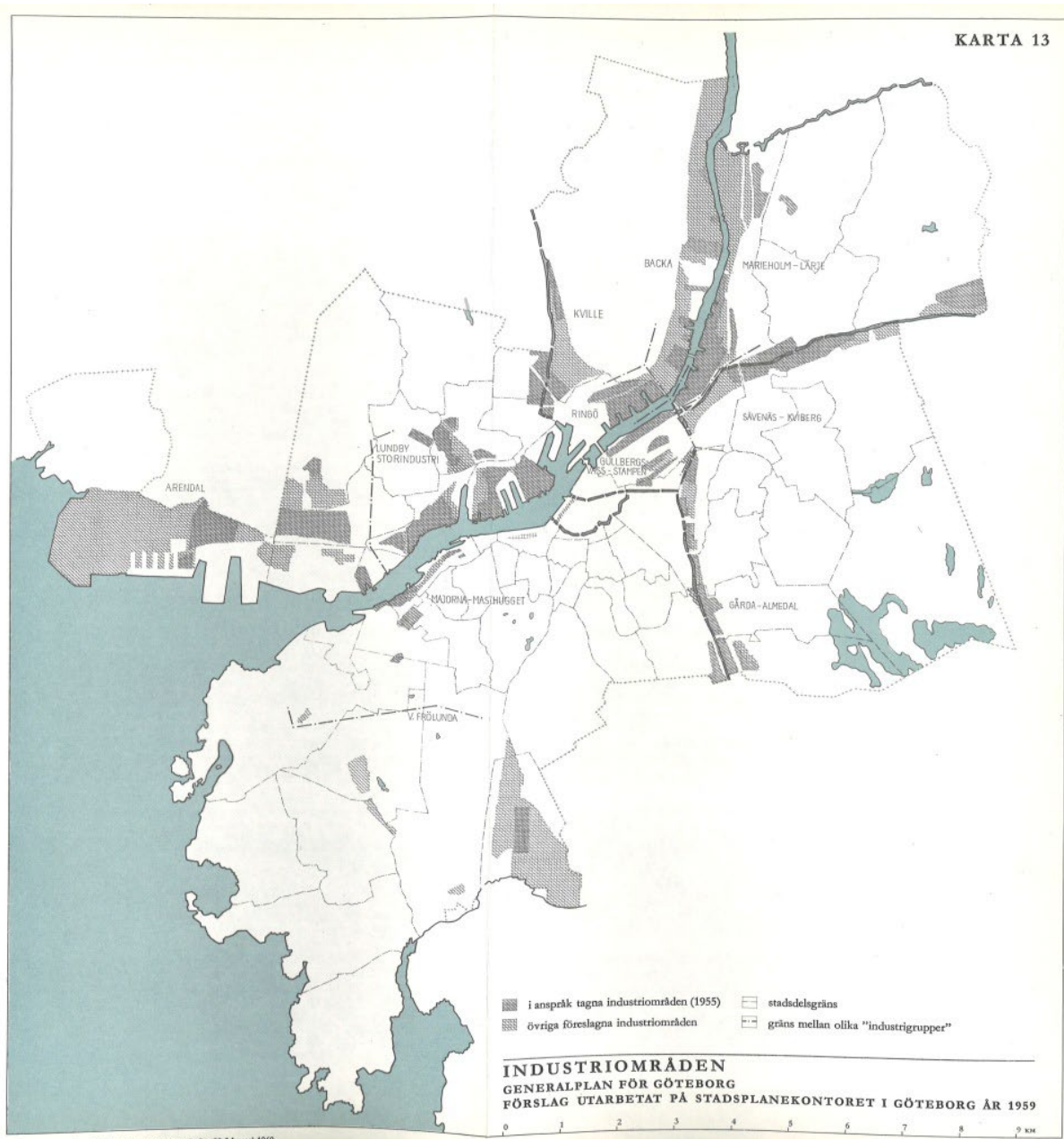
Göteborgs för svenska förhållanden unikt stora och växande markyta möjliggjorde uppbyggnad av ett alternativ till huvudstaden vad gällde utbildning, finansiella institutioner och industri. Enligt Olsson kännetecknades Högskolan, Chalmers och Handelshögskolan i många avseenden av Göteborgs kommersiella och industriella traditioner och avvek från ett normalt svenskt mönster, där ämbetsmannakopplad utbildning var vanligare.

Staden växer

Från 1910 till och med 1970 ökade invånarantalet i Göteborg från cirka 200 000 till dryga 400 000. Såväl inflyttning som inkorporeringar bidrog till den snabba ökningen. Åren därefter minskade och fluktuerade invånarmängden och stiger sedan 2000 stadigt över 500 tusen (källa: SCB och Göteborgs befolkningsstatistik). Den 31 december 2020 var folkmängden 583 056. Beräkningar finns som prognoserar en ökning med ytterligare ca 130 tusen inom de kommande tjugo åren.

Stadens utbredning

Göteborg som tidigare hade byggts cirkulärt som årsringar runt en kärna började efter andra världskriget att byggas ut med externa satelliter. Dessa var planerade som grannskapsenheter med bostäder och service och beroende av "moderstadens". Generalplaneförslaget från 1959 innebär att city även i framtiden skulle fungera som ett överordnat handelsområde i regionen och utgöra dess A-centrum: "Göteborgs klart avgränsande city är unikt och rymmer i sig möjligheter att vara kärnan i en stad av betydligt större storlek än Göteborg. Citys andel av den totala omsättningen i regionen förutsättes dock sjunka något. Anledningen till detta antagande är främst de ökande trafiksvårigheterna." (s. 58) Problemen känns igen även idag.



Generalplan 1959, industriområden.

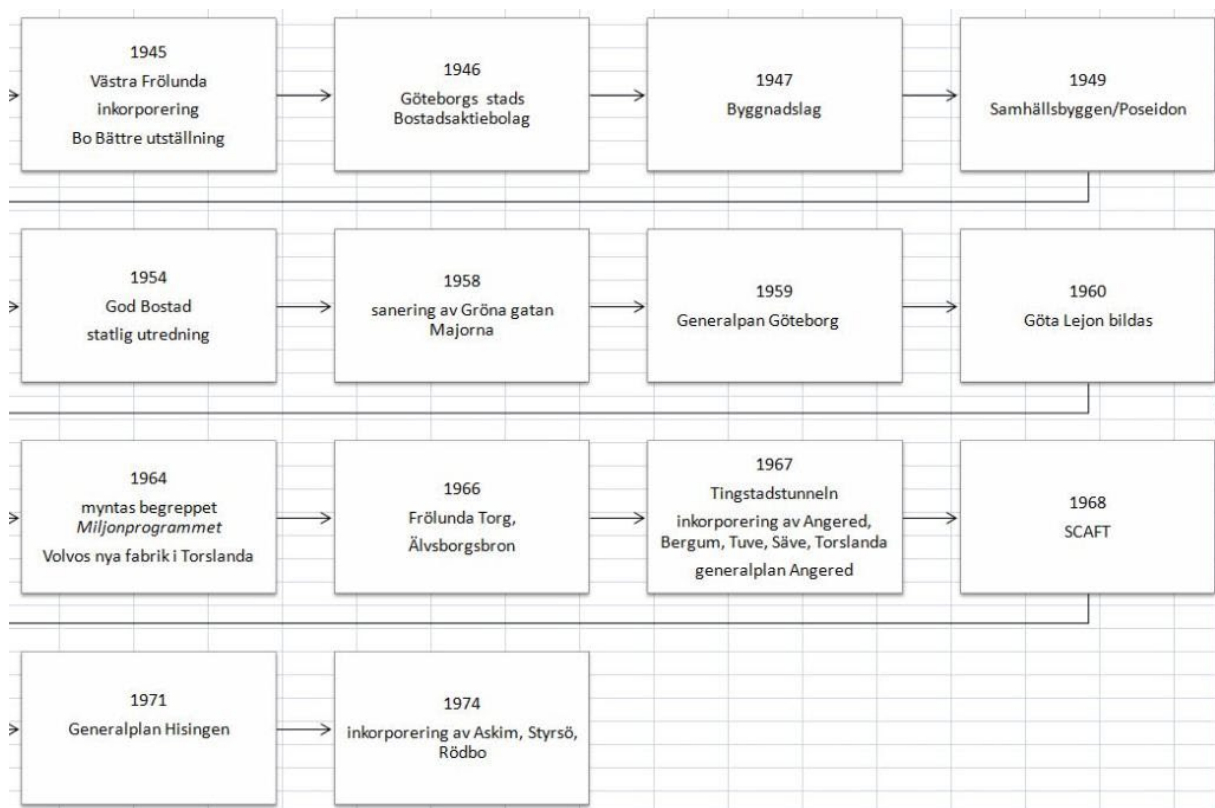
Den stora skalans ideal

Olsson (1996) berättar att Göteborgs ekonomi under rekordåren kännetecknades av brist på arbetskraft, bostadsbrist och svårigheter att finna exploateringsbar mark åt de växande företagen och de allt mer växande bostadsområdena. Enorma investeringar gjordes i trafiksystem och bostäder. Välfärdssamhället realiserades genom att man också investerade enorma summor i skolväsende, sjukhus, vårdhem av olika slag och i ett omfattande trygghetssystem. Staden ändrade karaktär från att ha dominerats av en sammanhängande bebyggelse till att kännetecknas av en utspridd bebyggelse med bilen istället för spårvagnen som sammanbindande transportlänk.

År 1958 inledde Volvo upphandlingen av ett område om fyratusen hektar jordbruksmark i Göteborg och Torlanda, rakt ovanpå kommungränsen, till vad som skulle komma att bli

Sveriges största industriområde. Femton lantbruk och ett femtiotal mindre markfastigheter berördes, och protesterande markägare tvingades ge vika då Volvo, enligt politikerna, ansågs företräda ett riksintresse. Nya stadsplaner utarbetades, godsjärnväg och energiförsörjning byggdes ut och nya trafikleder planerades; allt för att möta biltillverkarens behov. Händelsen illustrerar en expansiv industriell utveckling och högkonjunktur i efterkrigstidens Sverige och Göteborg. Tidens rådande ideal var industriell utveckling, stor skala och massproduktion. Det ledde till en samhällelig omvandlingsprocess som har format större delen av det Göteborg som vi ser idag.

Verkstadsindustrin och hamnarna blomstrar



Viktiga årtal för Göteborg under rekordåren.

Rekordårens expansiva ekonomiska utveckling medförde för Göteborgs del en mycket djupgående omvandling av stadens ekonomi och näringsliv. Den optimism tillväxten skapade innebar enligt Olsson (1996) att samhället utan tvekan accepterade en renodling av den göteborgska ekonomin i riktning mot tung verkstadsindustri. Textilindustrin och en stor del av livsmedelsindustrin avvecklades eller utlokaliseras.

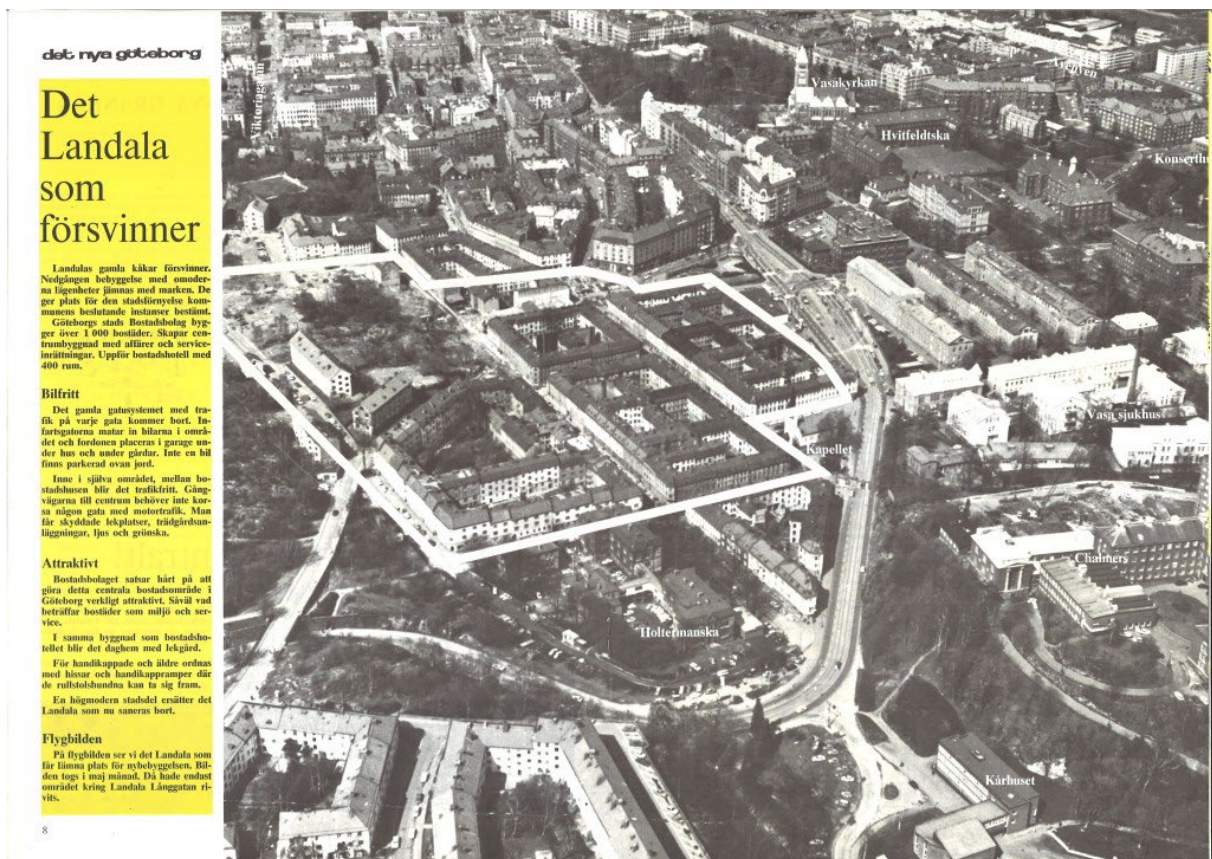
Snart började omvandlingen från industristad till tjänstestad. Antalet industrianställda kulminerade år 1965. Därefter växte tjänsteekonomin snabbare än den industriella ekonomin. Industrins specialisering och en snabbt växande offentlig sektor förklarar mycket av tjänsteekonomins framväxt.

Sjöfarts- eller hamnblocket utvecklades också mycket gynnsamt. Hamnen omvandlades mot hantering av allt större laster. Stora bulklaster beställdes, passagerartrafiken ändrade karaktär till bilfärjor och en stor del av lasttrafiken containeriserades.

Högonkonjunkturen på 1950-talet efterträddes av sämre tider och stora investeringar på 1960-talet. Men i början av 1970-talet betraktades det som skett på 1960-talet som normala konjunkturrörelser och optimismen inför framtiden var fortfarande stor.

Vid 1960-talet hade Göteborg blivit en av världens främsta båtbyggerstäder. Men då blev även överproduktionen av stora tankbåtar ett faktum. Redan i mitten på 1970-talet lades Lindholmens varv ner. Eriksberg och Götaverken, som bägge senare ingick i det statliga Svenska Varv, har inte producerat båtar sedan sjuttioalet. På Arendal byggdes oljeplattformer, medan Cityvarvet (Götaverken) fortsatte att reparera fartyg fram till 2016. Volvo som på 1900-talet blev den största arbetsplatsen i Göteborg expanderade från sina ursprungliga lokaler i Lundby till Torstanda under 1960-talet och i Steneby under 1980-talet.

Sanering och motstånd



Saneringsplanering i Landala ur Vårt Göteborg 1970.

Begreppet sanering betyder bland annat att något ”ska göras sundare, befrias från gift eller röjas upp”. På 1960-talet betydde det även att Göteborgs bebyggelsestruktur skulle moderniseras.

1954 års stora saneringsutredning riktade in sig på förstäder som uppkommit kring slutet av 1800-talet vars bebyggelse bestod av enkla tegelhus, trähus eller landshövdingehus. I Göteborg kom den stora rivningsvågen igång ordentligt i början av 1960-talet, men en kraftig kritik mot rivningarna i slutet av samma decennium medförde att rivningsplanerna avmattades något.

När de äldre stadsdelarna i innerstäderna projekterades för rivning startades en kamp som pågick i två decennier och hade en starkt ideologisk laddning. Den kom att involvera protestgrupper och utkristalliserades i stadsdelen Haga.

Rörelsen som förespråkade sanering av äldre arbetarstadsdelar växte fram under 1930-talet då parollen "riv hela Haga" myntades av hyresgäströrelsen. För delar av arbetarrörelsen var Haga en skammens plats, som vittnade om ett förflutet präglat av fattigdom och trångboddhet.

Den motsatta sidans engagemang hängde samman med att Historiska museet och Statistiska kontoret presenterade utredningar som problematiserade saneringsplanerna inom centrala staden. Men även bistått av det engagemang bland yngre som fick billigt boende mitt i centrala staden i de rivningsdömda husen.

Striderna involverade såväl myndigheter som politiska partier och sociala rörelser.

Arbetsgruppen för diskussion om Landala bildades 1968 och samlade namnunderskrifter i protest mot rivningarna vilka genomfördes ändå. Hagagruppen bildades 1970 och Hagaaktivisterna krävde bevarande genom byggnadsminnesskydd och hade intensiva kontakter med Historiska museet och länsstyrelsen i dessa frågor. Detta ledde till att Riksantikvarieämbetet gav sitt största lån någonsin för varsamma renoveringar i stadsdelen. Slutligen togs ett koncept fram som handlade om Hagas bevarande. Därför finns stora delar av stadsdelens äldre struktur kvar.

Arkitektur som social rörelse



Skolspåret i Hjällbo som ett grannskapsideal. Vårt Göteborg 1970, fotograf okänd.

Det finns de som påstår att arkitekturen under rekordåren glömdes bort eller att arkitekterna var undanträngda. Och att det var orsaken till att mycket av rekordårens bebyggelse upplevs som själlös och har fått en negativ stämpel. Men faktum är att rätt många ur arkitekturkåren såg det som sin uppgift att delta i samhällsrörelsen och skapa en nydanande rationell arkitektur för en expansiv framtid.

De tidiga internationella föregångarna var Le Corbusier med sina hus i park och betongbrutalism, Bauhaus-gruppen med sin industriella arkitektur och den amerikanska arkitektkåren som kreativt nyttjade ingenjörskapet för att konstruera höghus.

Varför är Places for People intressant?

Dokumentärfilmen Places for People visar ett Sverige i miniatyr och ett samhälle i framväxt, under ett fortfarande optimistiskt 1970-tal då Göteborg firade sina 350 år som stad i ett

idealsamhälle som många länder på den tiden såg upp till. Den svenska modellen var och kanske fortfarande är ett karaktäriseringsbegrepp.

I en kort, kort sekvens ungefär mitt i filmen ser man ett runt inomhustorg. Från torgets bortre ände rullar en trappa upp. Väl uppe promenerar människor i riktning mot en dekorativ väggrelief på Masthuggsterrassen. Konstverket på väggen utanför dagens Masthuggs Teaterns lokaler som idag är borta, undanplockat i någon källare. Hela området presenteras som ett klockverk av olika funktioner där samhället ser till att livet fullföljs och fulländas.

En annan sekvens visar flitiga kvinnohänder på SKF och män som styr med en fjärrkontroll. Uppe i Gårdsten fikar lyckliga paret som har fått lägenhet med balkong och egen bastu intill lugna bostadsgårdar. I Hjällbo går familjen från lägenheten rakt ner i garaget och packar in sin picknick utan att få en droppe regn på huvudet. Allt är välplanerat. Skolspåret har även mattvävt och ordnade tvätttider och sopsortering. I Frölunda tillbringas fritiden i gemensamma lokaler som alla ska ha tillgång till. Barnen får leka på konstnärliga lekplatser och under pedagoghjälpta evenemang. Den svenska välfärdsmodellen vilar sin trygga hand över livet.

Rekordåren (1945 – 1975) kan slutligen sammanfattas i några punkter:

- En statlig satsning som skulle göra Sverige till världens modernaste land
- Lösningen på en akut bostadsbrist
- Ett nytt sätt att planera och bygga
- Framtidsoptimism
- Förberedelser för en miljonstad
- Moderna, bekväma bostäder

Fem fakta om den fysiska miljön:

- Den vanligaste hustypen var längor med lägenheter i tre till fyra våningar, så kallade lamellhus.
- Nästan tre fjärdedelar av all bebyggelse i Göteborg byggdes efter andra världskriget 1945 fram till 1980.
- Var fjärde bostad (27 %) var ett småhus.
- 13 min med spårvagn till både Biskopsgården och Hammarkullen
- En kyrka i varje stadsdel

Referenslitteratur

Caldenby, Claes med flera (2021). *Staden, platserna och husen: Göteborgs arkitektur 1921–2021*. Stockholm: Arkitektur Förlag,

Berg, Kristian o Vidén, Sonja / redaktör: Thomas Hall (1999). *Rekordåren: en epok i svenskt bostadsbyggande*. 1. uppl. Karlskrona, Boverket, s 224.

Houltz, Anders (2014). *Den stora skalan. Volvo Torslandaverken och massproduktion som mål och mening i 1960-talets Sverige*. Föreningen Bebyggelsehistorisk tidskrift, 2014. nr 68, s. 61–82

Lindgren, Anette, Peter, Sanja & Reuter-Metelius, Anna (2017). *Moderna Göteborg – Kulturhistorisk värdefull bebyggelse del III. Ett kulturmiljöprogram för Göteborgs stad en översikt och ett kunskapsunderlag över utbyggnadsperioden 1955- 1975.*

<https://goteborgsstadsmuseum.se/kulturmiljo/vardefull-bebyggelse/>

Olsson, Kent (1996). *Göteborgs historia. Näringsliv och utveckling – från industristad till tjänstestad 1920–1995.* Göteborg 1996, s. 415

Sidenbladh, Göran (1948) ”Grannskapsplanering – dess innehåll och form”. I: Plan 3 1948.

Staden vi byggde, Svenska Bostäder under 40 år, Svenska Bostäder. 1984.

Söderquist, Lisbeth (1999). *Rekordår och miljonprogram.* Stockholm.

Not

1 Som en sammanfattande översättning på engelska fungerar ett avsnitt ur Kristian Berg o Sonja Videns text om rekordåren, 1999 s. 224: *The growth of welfare which started in the 1950s was based on a powerful economic boom. As part of a redistribution policy the surplus in state finances was invested in schools, hospitals, and eldercare. There was a widespread housing shortage; however which led at the start of the 1960s to sharp criticism of the sitting Social Democratic government. The Social Democratic congress in 1964 voted in favour of a huge effort to build Sweden out of the housing shortage, and a bill was introduced in parliament the following year.*

The ideological and to a large extent organizational basis for the housing construction of the record years (1961-75) had been formulated as early as the 1930s and 1940s. The final reports of the Commission on Housing (1945 and 1947) proposed objectives and regulations for housing construction which were adopted by parliament in 1946-48. This led to the introduction of a new organization and modernized legislation. In the late 1950s and early 1960s, housing construction also increased steadily reaching about 85,000 new apartments during 1964. This meant that it was just a short step to a rate of production whereby a million homes could be built in ten years. The great difficulties were rather in coping with this economic investment while simultaneously ensuring that the industry's investment needs were satisfied, and in maintaining a high rate of production over a long time.